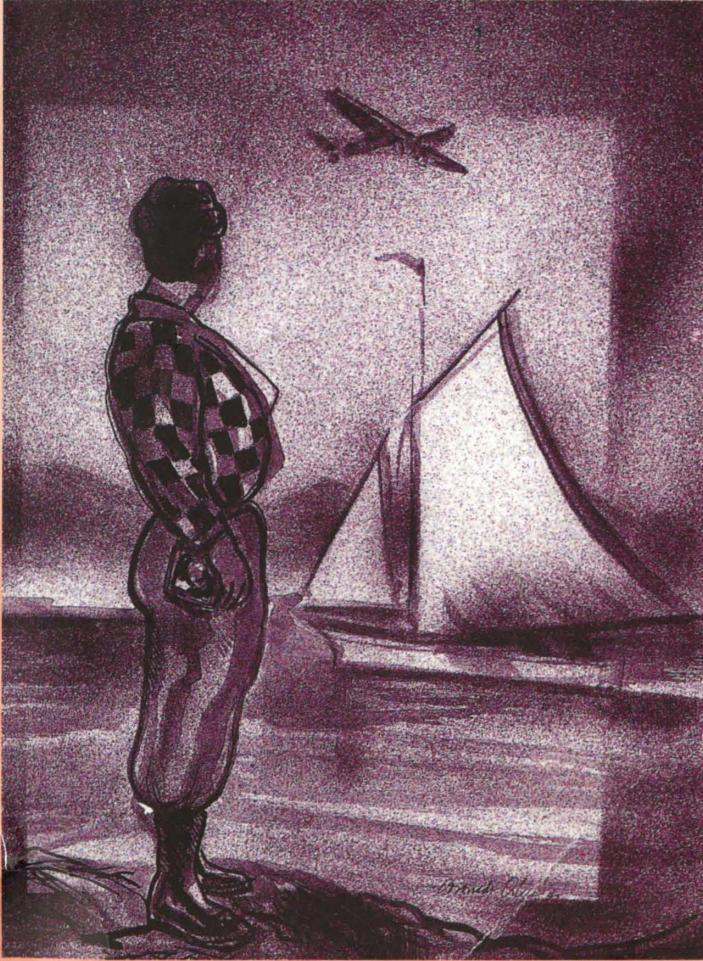


Fernando Jordán

Mar Roxo de Cortés

Biografía de un Golfo



ARCHIVO HISTÓRICO PABLO L. MARTÍNEZ

Mar Roxo de Cortés **Biografía de un Golfo**

La tumba de la isla

Líneas de flotación

GOBIERNO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR

Lic. Marcos Alberto Covarrubias Villaseñor
Gobernador del Estado de Baja California Sur

Lic. Rafael Tovar y de Teresa
Presidente del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes

Lic. Andrés Córdova Urrutia
Secretario General de Gobierno del Estado de Baja California Sur

Lic. Christopher Alexter Amador Cervantes
Director General del Instituto Sudcaliforniano de Cultura

José Guadalupe Ojeda Aguilar
Subdirector del Instituto Sudcaliforniano de Cultura

M.C. Elizabeth Acosta Mendía
Directora del Archivo Histórico Pablo L. Martínez

Sandino Gámez Vázquez
*Coordinador de Vinculación y Fomento Editorial
del Instituto Sudcaliforniano de Cultura*

Jordán Juárez, Fernando (1920-1956)

Mar Roxo de Cortés: biografía de un golfo Fernando Jordán Juárez ; pról.
y notas Felipe Gálvez. — 416 p. ; 21 cm. — (Colección Baja California:
Nuestra Historia; 10)

ISBN 978-607-9314-47-7

I. California, Golfo de - Descubrimiento y exploración. I. t. II. Serie

F 1246 J 675

UABC

ACF/rem 210295

Fernando Jordán

Mar Roxo de Cortés
Biografía de un Golfo

La tumba de la isla

José Héctor Salgado

Líneas de flotación

Felipe Gálvez
Prólogo y notas

GOBIERNO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR
CONSEJO NACIONAL PARA LA CULTURA Y LAS ARTES
INSTITUTO SUDCALIFORNIANO DE CULTURA
ARCHIVO HISTÓRICO PABLO L. MARTÍNEZ

GOBIERNO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR

Lic. Marcos Alberto Covarrubias Villaseñor
Gobernador del Estado de Baja California Sur

Lic. Rafael Tovar y de Teresa
Presidente del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes

Lic. Andrés Córdova Urrutia
Secretario General de Gobierno del Estado de Baja California Sur

Lic. Christopher Alexter Amador Cervantes
Director General del Instituto Sudcaliforniano de Cultura

José Guadalupe Ojeda Aguilar
Subdirector del Instituto Sudcaliforniano de Cultura

M.C. Elizabeth Acosta Mendía
Directora del Archivo Histórico Pablo L. Martínez

Sandino Gámez Vázquez
*Coordinador de Vinculación y Fomento Editorial
del Instituto Sudcaliforniano de Cultura*

Jordán Juárez, Fernando (1920-1956)

Mar Roxo de Cortés: biografía de un golfo/ Fernando Jordán Juárez ; pról.
y notas Felipe Gálvez. — 416 p. ; 21 cm. — (Colección Baja California:
Nuestra Historia; 10)

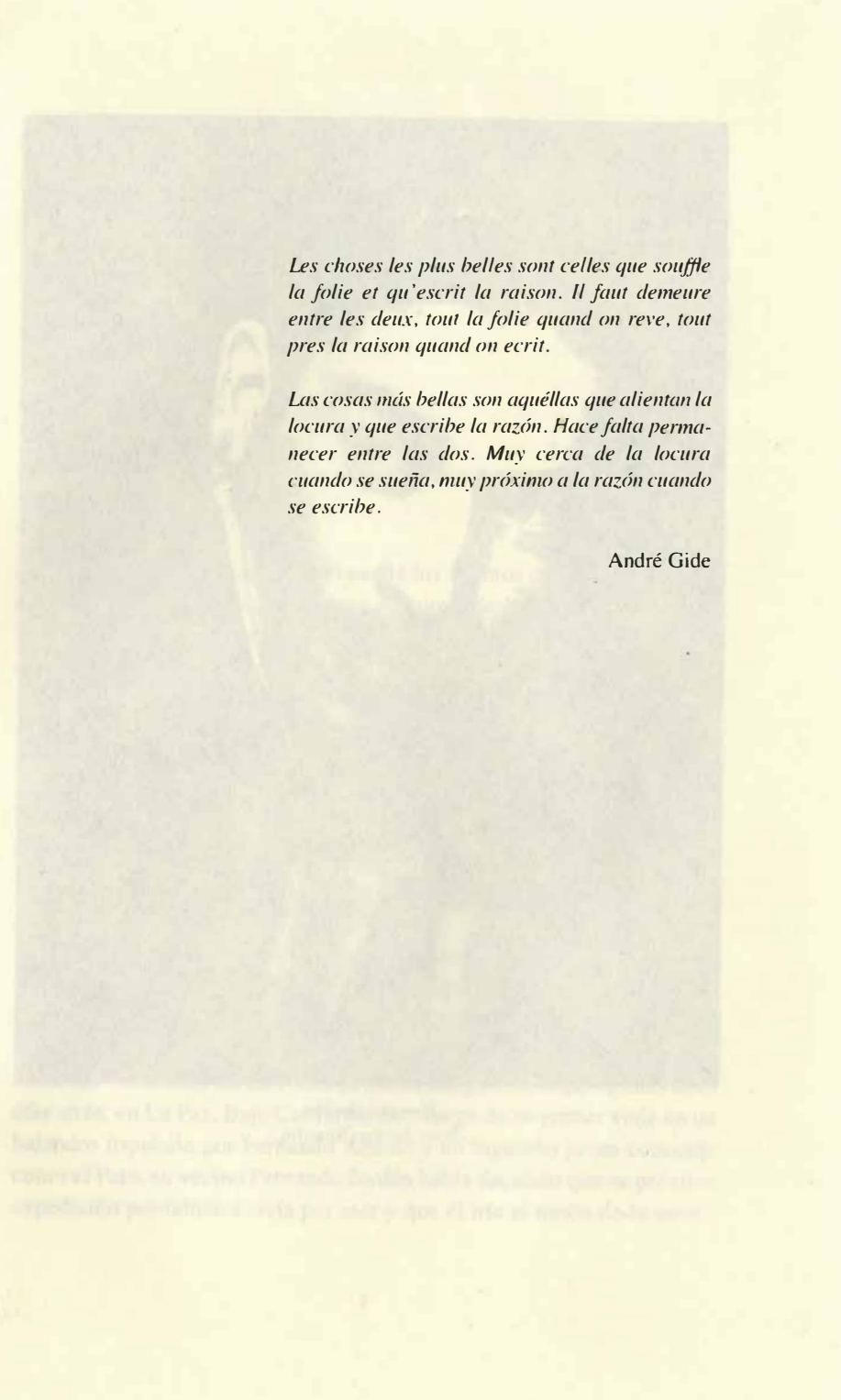
ISBN 978-607-9314-47-7

I. California, Golfo de - Descubrimiento y exploración. I. t. II. Serie

F 1246 J 675

UABC

ACF/rem 210295



*Les choses les plus belles sont celles que souffle
la folie et qu'écrit la raison. Il faut demeurer
entre les deux, tout la folie quand on rêve, tout
pres la raison quand on écrit.*

*Las cosas más bellas son aquéllas que alientan la
locura y que escribe la razón. Hace falta perma-
necer entre las dos. Muy cerca de la locura
cuando se sueña, muy próximo a la razón cuando
se escribe.*

André Gide



Fernando Jordán.
(Foto Jacques Bitterlin.)

Prólogo

N E AGUAS DE MARAVILLAS CON JORDÁ N

Era octubre de 1950 y atardecía cuando los vecinos de la tranquila calle de Copérnico, en la colonia Nueva Anzures, de la Ciudad de México, vieron a un singular y grácil velero izar velas en el balcón del tercer piso del inmueble marcado con el número 64.

Poco o nada le faltaba al diminuto batel. De sus recios mástiles pendían un pesado velamen y gruesas cuerdas en tensión. Se diría que desprendiéndose del frente de aquel edificio chaparrón, de un momento al otro soltaría amarras y se le vería bogar por el firmamento citadino.

El piloto de tan extraña nave era un periodista de talla corta, anchas espaldas, tez morena, facciones adustas y poco más de 30 años de edad. Durante todas las noches de octubre de 1950 a febrero de 1951, sentado al timón de aquel buque de ladrillo y concreto ese hombre efectuaría, a manera de simulacro, maniobras para habilitarse en la lectura de cartas marinas; en el uso de códigos para comunicarse en alta mar por medio de banderas y luces, y en la factura de nudos y demás suertes de marinería.

Todas aquellas peronías que por las noches lo miraban maniobrar desde las ventanas o los balcones de sus casas ignoraban que apenas unos días atrás, en La Paz, Baja California Sur, luego de su primer viaje en un balandro tripulado por Fernando Abente y un lugareño joven conocido como el Pato, su vecino Fernando Jordán había decidido que su próxima expedición periodística sería por mar y que él iría al timón de la nave.

De más está decir que la gente de la Nueva Anzures empezó a dudar de la salud mental de aquel serio y atento vecino. Pese a lo fino y discreto de su trato, al verlo, la gente murmuraba convencida: "Este tío está tocado".

Y no era para menos, pues únicamente a un lurio o chiflado se le ocurriría entrenarse en medio de la paz y la oscuridad de la noche, en pleno Altiplano, para bogar un día al timón de un velero sobre las aguas del golfo de California o Mar Roxo de Cortés.

Aquella buena gente no lo comprendía; sin embargo, el inquieto redactor de *Impacto* encaraba ya un bravo oleaje en tierra. En vista de lo corto de su presupuesto, y ante la proximidad de un nuevo y arriesgado compromiso periodístico, de noche se veía obligado a convertir el balcón de su departamento capitalino en bote de entrenamiento, y de día se lanzaba a las calles de la urbe en procura de recursos para efectuar el viaje previsto.

Hambriento de calma, Jordán soportaba una intensa presión. Y la ciudad resultaba ser el peor sitio para encontrarla. Hallaba sosiego únicamente al caer la tarde; merced de la complicidad de la penumbra se hundía en el silencio, donde ensimismado por momentos encontraba paz en pleno tránsito urbano, pues al timón de aquel balcón sentía que bogaba por el centro mismo del mar Bermejo.

Desde el núcleo de sus impulsos repentinos Jordán presentía que la eternidad puede ofrecerse al hombre a cada paso, en cada recodo del camino. Prenoción a la que había llegado con aproximar el oído al dédalo de una caracola donde le había sido dado escuchar cuanto podía decirle la inmensidad del mar.

El buque aquel finalmente desapareció como llegó. En medio del misterio. Y unas jornadas más tarde, consciente ya de que en México era tanto o más difícil interesar a la gente en una expedición periodística por mar que en leer un libro sobre la misma, Jordán desmanteló su nave, desocupó su departamento copernicano y voló en dirección a La Paz, al encuentro de su sueño infantil acariciado pacientemente durante una veintena de años, desde los días en que "la vida que quería vivir la leía, noche a noche, en los libros de viajes y aventuras".

Cuando Fernando Jordán retornó a La Paz, era otro. Todo un marinero. Marino su porte y marino su vocabulario. Marinera su ves-

timenta y marineros los alimentos que degustaba. Y si bien no había hecho que le tatuaran el interdicto nombre de una mujer en el pecho o en un bíceps, sí se había hecho perforar la oreja izquierda.

En el lóbulo llevaba ahora, al más puro estilo marinero, una pequeña arracada que para nadie pasaba inadvertida. Y lo principal: en los bolsillos traía galletas marineras y algo más de doce mil del águila, para ultimar los preparativos de su soñada travesía.

Conseguir aquel dinero no había sido fácil. Ahora lo único que le faltaba era definir quiénes serían sus acompañantes en el periplo. De lo único que estaba cierto era de la compañía de Marina, su atractiva mascota.

Marina era dama “muy bella y muy pequeña”, escribe Jordán el 20 de mayo de 1951. Y agrega: “No sé su edad a ciencia cierta, pero representa 17 años.” Algo más que eso dice en su libro.

De Jaled Mujaes, su gran cuate desde los días de la vocacional, había tenido que prescindir. Problemas familiares impidieron al amigo entrañable secundarlo en la expedición. Pero ya contaba con candidatos a tomar su sitio. Dos eran esos otros acompañantes posibles. Silvester Kena,¹ un pintor estadounidense enamorado de La Paz, ciudad de la que era vecino, y el ingeniero defeño José Héctor Salgado Stapachin, otro amigo de toda la vida a quien Jordán había tenido ocasión de visitar y saludar durante su reciente estancia en la ciudad de México.

¹En la página 51 de la revista *La capital* del 26 de julio de 1970, el periodista Raúl Prieto, quien también escribe con los seudónimos de El abogado Patalarga y Nikito Nipongo, publicó la primera parte de su reportaje “California mexicana”, donde transcribió, entre otros muchos materiales, este par de anécdotas que en junio del mismo año le narra en La Paz un gran amigo de Fernando Jordán, el piloto aviador paraguayomexicano César Atilio Abente Benítez, el famoso Che Abente:

“—Este Fernando Jordán era muy claridoso y a veces hasta me ponía en aprietos —me dijo el mayor Abente—. Lo llevé con el general José Agustín Olachea Avilés, gobernador del territorio de Baja California de 1929 a 1931 y luego de 1946 a 1956. Jordán quería que le diera facilidades para tener ideas más amplias de todo esto. Y a don Agustín conocía los trabajos periodísticos de Jordán y se mostró dispuesto a ayudarlo. “Pero le advierto una cosa, general” dijo de pronto Fernando Jordán, “yo hablaré de lo bueno y también de lo malo.” El gobernador se le quedó viendo. “A ver hijo, cuéntame, ¿qué has visto de malo?”, le preguntó, y Jordán se destapó criticando esto y criticando aquello. El general Olachea lo escuchó pacientemente y al final le dijo que escribiera de lo que quisiese, pero que ojalá le llamaran más la atención los detalles bonitos que los feos—. Ah, qué Jordán. Durante

Silvester Kena, persona que durante cuatro meses repitió como loro su deseo de hacer el viaje con Jordán, halló de pronto diez excusas para enmascarar su miedo. La angustia del extraño huésped del entonces capitán piloto aviador César Atilio Abente creció a contrapelo del paso acelerado de los segundos que abandonaban sin freno la carátula del reloj donde estaba tatuado el instante de la partida.

Salgado, a su vez, para tomar una decisión debía desahogar antes algunos pendientes que lo retenían en la gran ciudad; pero cada instante que se evaporaba, él se perfilaba como la única compañía humana probable con que Jordán contaría en la que él mismo denominó "última expedición" de su vertiginosa carrera de reportero trashumante.

El joven Salgado era el candidato ideal. Hombre diestro y bien preparado, el novel ingeniero se entendía a la perfección con el redactor viajero de *Impacto* y en aquellas horas necesitaba con apremio poner distancia entre él y la capital del país.

una de sus escapadas a Ensenada recibí la visita de un norteamericano alto y flaco. Traía un recadito de Jordán. Me pedía que le diera su cuarto al flaco y que le tratara bien. "Es un pintor bohemio," añadía. Bueno, pues yo hice lo que Jordán quería. El nuevo huésped no molestaba en nada; sólo que, eso sí, se la pasaba meciéndose en la hamaca... Hasta que llegó Jordán de regreso: apenas vio a su recomendado, fue y lo tiró de la hamaca. "¡A trabajar gringo bolsón!" —le gritó—. "Pero Jordán," protesté, "¿pues ¿notó mismo dices que es un bohemio?" Y él contestó: "¡Sí, pero que no abuse!" El otro, aunque en altura tenía yo creo que el doble de la de Jordán, lo siguió como un perro. Por la tarde regresó el gringo y casi llorando me enseñó sus manos: Jordán, mientras pescaba en su kayak, hizo que el pobre diablo aquél se pusiera a remar... y las tenía llenas de ampollas. Pasó así el tiempo. Para ayudarlo, le encargué al pintor un mural (para un centro nocturno que abrí y más tarde cerré aquí en La Paz, hace ya unos años). Pintó en la pared la bahía de la Paz, con varias embarcaciones. Entre ellas puso a *La Vagabunda*, el kayak de Jordán. Un día acabó peleándose con éste. La verdad es que Jordán lo tenía ya loco. Cuando el gringo se sulfuraba, Jordán cogía su pistola y el otro pedía paz. Pero esta vez era el acabóse. "Yo necesitar mis manos para pintar", me dijo el gringo: "¡y mira cómo tenerlas por hacer Jordán que reme! Pero yo ser malo y tener lista mi venganza. ¡Yo muy malo!" Y su venganza consistió en que cogió sus pinceles y en el mural echar a pique a *La Vagabunda*..."

Todo parece indicar que ese amigo pintor que, por cierto, inmortalizó la imagen de Jordán en un mural no es otro que aquél que finalmente no viajó con Jordán en el *Urano*: Silvester Kena.

Indagaciones recientes de este compilador —agosto de 1994— ante el hoy teniente coronel piloto aviador César Atilio Abente Benítez le permiten afirmar, por otro lado, que el mural de que se ha hablado en estas líneas desapareció junto con el inmueble, hoy derruido, donde Abente tuvo su centro nocturno.

El haber sobrevivido, al despuntar septiembre de 1950, a la traicionera y arrolladora fuerza de un alud desencadenado cuando subía al volcán Popocatepetl, justo en El Ventorrillo, y el candente recuerdo del cuerpo inanimado de su amigo, el pasante de derecho, Miguel Ángel Calderón García, abatido y roto por aquel impetuoso torrente de nieve, a sólo tres meses de su examen profesional, tenían en la conciencia de José Héctor Salgado Stapachin un peso del que difícilmente se desharía en los años por venir.

Las palabras de apoyo y consuelo recibidas en aquellas horas habían sido insuficientes. Familiares y amigos —entre ellos Jordán, por carta— había fallado en su intento de devolverle la confianza y procurarle paz y olvido. Así que la alternativa que Jordán le ofrecía de buenas a primeras, al pedirle que se sumara a su nueva expedición de prensa, se le antojaba propicia para purgar de su ánimo las evocaciones tristes y encarar nuevas, emotivas, enriquecedoras circunstancias.

ADMIRACIÓN

Por lo demás, quien remira el mapa con el trazo del itinerario originalmente previsto por Jordán no puede sino saludar su arrojo y aplaudir su determinación de marino primerizo. Aquel reportero *sui generis* en el escenario de la prensa nacional de los años cincuenta se había propuesto efectuar un recorrido de siete a ocho mil kilómetros por mar, en un plazo no mayor de cinco a siete meses de travesía, bordeando la costa del golfo de California o mar de Cortés, primero, y en seguida el Pacífico mexicano.

En una primera etapa, y a partir de La Paz, Jordán y su tripulación subirían por el litoral interno de la península, hasta la desembocadura del Río Colorado. En un segundo tramo, ya del lado del litoral sonorenses, viajarían hasta el puerto sinaloense de Mazatlán. La tercera fase los llevaría de Mazatlán, Sinaloa, hasta Acapulco, Guerrero. Si todo marchaba bien, Jordán no descartaba bajar más al sur todavía, en dirección al puerto de San Benito, en los linderos mismos con Guatemala.

Resulta oportuno indicar que en el mapa las líneas corridas representaban la ruta que seguirían en firme, y el trazo punteado plasmaba un



recorrido que Jordán denominó probable, que habrían de concretar si el tiempo y las corrientes se los permitían.

Esta línea punteada deja ver al lector que si el éxito se acodaba en la proa del *Urano*, Jordán y compañía tocarían las islas Revillagigedo —San Benedicto, Roca Partida, Clarión y Socorro— para de inmediato retomar el hilo de la costa del Pacífico, a la altura de Manzanillo, Colima.

El lector se apenará empero, al constatar que la añosa y frágil estructura del diminuto *Urano* impidió a Jordán completar su ambicioso sueño marineramente, a la vez que experimentará el goce de disfrutar una obra que encanta y apasiona.

Porque *Mar Roxo de Cortés. Biografía de un golfo* tiene la perfección de los libros y las empresas inconclusos. Ese gusto de platillo exquisito a medio cocinar; de historia que cautiva pese a que se interrumpe en forma repentina. De relato con perfil de incógnita. De informe a medias, cuyos espacios en blanco parecen aguardar en vano y por siempre todo aquello que Jordán habría podido narrarnos si su ambicioso viaje no se hubiera truncado de golpe y sin la posibilidad más remota de verse reanudado.

¿Cuán bello o decepcionante habría sido el relato de Jordán si en cerrado combate con las insuficiencias y la adversidad él y su tripulación hubieran alcanzado a recorrer los siete u ocho mil kilómetros previstos? La interrogante se formula incontenible, pero no tiene respuesta.

Estamos, además, ante un libro que no lo fue en su origen. En su momento *Mar Roxo de Cortés* alcanzó la forma de un haz de 22 atra-yentes y amenísimos reportajes que exhumados de las hemerotecas a 45 años de su publicación y al contacto con el aire y el sol de hoy resultan ser algo más, mucho más que la fiel y puntual bitácora de un viaje truncado por el infortunio.

Al releerlos una y otra vez, no puede uno sino rendirse ante el encanto del texto de un periodista-escritor de calidad y atributos singulares.

El reportero Jordán no se contenta en estas páginas con dar cuenta de los hechos. Él va más allá de su libreta de notas. Mira y remira hechos, hombres, mujeres y lugares y apela a la imaginación para romper con la desnuda, escueta ecuación de las sumas, las restas y los indicadores

estadísticos. Su recia formación de etnólogo y su mente penetrante no riñen con su fantasía irresponsable y su cálido corazón de niño.

El Jordán de *Mar Roxo de Cortés* es, por fin, un hombre en plenitud. “Este viaje —escribe el inquieto periodista— se lo deseo a todo aquél que quiera sentirse libre y dueño de su vida y de sus esperanzas.” Jordán goza en estos textos a la par de sus lectores, a quienes lleva de la mano al encuentro de un mar ignoto y de sus islas olvidadas, para entregarles simultáneamente la grandeza de un pueblo que está “a la vanguardia de los vencedores del hambre, aunque no en los términos del texto de Paul de Kruif”.

Es oportuno destacar que, por medio de este escrito Jordán se mete por fin en la piel del personaje que quiere ser. Que su calidad de reportero itinerante le facilita estar en renovación constante. Y que ese su cambio de piel es el del hombre gregario que conquista la única libertad posible en soledad.

Jordán descubre a sus lectores que en una expedición periodística nada pesa ni duele tanto como la soledad. La resistencia a la nostalgia, parece confirmar el escritor, influye de manera determinante en el éxito o en el fracaso de un largo viaje. Esta preocupación por el estar sin otros, o casi, vibra también a lo largo de estas páginas.

Jordán entiende que viajar es un recurso del que todo reportero se vale para llegar a los sitios más recónditos a fin de recoger la noticia, pero también es consciente de que no todos los periodistas viajan en todo momento de su vida. Aunque por siempre jamás estarán inquietos.

En medio de esa inquietud, Jordán intuye y entiende que el periodista no es un profesional de las expediciones. Razón por la cual no puede envanecerse por su capacidad de hacer acopio de decisión para estar solo. Jordán sabe bien que el reportero de expediciones nunca lleva en su mochila remedios contra la soledad. Así que, aunque por todos los caminos hace amigos o se reencuentra con otros, a menudo se siente solo.

Entonces —escribe Jordán en los prolegómenos de una expedición anterior— “se piensa en la familia, más en el amor, y cuando no se tiene otra cosa por hacer, se pone uno a contar los días que faltan, aproximadamente, para estar de regreso a casa. Esta manía y la de pensar en

mujeres cuando se está en la montaña, en el desierto (o en el mar) es un gran defecto que es necesario superar”.

Por lo demás, la oportunidad de estar solo, de sentirse totalmente aislado y atendido a su libre albedrío es algo que Jordán no desprecia. Por eso, con su amigo Franz Blom comparte la idea de que en la soledad es donde se descubre el verdadero valor del hombre y el real sentido de la vida. Secreto peligroso, subraya Jordán, porque no cualquiera está mental y psíquicamente preparado para afrontar el más absoluto aislamiento.

Observación que en esta expedición marina le facilita el identificarse con la persona de Enrique Winkle, el ingeniero metalúrgico alemán cuyo fantasma parecía recorrer las inmediaciones de unas minas de oro y plata de la isla San José, en cuyo cementerio el viajero podía toparse aún —1951— con su tumba pobre y destrozada por el tiempo y el abandono. Identificación que el lector comprueba al aventurar los ojos por las líneas de “La tumba de la isla”, el único texto conocido del libro perdido de Jordán, *Los locos de la costa*.

Y es que los californios que el reportero viajero de *Impacto* encuentra a su paso son literalmente sobrevivientes en medio de una desolada inmensidad. Elocuentes testimonios de una raza terca y digna, que se niega a doblegar la cerviz por hambre en el centro mismo de la adversidad.

Jordán descubre así que sobre la inmensa aridez de la sauria orografía de nuestra península del noroeste sobrevive disperso un pueblo dulce y orgulloso de su mexicana estirpe, con vocación de cacto en inflorescencia, en medio de estrecheces que por momentos se antojan insalvables.

Jordán tiene ojos para las cosas triviales de la vida, y gusta de escuchar y acuñar cuentos. Su sentido y su noción de la historia son muy vivos y fieles y le permiten evocar anécdotas con fluidez mientras su imaginación histórica recrea hechos y voces del pretérito y sueña sueños del porvenir. Jordán ve más en la cavada faz de un hombre o en la sonrisa furtiva que asoma por el agobiado rostro de una mujer de las islas de tierra firme que en toda una biblioteca. Descubre mundos y sueños detrás de las sonrisas y los rostros adustos y apergaminados por los efectos del sol.

El reportero se aproxima entonces con devoción a las humildes viviendas, degusta el magro y reseco pan de sus moradores y padece remordimientos al comprobar su infinita capacidad de compartir y reír aún en medio de sus asfixiantes estrecheces. Y llora, denuncia, se duele y rebela a la vista de tantos padecimientos, limitaciones y carencias.

La escasez de nutrientes o los extraños panoramas que desfilan ante sus ojos hacen detonar interrogantes en su conciencia. Estalla entonces el estudioso que entrevista a los hombres e interroga al horizonte. Jordán registra vivencias y mediante la aplicación de su criterio imaginativo deduce cosas o a simple vista descubre sobre la costa rastros de culturas y hombres extintos y preteridos. Canta las hazañas de los hombres olvidados e ignorados o celebra jubilosamente el multicolor caleidoscopio de la sobretarde.

Es así como se transforma en el cantor de la tenacidad de la familia de Juan Cuevas, el rey de El Pardito, el sobrepoblado islote de 2 400 metros cuadrados —60 por 40 metros— que a partir de 1923 y a 81 kilómetros de La Paz, los 24 Cuevas convirtieron en casa comunal en medio de la bermeja mar.

O como nos lleva, paso a paso, a conocer comunidades, individuos y accidentes geográficos. A interesarnos por los quehaceres de los yeseros de la isla de San Marcos o a descubrir los afanes y las condiciones de vida de los obreros de las salinas de la isla del Carmen o a imponernos de las penas y las alegrías de los tiburoneros, de los matadores de caguamas y de los perleros.

Y como el humano bosque lo empuja a menudo a volver los ojos a los de estirpe solitaria, su fiel e imprescindible máquina de escribir inmortaliza las andanzas del capitán piloto aviador Miguel Carrillo Aguilar, Pinocho, y torna imperecedera la imagen del último representante de una raza de marinos que, con el capitán José Lorenzo Real Davis al frente del *Abel Miranda*, únicamente confiaba en los veleros, esos extintos balandros que otrora, por miles, poblaban las aguas peninsulares.

Su curiosidad no tiene linderos. En las inmediaciones de punta San Francisquito sigue huellas que lo conducen a las penumbras del pretérito y entre las rocas descubre coloridos vestigios milenarios, trazados con mano firme, sensible y diestra.

Nada lo detiene en su afán de conocer, probar, experimentar, ver, recorrer. Y cuando los rastros que mira o las maneras de vivir excitan su intimidad, prorrumpe en pasajes escritos con voz de poeta. Porque cuando en su fuero interno se funde lo subjetivo con hechos sociales y fenómenos naturales que la realidad le ofrece, la escena y el ánimo personal se expresan como algo nuevo, enriquecido y exultante.

Entonces, un momento queda por fin capturado para la eternidad. El momento en que el cronista fiel que es Jordán comunica a sus lectores la intensa emoción que experimenta. Emoción que el lector comparte de inmediato, porque comprende que, por única, nadie antes la sintió igual. Es el instante en que el reportero no informa cosas, sino que las transmuta mediante el soplo de su sensación impar.

He aquí una muestra de ello. Este fragmento del capítulo relativo al viaje que la tripulación del *Urano* hizo a bordo del balandro *Abel Miranda*:

Ya no pude dormir. Abrí los ojos y me senté en la cubierta. Entonces presencié un extraño espectáculo que me hizo abrir los ojos desmesuradamente.

No había un solo hueco entre las nubes. No había estrellas ni luna. La oscuridad era total (exceptuando el pequeño sitio del compás, iluminado indirectamente por una lámpara de petróleo) y sin embargo el mar, todo el mar estaba iluminado. Veía blanca y turbulenta la estela dejada por el paso rápido del barco; veía miles de estrellas reflejadas (miento, ¡no eran reflejadas puesto que no había estrellas en lo alto!), entre todos los cuencos de las olas.

Aquello era sorprendente. Había leído y oído mucho de la fosforescencia del mar. Inclusive la había visto en otros mares. Pero nunca como aquí, a medio golfo de California. Aquí no es fosforescencia, es una extraña iluminación indirecta que parece surgir del fondo del mar. La curiosidad y la sorpresa me llevaron hasta la borda. Haciendo equilibrios y prendido con fuerza a los obenques me quedé asombrado, boquiabierto, mirando la superficie del mar. Nunca vi cosa tan increíble, ni tan inexplicable.

A pesar del balance, de los golpes de la marejada, de los crujidos de los palos no podía sentirme navegando. Parecía que volábamos sobre un polvo de estrellas (me sentí sinceramente como un espíritu ajeno, volando sobre la mismísima Vía Láctea), con un abismo infinito a nuestros pies, muy en lo alto, lejos de la Tierra, del mar y del mundo. Yo sabía que me bastaba

alargar la mano para tocar el agua, pero no me atreví. Preferí quedarme en la duda y soñar (bien despierto por cierto, el balance no era propicio para ningún sonambulismo) que el *Abel Miranda* se había salido del mar y seguía navegando en el infinito, entre miles de estrellas y planetas espantosamente lejanos.

Jordán se revela en todo momento amigo lo mismo de autoridades y empresarios que de pescadores o perleros. De aviadores y de rústicos hombres y mujeres de campo.

Todo lo mira Jordán y nada escapa a su tacto. A todo le busca respuesta y no hay razones de peso que lo orillen a interrumpir el hilo de su indagación. Por eso narra sus vivencias e, infatigable, describe sus hallazgos aún entre lumbagos de marino primerizo.

En *Mar Roxo de Cortés* Jordán boga y escribe aún en sueños. Nada lo frena. Ni enfermedades ni presiones. Escribe con la frente fresca o encendida por la fiebre. Debajo de la ancha cúpula de los nervudos troncos de unos árboles de un aguaje o bajo el límpido cielo solar del mediodía marino; bajo el ala de un avión en reparación o de frente al ocaso sin fin, luego de una marcha intensa y dura con pesada carga a hombros; bajo acogedor techo de hotel o al amparo de deshilachadas ramas de un huizache. De ahí que *Mar Roxo de Cortés* pueda ser visto como un clásico relato de aventuras. En los antecedentes que Jordán consigna en su texto, topa uno de inmediato con elementos propios de las novelas del género.

Presente está la decisión de viajar por mar como fruto de un acto aparentemente repentino y poco o nada meditado pero largamente acariciado, quizá a lo largo de décadas. Enseguida se da de cara con los amigos del autor —empresarios, funcionarios, militares y civiles— que en un principio se declaran dispuestos a colaborar con el viajero, al calor del entusiasmo que Jordán desata en el curso de agitada tertulia de camaradas de café o de bar.

No faltan los auspiciadores decididos. Regino Hernández Llergo, el director de *Impacto*, lo apoya pecuniariamente y le reitera que la tribuna periodística que encabeza está a disposición de su reportero estrella. Y don Alberto J. Pawling, subsecretario de Marina, le ofrece decidido y firme auxilio oficial, mientras diestras y delicadas manos femeninas bor-

dan la enseña patria y el banderín de *Impacto* que ordenarán en lo alto de los palos de su nave.

Hasta *Picaporte* el personaje chusco de *La vuelta al mundo en 80 días*, de Verne se une a su aventura. Es Pilo, un amigo suyo de toda la vida. El ingeniero José Héctor Salgado, en cuya compañía viajará durante nueve semanas, compartiendo sueños, responsabilidades, episodios chuscos y no pocos riesgos.

No falta en su relato la presencia de un artista plástico. Si bien no viaja con él ninguno de sus amigos pintores, como Jaled Mujaes o Silvester Kena, durante el arranque de la travesía aparece a su lado un personaje con el ojo educado para componer imágenes con luz: el fotógrafo de *Impacto* y as de la lente, Héctor García, quien con un puñado de imágenes bien logradas inmortaliza su figura de bucanero con la muñeca *Marina*, su singular mascota, entre las manos o bajo un bíceps.

Hasta un alado guardían proyecta la sombra de su metálico cuerpo encima del diminuto *Urano*. El capitán piloto aviador César Atilio Abente sobrevuela de tarde en tarde, con su avión, el bote de los expedicionarios y les presta auxilio y compañía o les sirve de correo.

PRECURSORES

Antes que la tripulación del *Urano* se lanzara, en mayo de 1951, al golfo de California, en pos de noticias sobre lo que sus aguas encerraban o bañaban, varios otros cuerpos expedicionarios les precedieron en ese empeño, en condiciones parecidas.

Tres de ellas destacan por su similitud:

1) La que 56 años antes, en 1894, emprendieron por un periodo de un mes tres semanas un trío de mexicanos, los hermanos californios Vidal, Pablo y Félix Solorio —comerciantes, marineros y buceadores “útiles en cualquier menester”— y el británico J.A.R. Milne.

El 24 de agosto de 1894, día de San Bartolomé Apóstol, estos cuatro personajes partieron de la bahía de Los Ángeles, próxima —quince kilómetros— al campo minero de San Juan, e iniciaron una travesía de

siete semanas y varios cientos de kilómetros en canoa por el golfo de California. Su viaje concluiría el once de octubre de ese año en el sitio mismo de su partida. Noticia puntual de la misma nos la da J.A.R. Milne por medio de las páginas de la revista *The Boys Own Paper*, de Londres, Gran Bretaña, en tres de sus entregas, impresas entre agosto y septiembre de 1895.

2) La que Dana Lamb y June Cleveland, los autodenominados *Vagabundos encantados*, realizaron en 1933.

Lamb y Cleveland partieron de San Diego, California, Estados Unidos a bordo de una extraña nave que pareciera bautizada por Luis Spota, —*Vagabunda*²—, que era una combinación de bote marino, kayak, surfboat y canoa. Luego de un recorrido de 16 000 millas, Lamb y Cleveland concluyen su aventura en el Canal de Panamá.

Esta pareja estadounidense cubrió, como parte de su extenso recorrido, casi todo el trayecto previsto por Jordán en 1951. Noticia detallada de este periplo marino consta en la obra *Enchanted Vagabonds*, escrita por los participantes en la misma y publicada en 1938 por Harper and Brothers en grueso volumen —415 páginas— con 58 ilustraciones de Dana Lamb.

3) La que entre marzo y abril de 1940 realizaron por el mar de Cortés, a bordo del *Western Fyler*, el escritor John Steinbeck y el biólogo Ed Ricketts. Expedición que dio pie a la edición, por parte Steinbeck, de uno de los diarios de aventuras verdaderas más apasionantes de esos años.

Jordán, por tanto, no es el primero ni el único viajero que surca la mar bermeja en las condiciones enunciadas. La diferencia de su viaje radica, empero, en el hecho de que él no cruza por esas aguas para medir y evaluar exclusivamente los recursos naturales de ese girón de nuestro territorio. Hombre de fe y de credo, parte igualmente de la íntima convicción de que la etapa más rica de la vida en común de los peninsulares se dio y se debe a la presencia y el paso, por esos territorios, de los esforzados misioneros jesuitas y dominicos. En la asombrosa y tenaz jornada civilizadora de esos hombres Jordán descubre el más rico episodio en la vida de esa región.

²Del libro de Dana Lamb y June Cleveland tomó Jordán, de seguro, el nombre para el kayak *La Vagabunda* con el que recorrió —1952— el río Grijalva, durante su segunda gran expedición periodística por Chiapas y Tabasco. Jaled Mujaes afirma que Jordán leyó, entre otros muchos, el libro de los estadounidenses, pues él le obsequió un ejemplar.

En ella se inspirará, casi al final de su vida, cuando en San Juan de la Costa o San Juan de Jordán³ funda un rancho en donde de tiempo en tiempo, además de trabajar la tierra y las aguas que lo bordean, como el inencontrable *Los locos de la costa*,⁴ mientras sueña en emular los logros de los santos varones y en convertirse en el fundador del embrión o casco de una bella ciudad californiana del porvenir.

HISTORIA DE ESTE VOLUMEN

Quedó dicho, en líneas anteriores, que éste es un libro que no lo fue en un principio. Y es que *Mar Roxo de Cortés* en realidad es el fruto de un rescate hemerográfico que también tiene su historia. Porque este libro ve hoy la luz como resultado de la terquedad de una editora —Aidé Grijalva— y un compilador —quien suscribe— empeñados en sacarlo de los plúteos de la Hemeroteca Nacional, donde estaba perdido entre miles de textos olvidados y ocultos por un mal entendido sentido de la preservación hemerográfica.

Tan es así que la colección de *Impacto* disponible en la Hemeroteca para los lectores está incompleta, aunque los empleados encargados de comprobar el contenido de los acervos la dé por completa sin verificar si

³San Juan de la Costa o San Juan de Jordán como merecería ser rebautizado “siempre fue de los Jordán,” como escribió Fernando Jordán a don Regino Hernández Llargo en octubre de 1955. En efecto: el hombre que fue dueño de esas tierras antes que Fernando Jordán y el Che Abente se llamó Serapio Jordán y era de oficio correo. Recorría de La Paz a Margarita y de ahí a bahía Magdalena, explica Guillermo Almaraz Ortega, el jornalero a quien Jordán encomendó en 1956 el cuidado de esa finca y sus datileras. Aún vive ahí, con su numerosa prole. Y a todo el que le escucha le repite: “—Pobrecito Jordán. Él me dijo días después de sembrar estas datileras: Usted y los suyos van a comer un día de estos dátiles; yo no, pues estoy muy enfermo. Y yo no le creí porque se veía fuerte y sano; pensé que exageraba. Y ya ve...”

⁴De esa obra se recoge en este volumen, a manera de apéndice, el único texto divulgado por el autor, en 1954, por medio de las páginas de la revista *Crónica Ilustrada*, de don Antonio Sáenz de Miera. Es de suponer que en ella probablemente, además del texto acerca de la soledad buscada por el germano Winkle, figuraran trabajos acerca de Pinocho, el Che Abente, el Chale de la Toba, Chepo el ballenero, el capitán Real Davis, el Chito Geffroy y muchas otras personas de la península cuyo nombre tal vez nunca sabremos, pues se supone que antes de su deceso Jordán quemó los originales de su libro.

realmente lo está, mientras los acervos duplicados se deterioran en alguna bodega preñada de bichos y roedores “que no manosean sus páginas.”

Para obtener el primer original de este texto fue preciso acudir a los acervos, éstos sí accesibles, de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, de donde, a jalones y tirones y previos cabildeos, sin olvidar el auxilio invaluable de Óscar Gustavo González, se obtuvo copia de los capítulos imposibles de consultar en la bien dotada, pero muy díscola, en esta ocasión, Hemeroteca Nacional.

El compilador, en más de una ocasión, tuvo que soportar durante los últimos meses que un simple acomodador de libros, generalmente un ignaro fulano, le cerrara el acceso a los materiales mediante el sencillo expediente de tatuar en las portadas de diversos volúmenes recién consultados por él, un letrero con la observación “material de reproducción vedada”, o algo por el estilo.

Pero ya está aquí. Y también numerosas imágenes originales del viaje. Muchas de ellas son de la propiedad de doña Helena Jordán Juárez, o fueron conservadas hasta nuestros días por el ingeniero José Héctor Salgado. Entre ellas las fotos captadas por la cámara de Héctor García, quien deplorablemente no conservó negativos de las mismas.

Muchas de estas imágenes fueron rescatadas para este volumen merced al calificado apoyo técnico del ingeniero Ricardo Jiménez, del departamento de microfilmado de la Hemeroteca Nacional, quien obtuvo negativo y contactos de no pocas de las más atrayentes imágenes de varias expediciones periodísticas de Fernando Jordán.

Complementa este volumen, a manera de primer apéndice, el texto *Líneas de flotación*, la bitácora de viaje que durante nueve semanas redactara Pilo, su acompañante, el ingeniero José Héctor Salgado, en una libreta que el mismo Jordán le regaló.

El texto de Pilo tiene algo que lo hace imprescindible: es el registro puntual de lo ocurrido durante la travesía. Muchas de las vivencias que Jordán omite, como parte de los entretelones de la expedición, están ahí con más o menos detalles para disfrute de aquéllos que se interesan por lo accesorio de la aventura. En ellas vemos a un Jordán que es observado por Salgado con un afecto no exento de señalamientos críticos fruto de la convivencia diaria, inmediata.

No pocas de las tensiones y los desacuerdos de estos marinos primerizos figuran en estas páginas. Y aunque no recogen los pormenores de alguna acalorada disputa que se sabe enfrió su trato por momentos, sí permiten constatar y conocer no pocos pormenores que el periodista pasa por alto en sus crónicas. Aquí las tiene también el lector, gracias a la gentileza de su autor, quien las ha conservado celosamente por 45 años.

Localizarlas tuvo también su chiste. Salgado sabía que las había guardado; el único problema era que había olvidado dónde, y fue necesario esperar meses para que las ubicara en algún librero de su casa en donde, como resultado de mudanzas y no pocos movimientos, se había trasapelado.

Hemos decidido que formen parte de este volumen porque recogen también, con la frescura de la anotación inmediata, aguda, juguetona o crítica, parte de esta historia. Estamos ciertos de que el lector agradecerá su inclusión. Como seguros estamos de que *Mar Roxo de Cortés* convertirá a muchos de sus lectores en seguidores y admiradores de Jordán, ése sin par escritor mexicano que en tan sólo diez años de trabajo en las redacciones, como veloz cometa, iluminó deslumbrante el firmamento periodístico de México.

Xochimilco D.F., junio de 1995.

Felipe Gálvez

I La última expedición

Sobre la playa, a cien metros de la orilla del mar y a dos kilómetros del puerto, el pequeño esqueleto de un barco descansa sobre sus cuñas, esperando el día en que el armador lo ponga en condiciones de hacerse a la mar. Es “un barco chiquito” verdaderamente chiquito, y aunque por hoy sea solamente quilla, roda y curvas, ya da la impresión de lo que deberá ser: una embarcación ligera y resistente: dócil para navegar a la vela y lo bastante fuerte para salir airosa de un largo crucero por el Pacífico mexicano. Pronto quedará listo (el armador dice que en tres semanas más). Hará su primera prueba sobre las quietas aguas de la bahía de La Paz, y luego, inmediatamente después, habrá de salir a alta mar, llevándome consigo. Navegaremos primero hacia el norte-noroeste, después al oeste franco, luego al sur-sureste, y cuando hayamos terminado de visitar las ochenta islas e islotes sembrados en el mar de Cortés, será tiempo de proseguir hacia el sureste en busca de Acapulco, del descanso y del hogar. Siete mil kilómetros de mar, más o menos. Cinco meses de navegación, aproximadamente.

Es fácil escribir las cifras de la distancia y el tiempo. Acaso también sea fácil cumplir el compromiso. Creo que lo más difícil ha pasado ya: la etapa de la organización y los preparativos. Lo que sigue, la aventura misma, no presenta problema ni dificultad alguna. Es cuestión de navegar, de ir adelante, nada más. De avanzar, sea con el viento por la popa o con el viento por la proa. Es cuestión de llegar o de no llegar. De naufragar o de encallar. De triunfar o de fracasar. Pero eso, en realidad, no es problema; es simple cuestión de azar.

Y si la suerte me es propicia y termino mi viaje con éxito, ésta será mi última expedición periodística. Estoy decidido a ello, aunque bien puede ser que más adelante cambie de opinión.

Por lo demás, tengo confianza en el azar durante este próximo crucero, y acaso este presentimiento me venga de la confianza que tengo en mi barquito. Cuando lo veo tengo la seguridad de que se presta para la aventura, y de tanto verlo he terminado por tenerle tanto cariño como a mi propio hermano. Diariamente le hago el cumplido de una visita, por lo regular durante las mañanas. Abro largos paréntesis en lo que escribo, dejo mi confortable estudio instalado en la Quinta Dorita (donde la rubia doña Celsa Pereda atiende mi dieta con tanto esmero que estoy temiendo engordar demasiado) y desciendo por las calles pazeñas que llegan al malecón. Ahí decido siempre si haré la visita por tierra o por mar. Si el viento es propicio me voy al muelle, cerca del cual está mi bote de entrenamiento. Subo a bordo, izo sus velas, levanto el ancla, y enfilo por el canal de la bahía hasta llegar al varadero donde espera mi propio bote. Si al llegar veo que su esqueleto está más recubierto que el día anterior, me alegro de todo corazón; pero si me parece que tiene el mismo aspecto que durante mi última visita, me embarga el desaliento y una profunda inquietud empieza a preocuparme: ¡Nunca estará listo! ¡Jamás voy a verlo terminado!

Sin embargo, no tengo razón para impacientarme. Don José Abaroa, el armador, me ha asegurado que lo terminará en tres semanas más, y por más que las semanas de La Paz (como las de todo el Territorio Sur de la Baja California) sean de 15 o 20 días cada una, sé que don José cumplirá su palabra. Es cuestión de unos cuantos días, y un poco de paciencia no le hace mal a nadie. “Hay más tiempo que vida”, me sentenciaba filosóficamente un viejo mozo de familia.

He esperado medio año para llegar al punto donde estoy. ¿Por qué, entonces, no había de esperar un poco más? Hace seis meses que se me metió entre ceja y ceja olvidarme de las expediciones por tierra e intentar una por el mar, al estilo antiguo y clásico: en barco de madera y a la vela; una expedición periodística naturalmente, puesto que se supone que soy un periodista. La idea de una expedición tal me vino de repente, casi sin motivo, tal vez como desahogo al eterno anhelo de irrealizables aventuras.

Tanto fue así, que si días antes alguien me hubiese propuesto hacer un viaje de tal naturaleza, a bordo de un barquichuelo, llevando como motor el viento, me hubiese reído y hubiera contestado, seguramente, que no.

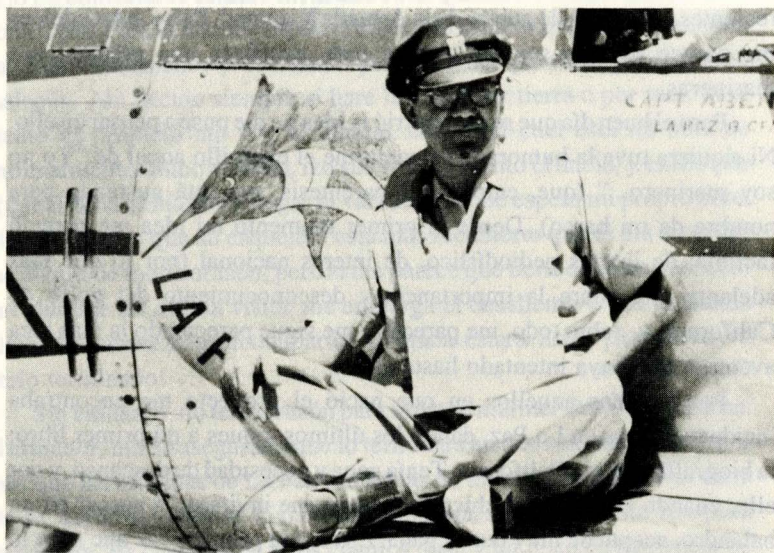
Me hubiese negado, principalmente, porque no soy marino y hasta hace algunas semanas ignoraba todo lo relacionado con la navegación a la vela. Nací lejos del mar y aunque siempre envidié sinceramente la vida de los navegantes, nunca me fue posible imitarlos, y mi experiencia en estos menesteres se reduce a mi lejana práctica como remero en el equipo de regatas del Instituto Politécnico Nacional, a mis aún más lejanos paseos en lancha por el lago de Chapultepec, y a dos o tres viajes, recientes, en barcos de guerra de la Armada Nacional. Estos antecedentes me parece que no son suficientes para justificar mis pretensiones marineras.

Pero el buen día que se me ocurrió la idea no me puse a pensar en ello. Ni siquiera tuve la humorada de cantarme el estribillo aquel de “Yo no soy marinero...” (que, entre estos paréntesis, me está gustando para nombre de mi barco). Desde el primer momento mi idea me pareció factible, de interés pediodístico, de interés nacional (por lo que más adelante diré sobre la importancia y desconocimiento del golfo de California) y, sobre todo, me pareció y me sigue pareciendo la más loca aventura que haya intentado hasta ahora.

Por los días aquéllos en que nació el proyecto me encontraba incidentalmente en La Paz, dando los últimos toques a mi primer libro: la biografía de Baja California. Tenía gana y necesidad de descanso, y por ello, cuando El Pato y el chico de Abente me invitaron a pasear en un balandro, acepté de muy buena gana. Esa fue la primera vez que supe lo que era navegar a la vela, y aunque casi no hacía viento ni El Pato permitió que yo pusiera las manos en la caña del timón o que tocara las escotas de las velas, la impresión de ir empujado por el viento se posesionó de mí por entero. Cuando volvimos a tierra, ya la idea empezaba a rondarme: ¡Debo hacer un viaje en barco de vela! ¡Mi próxima expedición será por mar!

Desde entonces han transcurrido seis meses, porque una cosa es imaginar un proyecto y otra, muy distinta, estar en posibilidad de realizarlo.

Al principio todo parecía muy fácil. Recuerdo que el mismo día que subí por primera vez a un barquito de vela obtuve los ofrecimientos para facilitar la realización del proyecto. En el hotel, durante la cena, varios amigos me hicieron compañía. Les conté mi experiencia de la mañana y les hablé de la idea que se me había ocurrido y de sus resultados inmediatos: reportajes sensacionales, publicidad para La Paz, “redescubrimiento” del mar de Cortés, propaganda para una de las regiones más desconocidas de México. Mencioné, de paso, el único obstáculo que por entonces encontraba: la falta de dinero.



César Atilio Abente.
(Foto: Héctor García.)

Mis amigos, al parecer, son de una extraordinaria generosidad en cuanto a promesas. Yo no pensaba pedirles cooperación alguna; simplemente mencionaba el hecho de que para realizar una expedición así es necesario contar con dinero. Ellos se echaron a cuestras, espontáneamente, la responsabilidad. El agricultor Amador ofreció: “Yo pongo 500 pesos y te conseguiré entre los amigos de Los Planes dos mil más”. El

general Francisco Carrillo ofreció añadir a mi equipo un rifle automático. El capitán César Atilio Abente prometió (y cumplió ya, el único) darme una balsa de goma para desembarques y emergencias, así como la protección aérea mientras navegara por el golfo (lo cual estoy seguro de que cumplirá). Otro más propuso obtener una buena suma como desinteresada cooperación del gobierno territorial “en vista de que tal expedición debe interesarle por sus beneficios”. El gerente del hotel Perla prometió el dinero para comprar las velas, y así, por tal estilo, cuatro o cinco buenos amigos ofrecieron su cooperación. Hubo que formar un comité del cual resultó tesorero el capitán Abente. (Hasta la fecha, la caja tiene una entrada única y aparentemente definitiva, de cien pesos.) Al día siguiente el tesorero y yo celebrábamos la primera entrevista con el más competente armador del golfo de California: José Abaroa. De esa plática salió el modelo de barco necesario para realizar la travesía.

Y días después regresaba a México en busca de lo único que ¡oh, mi optimismo!, creía que faltaba: la aprobación y el respaldo del director de *Impacto*.

Interesar a don Regino Hernández Llergo en una empresa como puede ser un viaje a la vela por el Pacífico de México no es asunto difícil. Se le puede proponer la más descabellada aventura con la seguridad de que la apoyará, siempre que tenga interés periodístico. Cuando le expliqué el proyecto puso inmediatamente un pie sobre su propio sillón, metiéndolo por debajo del muslo, y recargó el otro pie sobre el escritorio, en un alarde de contorsionismo que en el periodismo solamente practican airosamente los Llergo, y cuyo oculto significado parece ser el de una mayor concentración cuando una charla les interesa. Me dijo: “¡Hágalo!” Luego preguntó: “¿Cuánto sale?”

Desde ese momento, en teoría, mi viaje estaba decidido. Fue en el mes de octubre de 1950.

Han transcurrido seis meses y, al cabo de ellos, el entusiasmo colectivo se ha disipado y solamente tres personas estamos dispuestos a seguir pensando en el viaje: mi director, Abente y yo. Los buenos amigos de La Paz ya olvidaron el asunto y sus ofrecimientos, de lo cual no puede culpárseles severamente porque con toda seguridad tienen bastantes problemas personales. Ha pasado mucho tiempo y el tiempo mata los

mejores propósitos. Mi intención original era partir a mediados de marzo, aprovechando las primeras pausas de los fuertes vientos del noroeste que, durante el invierno, barren el mar de Cortés. Calculaba que mi barco estaría listo a fines de enero, que haría la primera prueba en febrero y que el resto del tiempo, hasta mi salida, lo ocuparía en entrenarme en el manejo de la vela y el estudio de los problemas de navegación. Corre el mes de abril y todavía deberé esperar tres largas semanas antes de hacerme a la mar. Acaso, pese a la demora, todo resulte mejor, y mi viaje sea más seguro iniciado a media primavera que a fines del invierno.

Y mientras dejo tierra, hay bastante de que hablar. Quiero escribir todo lo que significa la expedición por el mar de Cortés antes de entrar en él. Posiblemente, durante la travesía, no dispondré de mucho tiempo para ordenar el material periodístico. ¡Habrán tantas cosas que hacer! Además, en el proyecto mismo se encierra una pequeña aventura y un significado que más vale aclarar de antemano. Siento la necesidad de explicar lo que representa para un hombre de 31 años una expedición como la que intento; debo reseñar todo lo que ha sido necesario llevar a cabo en su preparación y en su organización; creo también que la historia empezaría incompleta, si no incluyera en ella algunos ligeros bosquejos sobre los hombres que me han prestado su enseñanza y ayuda, a fin de hacerme posible una azarosa navegación en un bote de vela.

Finalmente, quiero hacer hincapié en la necesidad, en la obligación ineludible de conocer el golfo de California, cuyas riquezas inexploradas son el más preciado filón en todo el litoral mexicano.

No será mucho y, por tanto, ¡no tema el lector! Serán sólo uno o dos reportajes más lo que habré de necesitar para hablar sobre el sentido, el significado y los problemas de una expedición. Sé que el interés de ella estará precisamente en el relato del viaje mismo, y a mí, como quizá a quien me lee, me escuece la curiosidad de ver lo que sucede durante la travesía. Pese a ello habrá que refrenar un poco la impaciencia. “Hay más tiempo que vida” decía el filósofo de la escoba. Mientras tanto, el lector puede entretenerse en un juego y en un pequeño cálculo de probabilidades que están practicando actualmente los muchachos de La Paz. Es un juego de apuesta. Se han puesto a mirar el mapa del golfo de California y han

aprendido ya algunos nombres de puntos de referencia sobre la costa y han calculado algunas distancias. Con base en ellos se casan las apuestas. Unos han dicho: “Apuesto a la par a que Jordán no llega al Mechudo” (el Mechudo es el extremo septentrional de la bahía). Otros toman apuestas al dos por uno a que no llegaré a Loreto. Unos más ofrecen cinco contra uno a que jamás llegaré a Guaymas a bordo de mi propio velero, y no ha faltado quien proponga cincuenta por uno contra mi arribo a Mazatlán. Este juegucito, por supuesto, me hace una gracia indefinible. Dentro de algunos días tomaré por mi cuenta todas las apuestas y veré de paso si alguien acepta ciento contra uno por mi llegada a Acapulco.

Posiblemente, a los lectores que me leyeron antes en “Cinco mil millas por el océano Pacífico”, en “Expedición a la Sierra Madre de Chiapas”, en “Invierno en la Tarahumara” (publicados entre 1948 y 1949 en la revista *Mañana*) o en “La Tierra Incógnita” (reportajes sobre Baja California publicados en *Impacto* en 1950), les extraña un tanto el estilo personal en que se inician estos reportajes y que, por lo demás, continuaré utilizando en todo lo que siga. Siempre tuve una aversión definida a incluirme yo mismo en las crónicas de viaje. A escribir: hice tal cosa o fui después a este lugar o me sentí enfermo o emocionado. Hice uso de ello en algunas ocasiones, pero siempre con el propósito de constatar un hecho, de atestiguarlo con mi propio testimonio. Sin embargo, cuantas veces pude procuré conservarme en el plan de observador imparcial; haciendo reportaje y no crónica personal. Esta vez no me será posible aplicar el mismo sistema.

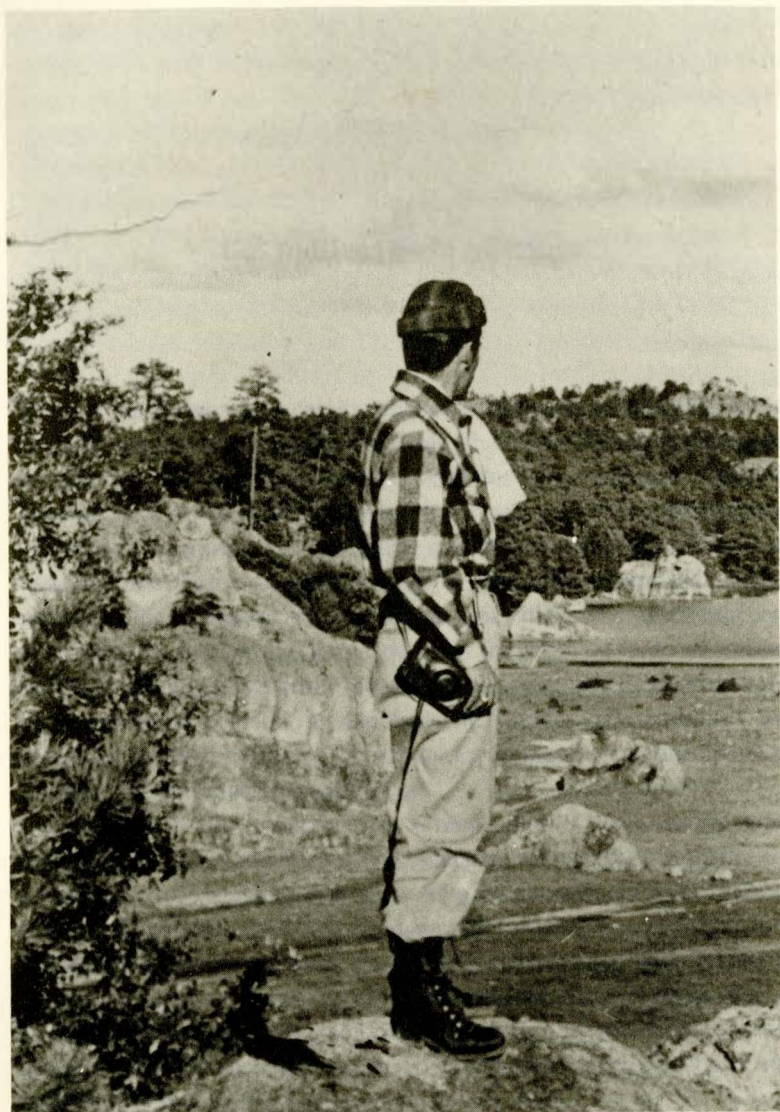
¿Me comprende el lector? En la serie que inicio me será imposible contar cosas como: el cocinero de a bordo me preparó una comida frugal o el capitán ordenó tal maniobra o los muchachos que pescaban consiguieron curbinas para la cena o a las seis de la tarde el navegante determinó que estábamos frente a isla del Carmen.

Y no podré decirlo por una sencilla razón: porque por esta vez seré yo mismo el cocinero, el capitán, el pescador, el navegante, el cronista, y si la cosa resulta mal, hasta el náufrago... Es posible que vaya conmigo un compañero y que la historia gire en torno a dos personas y muchas islas en lugar de referirse exclusivamente a mí y a las cosas del mar. Tal vez Sylvestre Kena, un pintor de tierra firme, más ignorante que yo mismo

sobre asuntos marítimos, se decida a acompañarme. No lo sé todavía. Sería él, y nadie más, el único compañero de aventuras e infortunios que aceptase a bordo. Si no viene conmigo prefiero correr solo todos los riesgos, y después explicaré por qué esto sería preferible.

Voy a cerrar aquí el primer capítulo sobre una aventura que está a punto de iniciarse. Abro otro paréntesis para ir de visita al varadero y mirar cuántas cuadernas más se han agregado al forro de mi barco. Hace viento y desde mi ventana veo inclinarse el follaje de las palmeras y girar las aspas de los motores de viento. Iré al varadero por la bahía, a bordo del barquito de entrenamiento. Cuando cierre la máquina, me ponga los zapatos y salga a la calle, empezaré a soñar, como siempre, en el destino... y en las vueltas que da...

He dicho antes que esta aventura fue pensada hace seis meses, pero, ¿cuántos años hace que sueño con ella? ¿Qué muchacho de doce o catorce años no siente la nostalgia cien veces repetida de cumplir una aventura y de viajar por el mar en busca de lo desconocido? Por esto pienso a menudo en el destino y siento como si me hubiera hecho dar una vuelta sobre mí mismo, regresándome atrás, a los tiempos en que los ensueños eran el mejor alimento del espíritu y el lenitivo a los primeros desencuentros. Mi viaje, este viaje próximo, lo decidí hace seis meses, es verdad, pero nació antes, muchos años antes. Hace veinte tal vez, cuando la realidad de la vida se concretaba a los conflictos de estudio y a las tiernas reprimendas de mi padre. Cuando mi vida, la vida que quería, la leía noche a noche en los libros de viajes y aventuras.



Fernando Jordán en la selva Tarahumara. 1948.
(Foto de la revista *Mañana*.)

II Los motivos de la aventura

Durante los últimos días, casi siempre de madrugada, me saca del sueño un ruido sordo y acompasado: el golpear de la marejada, el empuje rudo del mar contra el costado de mi bote. Abro los ojos, y mientras vuelvo a la realidad, el oleaje sigue abofeteándome el oído, isócrono y pesado. Me digo: Hay mar gruesa y se me ocurre que debo asomarme para dar una ojeada al mar. Pero en cuanto despego la cabeza de la almohada el eco se apaga y todo queda en silencio: el mar y mi cabeza. Y como siento con mis manos el colchón, la almohada y las frazadas, no tardo en darme cuenta de que no estoy a bordo, puesto que en la pequeña litera de mi bote no puede haber colchón, ni almohada ni frazadas. ¿Entonces...? La marejada la tengo dentro de la cabeza. La forman la imaginación, los nervios y las palpitaciones cardiacas.

Durante el día —durante los últimos días— me acontece otro fenómeno similar. Cuando escribo a máquina se me mueve la cabeza de un lado a otro o, en su caso, la mesa, la máquina de escribir y todo el cuarto que hace de estudio. Es el balance de mi bote, del bote a cuyo bordo haré la travesía a lo largo del golfo de California. Es éste también un efecto que procede de mi cabeza y en ninguna forma del mar, puesto que estoy en tierra. En este caso, algo contribuye también el recuerdo de los días de entrenamiento que di por terminado hace días, y durante los cuales me pasé buenas horas en el mar, navegando a la vela.

Cuando me asaltan esas sensaciones, tan vivas que me cuesta trabajo situarme en tierra, me escuece la inquietud de partir cuanto antes para calmar, ya de una vez, el trabajo de mi imaginación y de mis nervios. Sin

embargo, no todo está listo. Debo esperar otro poquitín: dos semanas más en el mejor de los casos. Luego... todas estas sensaciones serán reales, demasiado reales acaso...

Y con todas estas inquietudes, esta nerviosidad prematura... ¡cuántas preguntas! El tiempo que no paso en el astillero, en el mar, ante la máquina, o tramando cómo conseguir dinero para mi viaje, me vienen a las mientes, con marejada y balance, una serie de incógnitas que piden respuesta: ¿Tendrá éxito? ¿Aguantará el pequeño bote la prueba a que será sometido? ¿Tendré el tiempo propicio o las turbonadas me cortarán el paso? ¿Me bastarán mis conocimientos de navegación y de geografía? ¿Tendré valor suficiente para superar el miedo?

Paso las horas contestándome a mí mismo. Hago memoria de los malos trances que he pasado en este duro oficio de viajar en plan de expedición; recurro a ejemplos de otros expedicionarios; leo libros de aventuras donde los personajes salen siempre airosos de todas las pruebas y, después de todo, me tranquilizo un poco, y por momentos llego a sentir resueltas todas las incógnitas. Pero hay una pregunta pertinaz, insistente, insinuante...

Surgió del comentario de un colega periodista. Hace varias semanas me dijo: "Tu viaje es un suicidio con publicidad."

Y sus palabras me dejaron profundamente pensativo.

No es desde luego por la mala idea del suicidio. Tengo tantas ganas de vivir que la palabra cayó en el vacío. Tampoco me hizo pensar lo referente a la publicidad, porque ese aspecto tampoco me interesa. Desde ese comentario de Arturo Sotomayor nació una pregunta:

¿Tengo derecho y obligación de hacer ese viaje? ¿Esta aventura es una empresa periodística?

No quisiera yo que alguien más, que otro colega, otro amigo o algún lector recurriera al mismo comentario. Me parece que la respuesta a ella es la única de que estoy absolutamente seguro. Hace tiempo que inicié esta especialidad que llamo, un poco burlonamente, "periodismo de expedición". Hace seis años todavía era un estudiante de antropología, y pasaba mañanas y tardes en el museo tratando de descifrar el sentido de las culturas primitivas. (Ya que hablo de mí, impudicamente y sin modestia, bueno será agregar que por entonces tenía un puesto en la Escuela de Antropología como ayudante a la cátedra de Religiones pri-

mitivas y que dirigía la publicación de una biblioteca en tres idiomas: *Acta Antropológica*.) Un buen día caí en el periodismo, casi por accidente, pero no por ello con poco entusiasmo. Durante un año, haciendo de lado la antropología, hice de reportero en *La Prensa*; es decir, empecé la carrera de diarista.

Pero, a pesar de lo absorbente que resulta la práctica del periodismo, me parecía criminal olvidar totalmente lo que había aprendido en relación con la etnología y la sociología de los pueblos llamados primitivos y dejar sin aplicación alguna las enseñanzas que en geografía había recibido del excelente Jorge A. Vivó. Durante aquel primer año de periodismo intenté, inútilmente, aplicar al periodismo los conocimientos adquiridos. Eso no me fue posible hasta mi encuentro con Regino Hernández Llergo.

Mi director —fundador de *Hoy*, de *Mañana* y de *Impacto*—, acostumbra practicar, rigurosamente, una sabia regla del periodismo estadounidense: “Put the right man on the right place” (Pon al hombre correcto en el lugar correcto). Tiene, además, la enorme cualidad, que en su caso es su primera naturaleza, de conocer inmediatamente a quien trata y de poder determinar para lo que sirve. Yo, a sus ojos, no podía servir para más cosa que para viajar (y todavía creo que tiene razón, no sirvo para otra cosa). Me invitó a trabajar con él, exclusivamente para recorrer el país, y caí en la trampa sin intentos de defensa. Cuando hube aceptado, concluyó: “Usted viajará para mí el resto de su vida”.

De esto hace casi cinco años (todavía estábamos en la revista *Mañana*). Creo que hasta hoy ninguno de los dos está arrepentido.

Tenía un poco de práctica en asuntos de expediciones. Como estudiante de antropología había organizado algunos de esos enredos por las sierras del país. La oportunidad que Regino Hernández Llergo me dio no me encontró del todo impreparado y pude, al aceptarla, empezar a utilizar un nuevo cauce de expresión para las teorías antropológicas: hablar de la cultura de los pueblos, de los problemas sociológicos y de las realidades geográficas.

Esto, para mí, ha sido periodismo. Un tipo de periodismo si se quiere, pero eso y no otra cosa, porque la primera misión del periodista es informar; y yo, al viajar, he informado sobre cosas poco conocidas o totalmente ignoradas.

He escrito todo lo anterior simplemente para llegar a afirmar que la expedición al golfo de California es, por una parte, una pura empresa periodística. Mi deber, en este caso, es informar sobre la realidad, sobre la situación actual de ese mar desconocido que es el golfo de California.

Por supuesto que bien podría dedicarme a informar de otra cosa. Irme, por ejemplo a Quintana Roo, al estado de Guerrero o a la costa de Michoacán. Desde ahí podría publicar informaciones igualmente interesantes a las que puedo enviar desde el Mar Bermejo. Pero no pienso hacerlo, ni quiero, porque me parece más urgente hablar de este mar y de sus islas, de los pueblos de su doble litoral, de sus riquezas y de sus ignoradas e interesantes extravagancias. ¿Queréis saber por qué?

Hay una razón primordial: ese mar, como esa península de la cual toma nombre, es la región más desconocida y abandonada del país. Exceptuando a los escasos hombres que viven a sus orillas o explotan parcialmente su potencialidad económica, nadie, en el resto de México, conoce el menor dato sobre su realidad. No hay mucha culpabilidad en ello, porque tampoco hay literatura alguna al respecto. Pero eso sí... ¡qué bien lo conocen los estadounidenses! Y cuánta literatura —aunque incompleta— se puede encontrar en idioma inglés. No tengo aquí a la mano una bibliografía del mar de Cortés; pero, de memoria, puedo mencionar cuatro o cinco títulos de los doce o quince libros escritos, por lo menos, sobre el golfo.

Veamos:

Sea of Cortez, de John Steinbeck y Ed Ricketts.*

The Flight of the Least Petrel, de Griffing Bancroft.**

Forgotten Waters, de Randolph Leigh (el título es todo un símbolo: *Aguas olvidadas*).***

Cruise to the Gulf of California, de Scripps.

**Sea of Cortez. A Leisurely Journal of Travel and Research*, John Steinbeck and Edward F. Ricketts with a scientific appendix comprising materials for a source book on the marine animals of the panamic journal province. Paul P. Appel, publisher, Mamaroneck, N. Y., 1971. Hay ediciones en español, John Steinbeck y Ed Ricketts, *Por el mar de Cortés*, traducción de María Teresa Gispert, Barcelona, Ediciones GP, 1968, 444 pp. (N.E.).

***Lower California: a Cruise. The Flight of the Least Petrel* written on board by Griffing Bancroft, G. P. Putman's Sons, Nueva York y Londres, 1932. (N.E.)

****Forgotten Waters. Adventure in the Gulf of California*, Randolph Leigh, J.B. Lippincott Company, Filadelfia, Nueva York, Londres, 1941.

En cuanto a artículos en revistas tales como *Natural History* o *The National Geographic Magazine*, hay tantos, que muchas veces se me ha ocurrido pensar que sin el golfo de California la revista de *Historia Natural* se hubiera visto en aprietos para hacerse de material.

No me preguntéis, por supuesto, cuáles títulos se encuentran en español. Para ser breve y conciso diré de una vez que ni uno solo.

Esta espantosa situación de ignorancia geográfica me asaltó en forma obsesionante cuando escribía *El otro México. Biografía de Baja California*, actualmente ya editada y en venta. Mi material, en cuanto al mar californiano, era sumamente escaso, y en mi libro quedó en blanco el espacio que pensaba destinar a la descripción de ese mar. Como no me fio mucho de las informaciones estadounidenses (exceptuando las exclusivamente científicas) decidí, desde entonces, recorrer ese mar en busca de material para otro libro que he creído necesario: *Mar Roxo de Cortés* para emplear el nombre que los jesuitas usaban en el siglo XVIII.

¿Está explicado ahora por qué considero que es urgente informar sobre el golfo de California y utilizar mis impresiones para material periodístico?

Además, tengo otro motivo para preferir el Mar Roxo de Cortés a cualquiera otra parte de México. Es un motivo personal, un poco romántico, y tan íntimo, que por ahora prefiero callarlo.

Hay otro aspecto de la cuestión. Otro aspecto que, en La Paz y de personas que se dicen mis amigos, me ha valido el epíteto de loco. A mí no me ofende tal adjetivo, pero tampoco estoy dispuesto a aceptarlo. Se me llama loco porque voy a hacer el viaje en un barco muy pequeñito y a la vela; porque no soy marino ni tengo mucha práctica en las cosas de mar.

Esto también puedo explicarlo y asimismo encontrarle una amplia justificación.

He dicho antes que hacer un viaje a la vela es cumplir un sueño de la adolescencia, realizar una aspiración que, creo, es común a todos los jóvenes. Desde ese punto de vista, mi aventura próxima me satisface y cumple la vieja y romántica aspiración. Pero, desde el punto de vista de mi misión periodística, sé bien que hacer el viaje en ese bote y con el viento no es el medio más adecuado. Sin embargo, no me queda otro remedio, no puedo hacer otra cosa.

Cuando reflexiono en que la parte más importante de mi viaje es llevarlo a cabo con éxito, pienso en que sería más seguro, por tanto, equipar un bello yatecito de motor, tres veces más largo, tres veces más ancho y cien veces más seguro. Un yatecito donde tuviera comida en abundancia, combustible en exceso y toda clase de equipo para toda clase de investigaciones. Con una buena biblioteca, muchos mapas, lanchas para desembarco, cámaras de precisión, sextante, cronómetro, barómetro, sondas y muchas cajas para coleccionar especímenes, así como algunas buenas armas para la caza y muchos avíos de pesca. Es decir, un yatecito como el que usa el príncipe de Mónaco para sus estudios oceanográficos o el señor Hancock, petrolero de California, para sus expediciones por las islas y mares mexicanos. En este caso, llevaría conmigo a un biólogo, un oceanógrafo y viajaría con la familia, en lugar de irme solo con mi ignorancia y mis únicas pretensiones de cronista.

¡Bien quisiera yo ese yatecito, aunque no fuera tan grande ni tan bueno como lo describo!

Pero, ¿queréis creer que no ha habido dinero para equipar más bote que el que describiré en el próximo capítulo? ¡Y buen dinero ha costado!

No es ésta una queja contra *Impacto* ni mucho menos contra su entusiasta director, Regino Hernández Llergo. Creo que su cooperación en esta empresa es mucho mayor de la que ninguna otra empresa periodística podría haber aportado para un viaje de tan aleatorio éxito. (Hay que recordar que una compañía editorial no es una fundación geográfica ni científica, como lo son la Rockefeller, la Viking o la Carnegie). Regino Hernández Llergo ha invertido y seguirá invirtiendo en este viaje un dinero difícilmente recuperable (porque por costumbre, ¡oh, decepción del periodismo!, los lectores son casi indiferentes) como yo también, personalmente, estoy invirtiendo el poco, muy poco dinero con que contaba.

Ésta no es una queja contra *Impacto*, repito: es sólo un reproche que yo externaré más tarde en contra de aquéllos que, pudiendo cooperar con este viaje, se han mantenido totalmente indiferentes y egoístas. Cuando nació la idea de esta expedición creía contar con los ofrecimientos de mis amigos de La Paz, pero ellos se olvidaron pronto. Creí también que el gobierno del Territorio Sur de Baja California se interesaría en coope-

rar, lo cual no pasó de ser una ilusión (el día que, apurado por unas compras urgentes y una explicable tardanza del giro semanal de don Regino, me atreví a pedir prestados por veinticuatro horas al gobierno terrisurenño —prestados, no regalados— dos mil pesos, recibí tan cortesías elusivas que preferí olvidarme de mis pretensiones). Finalmente, recordando casos análogos en Estados Unidos, traté de interesar a dos millonarios capitalinos. Pedía veinte mil pesos de cooperación, aclarando que mi revista aportaba —y lo demostraba— los treinta mil faltantes: ¡los pobres millonarios no pudieron disponer de tan enorme suma a pesar de que se trata de un asunto de gran utilidad para el país, y de que les prometí pagárselas con publicidad a sus industrias!

He conseguido algunas ayudas, es verdad. El subsecretario de Marina, don Alberto J. Pawling, se entusiasmó con mi viaje y me ha proporcionado lo que he solicitado: me ha dado prismáticos, compás, cartas, un *Derrotero de la costa* y una bella bandera nacional que las muchachas amigas de La Paz, siempre gentiles, han bordado. Me ha ofrecido también su ayuda en lo que necesite en cuanto a la parafernalia del navegante, y todo ello merece mi agradecimiento más profundo. Me han brindado su ayuda y apoyo entusiasta otras personas: don José Abaroa, mi armador, con su diligencia para poner mi bote en condiciones de hacerse a la mar; el capitán José Petit cediéndome su propio bote para entrenamiento el cual me vendió después a un precio irrisorio; los pescadores de perlas con sus consejos y su invitación para que dentro de un mes vaya directamente a visitarlos y pasarme unos días con ellos; doña Celsa Pereda, mi rubia madrina, con su amistad y atenciones, y el Chito Geffroy, con su comprensión a la tarea que me he impuesto. De él, de quien conozco su generosidad, he recibido lo mejor. Una noche me ha dicho: “Siento que te vayas en ese bote, Jordán. Bien quisiera estar en buenas condiciones económicas para pagar yo mismo, exclusivamente, el costo de un velero más propio para el viaje que proyectas”. Esa frase, en sus labios, ha representado para mí el mejor ofrecimiento. Siento como si lo hubiese cumplido, porque creo en su sinceridad.

Pero con esas ayudas, que valen mucho, es verdad, no he podido construir —acaso a pesar de quienes me las han brindado espontáneamente—, un bote mejor y más seguro. Es por eso que el crucero se hará



Fernando Jordán y Alberto J. Pawling, subsecretario de Marina. 1951.

(Foto: *Impacto*.)

en el pequeño *Urano*, cuya historia corre por cuenta del próximo capítulo; el último reportaje desde tierra.

¿Está claro ahora que mi aventura no es un capricho, ni un alarde de valentía, sino una triste consecuencia del desinterés, el egoísmo y la incomprensión de quienes pudiendo, no han querido cooperar? ¿Está bien explicado que la tal aventura no es eso, sino una obligada y urgente misión periodística?

III *El Urano*

¡Por fin! ¡Mi bote está listo! Si todo resulta conforme con los cálculos, cuando el lector se encuentre leyendo esto yo estaré en el mar, frente a alguna isla, confiando en el viento y en Neptuno.

Mi velero se ha empequeñecido. No es el mismo cuyos planos imaginamos conjuntamente don José Abaroa, Abente, el Chito Geffroy y yo. Resultó más pequeño por una serie de circunstancias desafortunadas imposibles de controlar: incomprensión principalmente. En su origen, mi velero iba a tener 21 pies de eslora (siete metros aproximadamente) por siete de manga (2.25 metros en su parte más ancha). Habría de calar pie y medio y tendría un desplazamiento bruto de una tonelada. Resultó igualmente pesado, pero notablemente más reducido en sus dimensiones. Del bote imaginado todavía quedan sobre la playa las curvas de su esqueleto que nunca se pudieron terminar de forrar por falta de madera.

En La Paz no hay problema para construir un barco de madera. Están aquí don José Abaroa y sus hermanos, armadores de lo mejor; se cuenta con un magnífico astillero propiedad de los mismos, y sobran carpinteros de ribera. Solamente falta una cosa: madera. He dicho otras veces que La Paz es una isla sin comunicaciones con tierra firme. Esta vez lo he comprobado personalmente. Cuando se inició la construcción de mi bote el único obstáculo era la falta de madera y la dificultad para hacerla llegar. Creíamos resolver el problema encargándola a Estados Unidos y confiando su transporte a una compañía de carga aérea. Ésta fue otra de mis esperanzas desvanecidas.

La Sky Freight Line es una compañía de carga aérea que cubre la ruta entre San Diego, en California y Los Planes (zona agrícola situada a cuarenta kilómetros de La Paz). Los aviones de la Sky Freight Line llegan vacíos a Los Planes y regresan a San Diego cargados de tomate, ejotes, chile, melones y demás productos agrícolas de la región. Durante la temporada de cosecha llegan y salen hasta tres aviones por día, que hacen el recorrido sencillo en cuatro horas de vuelo directo. Hubiese sido simple para ello hacer el transporte de la madera que necesitaba.

Y en teoría era bien sencillo. El agente de la Sky Freight Line se comprometió a traerla, y su gerente, míster Haecker, me dio la seguridad de que en tres días estarían en Los Planes las tablas que necesitaba. Esperé tres semanas... y no llegaron.

Mientras tanto pasaba los días entrenando. La construcción del bote planeado se había detenido. Preguntaba todos los días al agente y obtenía siempre la misma respuesta: "Tal vez mañana o pasado".

La espera no podía ser ilimitada. Una tarde volvía a La Paz desde Pichilingue, a bordo del bote de entrenamiento. Había mar boba (olas grandes, lentas, que no revientan) y el velero marchaba como sobre una montaña rusa. Se comportaba bien. Al atravesar la bocana el viento nos tomó por la popa y la corriente por la proa, creí que empezaría a embarcar agua. Pero el botecillo se mantuvo bien. Subía y bajaba por sobre las olas muy ligero y muy seguro; me encantó su seguridad. Me gustó, en una palabra, la tranquilidad de mi bote de entrenamiento sobre una mar poco propicia. En ese momento se me ocurrió la solución:

Puesto que no tengo madera para terminar el otro bote, creo que podría hacer el viaje en éste, después de hacerle algunas reparaciones.

Ya no llegué a La Paz, a fondear frente al hotel Perla, como de costumbre. Seguí de frente hasta el varadero y llamé a gritos a don José Abaroa. Le consulté mi idea, discutimos el problema que teníamos encima y le echó una mirada al bote: "Es demasiado viejo, me dijo, pero tal vez pudiera servir. Ahora que, no creo que el dueño te lo venda".

El capitán José Petit, dueño que fuera del bote de entrenamiento, es un viejo lobo del mar bajacaliforniano, con la cara curtida por los vientos y el corazón templado por las tempestades. Como toda la gente que vive frente a un horizonte abierto, es sencillo, franco, generoso y, desde luego,



Bajo el brillante sol de La Paz, Fernando Jordán y el capitán José Petit con un velero a escala. 1951.

honrado. Lo conozco de poco tiempo, pero desde el día que fui a buscarle para alquilarle su bote, tuvo para mí la mano amplia y la mejor voluntad del mundo. Me rentaba su bote por dos pesos diarios y me prestó a Toño, su hijo, para que me diera las primeras lecciones de navegación a vela.

Cuando le expuse mi problema, la necesidad que tenía de hacerme de un bote para mi viaje y mi intención de comprarle el suyo, pensó un buen rato su decisión. Luego, me habló:

“Nunca he pensado en vender el bote. Pertenece a la familia desde hace mucho tiempo y lo he destinado a Toño, mi hijo menor. Es como un miembro de la familia. Además, está un poco viejo. Se construyó hace 50 años poco más o menos, y aunque de la construcción original no queda sino la roda, porque de tiempo en tiempo le hago reparaciones, no podría garantizarle que esté en perfectas condiciones. Usted ve, hace agua y tiene otros defectos: el codaste está roto, aunque amadrinado; algunas curvas están podridas y tal vez las tablas del fondo estén lo mismo.

Tendría que cambiarle el castillito de proa, remendarle el forro, ponerle curvas nuevas... en fin, reconstruirlo casi. En el lugar de usted no diría yo que esa fuera una buena compra..."

A mí no me quedaba alternativa. O hacía el viaje en este bote o no lo hacía. La broma de Haecker me costaba ya, para entonces, tres semanas de tiempo y una buena suma de dinero. El tiempo bueno había empezado y, o partía pronto, o no haría nunca el viaje. Insistí nuevamente en comprarlo.

El capitán José Petit se encogió de hombros resignado: "Tal como está el bote, con su ancla, el salvavidas, sus velas y su barrilito de agua, vale, para mí, 600 pesos..."

El precio era justamente la mitad de lo que había calculado. Saqué seis billetes de a cien, formulé un recibo en un pedazo de papel y le pasé la pluma para que lo firmara. Toño nos miraba entretanto, un poco triste. Creo que en ese momento estaba maldiciendo el día en que puse los pies en su casa por primera vez.

Cuando don José Petit se guardó el dinero, le hice a él y a Toño una promesa que quiero escribir:

"Si el *Urano* llega a Acapulco, Toño, te prometo subirlo a un barco de carga para que lo regrese a La Paz a su fondeadero y a tus manos. El *Urano*, si los tiempos me son propicios, volverá a ser tuyo y nuevamente navegarás en él, orgulloso de su ligereza y su docilidad."

El *Urano* (nombre del séptimo planeta, padre de los océanos y padre de Neptuno, si no mal recuerdo), salió de las manos de Toño Petit para irse al varadero. José Abaroa se acercó a él con una navaja en la mano y empezó a cortar pedacitos de curvas y a picarle las cuadernas. Quería saber hasta qué punto estaba podrido. La prueba dio un resultado mejor del que se esperaba; las tablas del fondo estaban en buen estado, lo mismo que las curvas del esqueleto, exceptuando las de proa; todo se reducía a cambiar algunas tablas y a construirle lo que hacía falta para un viaje largo.

Abaroa nombró inmediatamente a dos encargados de hacer las reparaciones: su hijo Tito y Abraham Martínez, carpintero de ribera, ambos muy jóvenes, muy entusiastas y bien listos para armar y desarmar botes de madera. Durante tres semanas ellos se han hecho cargo del bote,

trabajan de la mañana a la noche, inclusive los domingos. Gracias a ellos he podido recuperar, en parte, el tiempo que me robó el incumplimiento de la Sky Freight Line.

El *Urano*, escribo cinco días antes de salir, está bastante cambiado. Exteriormente parece el mismo, puesto que su línea no ha cambiado mucho, si es que no se toma en cuenta el acortamiento del bauprés; pero en cambio el interior ha quedado arreglado estupendamente. Ahora tiene cubierta sobre las cuatro quintas partes de su longitud (solamente ha quedado libre el espacio de la banca, en popa, más un pequeño espacio para acomodar las rodillas) que cierra una escotilla corrediza colocada detrás del mástil. Por abajo de la cubierta hay dos literas, una a babor y otra a estribor, y entre ambas un espacio donde habré de colocar los barrilitos con agua. A proa, ocupando todo el espacio entre la roda y las literas, lleva un tanque de lámina que servirá para guardar combustible (llevo un motorcito fuera de borda, como medida de emergencia) y que se convertirá, en caso de accidente, en tanque de flotación. Hacia popa, la cubierta cubre el sitio del motor, de la latería y de parte del equipo. Este estanco está separado del sitio de las literas y se abre por una escotilla que va de banda a banda del barquito y que se fija al bote con pasadores.

Una de las literas tiene unos cojincitos y servirá para dormir cuando sea imposible hacerlo en tierra. La otra litera está dividida por encima en compartimientos, uno para libros, otro para el *sleeping-bag*, otro para salvavidas, y otro más para cartuchos del rifle y artículos diversos. La litera que servirá para dormir (no digo dormir porque me parece que eso será imposible) es sumamente estrecha, tiene 50 centímetros de ancho y está separada de cubierta por una altura igual; es una verdadera lata de sardinas donde la sardina (que me temo seré yo) deberá meterse por un agujero hecho casi a la medida. Para entrar a esta litera hay que realizar una curiosa maniobra. Primero, meterse de pie por la escotilla (parado sobre el fondo me queda más de medio cuerpo fuera del nivel de la cubierta), luego hay que ponerse en cuclillas (en esta posición ya solamente sobresale la cabeza fuera de la cubierta); enseguida se toma uno con las manos del borde de la escotilla y se hace lo que los gimnastas llaman una dominada, para que sea posible tirar los pies hacia adelante y colocarlos al fondo de la litera. Finalmente, a fuerza de brazos y

haciendo un movimiento lateral, se acomoda uno (poco a poco, para no botar los cojines) sobre la camita dura y estrecha. De espaldas, se ve por la escotilla un pedazo cuadrado de cielo. No pueden doblarse las rodillas estando de espaldas, porque pegarían contra la cubierta, pero, en cambio, estando acostado sobre el lado izquierdo puede uno darse el lujo hasta de quebrarse en ángulo para poner los pies sobre la litera contigua. Ésta es la única comodidad permitida.

El *Urano* mide quince pies de eslora (longitud total) y cinco pies una pagada de manga (ancho máximo).*

Una vez el *Urano* en manos de los Abaroa, el problema del barco había terminado. Me quedaba encima el segundo y último problema antes de intentar salir: la compra del equipo. Dejé en La Paz dinero suficiente para pagar las reparaciones y los sueldos de Tito y Abraham y volví a México... con los bolsillos vacíos... en busca de doce mil pesos que me iban a hacer falta. Tal vez la suma pueda parecer exagerada para equipar un bote tan pequeñito como *el Urano*, pero solamente quienes han montado una expedición pueden tener una idea de lo que en gastos significa.

No precisamente para explicar el costo, sino más bien para informar de lo que es necesario, voy a dar una lista parcial de lo que llevo en mi bote:

- Motor y refacciones del mismo.
- Mapas de la costa, de tierra, de corrientes y de profundidades.
- Libros sobre el mar de Cortés (todos en inglés, naturalmente).
- *Life-boat equipment*, que se compone de salvavidas, ancla de mar, aceite de tormenta, estuche de pesca para emergencias, y otras curiosidades imprescindibles para un náufrago.
- Equipo de señales: pistola Davis para lanzar bengalas y cartuchos de humo.
- Bolsas de nylon para envolver libros y demás equipo sensible a la humedad.
- Equipo de pesca: físgas, curricanes y anzuelos.
- Rifle y cartuchos.

*Cuatro metros 57.5 centímetros de largo por un metro 55 centímetros de máximo de ancho. (N.C.).

- Tienda de campaña.
- Saco de dormir (*sleeping-bag*).
- Artículos de cocina.
- Cantimploras (seis, porque durante las dos primeras etapas del viaje toda la costa es desierto).
- Botellas de *whisky* (del mejor escocés, para curarse los sustos).
- Cámaras y rollos (esta parte del equipo es nueva también porque, como he dicho en artículo anterior, me vi obligado a vender mi cámara Leica para iniciar la construcción de mi bote).
- Estufa de petróleo sistema primus.
- Machete y navajas de pescador.
- Botiquín.
- Lámparas de baterías.
- Un *thermos* grande.
- Equipo de meteorología: barómetro, termómetros de máxima y mínima, psicrómetro, anemómetro, etcétera.
- Comida en latas (leche, café, dulce y jugos) queso y galletas; todo en cantidad suficiente para un mes.
- Una armónica (para suplir la falta de radio que no pude comprar).

Todo esto, más un buen lote de artículos que no incluyo en la lista para no cansar al lector, cuesta dinero, demasiado dinero.

Don Regino Hernández Llergo me había ofrecido cubrir la mitad de los costos, tanto del bote como del equipo; la otra mitad corría por mi cuenta. Pero ¿de dónde obtener seis mil pesos después de haber gastado otro tanto en la construcción del bote, en pasajes a La Paz y en hoteles?

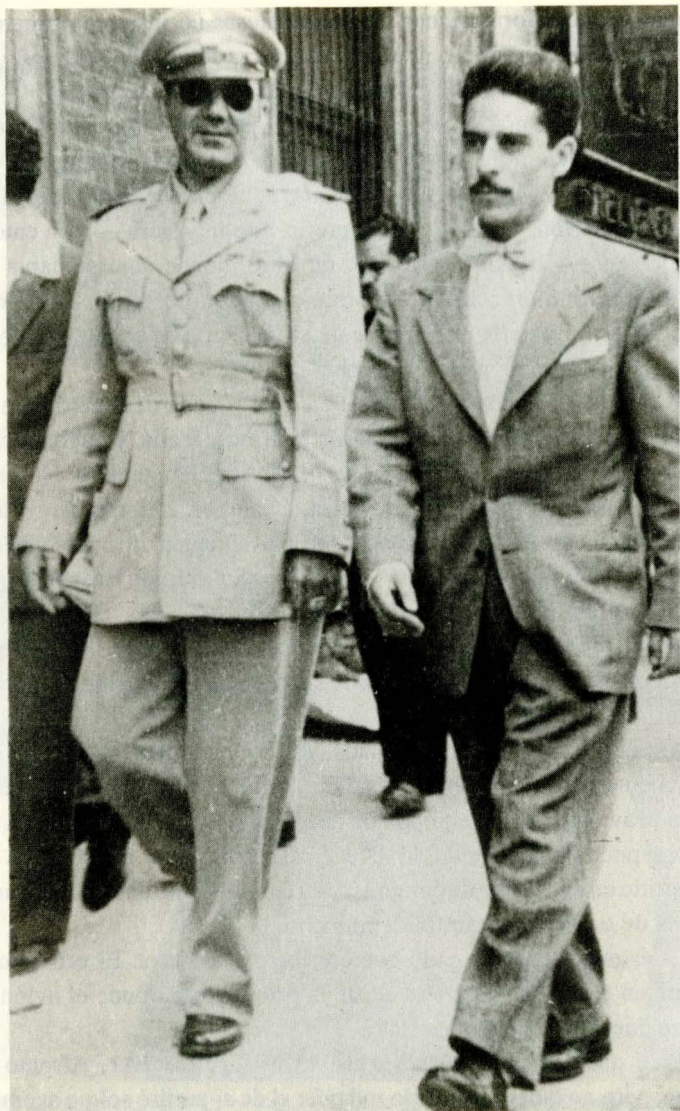
Semanas antes había pensado en el problema y, en teoría, le había encontrado solución. Estaba en prensa mi libro, *El otro México, biografía de Baja California** y se me ocurrió que de él podría hacer cien ejemplares numerados, empastados en piel e impresos en papel especial, para venderlos cada uno a cien pesos. Eso representaba para mí una inversión de tres mil pesos aproximadamente, para recoger una ganancia neta de siete mil pesos. Mi editor, don Juan Grijalbo, se portó a la altura

* Véase este libro en la colección Baja California: Nuestra Historia. Tomo 3, SEP-UABC, 1993.

de las circunstancias, entendió mi problema y accedió, muy amablemente, a producirme esa edición original, al precio de costo, sin ganancia alguna para él. Si alguien merece mi agradecimiento en la solución del problema del equipo es precisamente el gerente de *Editorial Atlante*.

Pero no contaba con la posibilidad de que hay pocos compradores para libros de cien pesos. Tan pronto tuve la edición en mis manos inicié la venta en México: muchos me ayudaron de buena gana, otros me devolvieron el libro. Presencié, durante la venta de los libros, cosas curiosas. Vi, por ejemplo, cómo amigos con tan poco dinero como yo, adquirían gustosos el libro, mientras otros, de presupuesto ilimitado, lo rechazaban diciendo que lo encontraban caro. No me olvidaré, por ejemplo, del secretario particular del senador Bermúdez, que me devolvió el libro veinticuatro horas después “porque no había tenido acuerdo con el director de Pemex”; ni del señor Manuel González Canseco, potentado bajacaliforniano, que no quiso comprarlo “porque en el libro se hablaba poco sobre su pueblo”; ni del procurador general de la república, que mandó con cajas destempladas a su secretario y amigo mío, quien, no obstante, fue lo bastante amable para adquirir uno por su cuenta. En Ensenada (pueblo donde escribí el libro) me pasó algo similar. En el Club de Leones, que cuenta entre sus miembros una veintena de millonarios, se vendió un ejemplar, solamente uno, mientras una empleadita muy linda de la agencia Ford, adquiriría por su cuenta un par de libros.

Cuento esto, no con rencor. Francamente lo digo con amargura, porque no era para mis propios gastos que ofrecía mis libros, sino para montar una expedición que me permitirá escribir sobre una región desconocida de mi propio país. Me dolió, sobre todo, la actitud del procurador González de la Vega, por una situación que tuvo lugar hace un año. Por entonces, y a raíz de una nota informativa donde, apoyado en mis datos sobre el concesionismo a extranjeros en la Baja California, un reportero de *Impacto* señaló (tal vez un poco exageradamente) el peligro de invasión económica de estas tierras; los periódicos del norte de Baja California se dedicaron a lanzarme ataques. Ensenada, Tijuana y Mexicali me llamaron mil lindezas que no tuve ganas de contestar. Uno de los diaristas de esas ciudades me hacía una pregunta: “Por qué —decía— es que Jordán,



César Atilio Abente y Fernando Jordán.
(Fotógrafo ambulante.)

en lugar de dar informaciones tan escandalosas no informa primero al procurador de la república? Si es verdad que sus datos son verídicos, ¿por qué no los pone en manos del licenciado González de la Vega?”

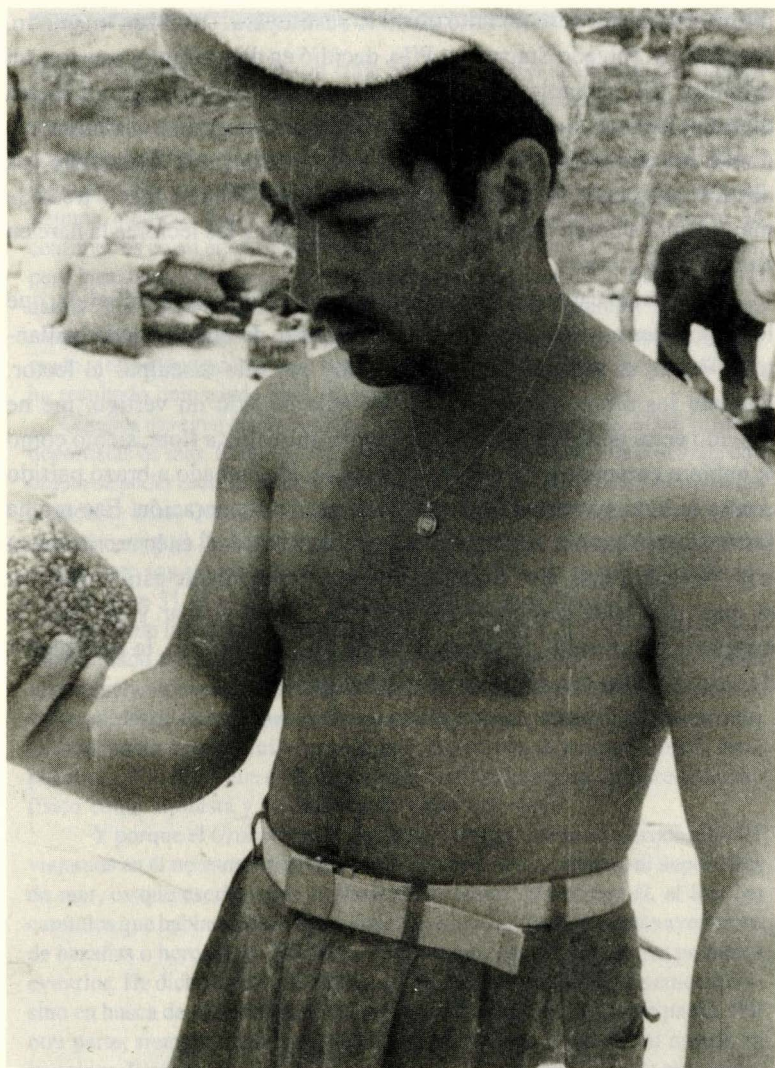
Antes de que eso sucediera yo había dado una conferencia en la Sociedad de Geografía de México donde expuse el problema. A esa conferencia había invitado, precisamente, al procurador de la república, pero el señor González de la Vega prefirió no ir. Ahora —para enterar a mis colegas— he ido a ofrecerle un libro, donde algo se habla del asunto, al mismo procurador... y no lo ha querido comprar. ¿Qué más puedo hacer? ¿Enviarle un libro regalado? Lo haría de buena gana, pero me temo que no tiene ganas de leerlo.

Por supuesto, no todo fue igual en la búsqueda de dinero para mi equipo. Mis libros, todos, se vendieron bien, aquí y allá, y hubo muchos que compraron más de los que necesitaban: el ingeniero Norberto Aguirre, el secretario particular del doctor Gamboa, el doctor Argil, Roy Parodi y muchos más. Cuando no hubo más clientes, dos personas me resolvieron el problema. Fueron ellos Víctor Salazar, de Ensenada, y el gobernador del Territorio Norte, don Alfonso García González. El primero adquirió doce y de paso me felicitó. El gobernador, por teléfono, me compró todos los restantes cuando supo el destino que iba a tener ese dinero.

Ahora creo que no me falta nada, y estoy listo. He vuelto a La Paz nuevamente sin dinero, pero, en cambio, de allá, de Ensenada, me llega con cada avión parte del equipo que necesito y que Jacques Bitterlin me compra poco a poco en San Diego. Bitterlin, por amistad, se ha convertido en mi agente de compras, y su actividad me ahorró una buena semana de tiempo y un sinfín de trabajos.

Es éste el último artículo que escriba desde tierra. El próximo lo pensaré en el mar y lo enviaré desde la primera isla donde el avión de Abente pueda bajar a recogerlo.

Creo que no me quedan ya problemas por resolver. Afronto un dilema, pero no quiero decidirlo todavía: el de si partiré solo o acompañado. Sylvestre Kena, que durante cuatro meses estuvo insistiendo en venir conmigo, tuvo diez pretextos de última hora para no acompañarme (“Muy su miedo”, como decía un viejo periodista). Me dejó solo en el



Un joven ingeniero, José Héctor Salgado, decidió en diez minutos unirse a mi aventura.
(Foto: Fernando Jordán.)

último momento, pero no faltó quien lo sustituyera. Un joven ingeniero, José Héctor Salgado Stapachin, Pilo, decidió en diez minutos unirse a mi aventura. Sin embargo, no podrá salir conmigo desde La Paz. Llegará diez días después y el capitán Abente lo llevará en avión a cualquier isla donde me encuentre. No puede aún partir porque está liquidando sus obras y arreglando todos los asuntos pendientes. Para el doce o trece de mayo estará a bordo de mi bote. Su presentación a los lectores la haré en cuanto suba a bordo.

No se me escapa, al cerrar este último capítulo antes de mi salida, que los reportajes enviados no pueden considerarse de ningún modo brillantes. ¡Vaya!, ni siquiera interesantes. Doy por ello disculpas al lector. Durante los últimos cuatro meses mi vida ha sido un vértigo, me he movido entre tantos problemas que, ahora que estoy a flote, siento como si hubiera escapado a un mar de chapopote. He luchado a brazo partido contra la incomprensión, la burla y la falta de cooperación. Eso me ha lastimado el hígado y quizá por ello hay un poco de hiel en lo escrito hasta hoy. No habrá más. Ese capítulo está cerrado. Adelante está el mar, en el mar unas islas desconocidas, inéditas... entre el mar y las islas la búsqueda de un ideal, la satisfacción de un viejo anhelo, la realización de una aventura que tiene una finalidad precisa...

Aquí empieza la historia de un viaje por mar a bordo de un bote que navega a la vela y que cuenta con un pequeño motor fuera de borda, para escapar más pronto a las calmas y en las emergencias. El bote, de nombre *Urano* (nombre del padre de Neptuno y Dios de los Océanos) mide quince pies de eslora (longitud) y cinco pies una pulgada de manga (ancho máximo), lo cual hace, en sistema métrico, cuatro metros 60 centímetros de largo por un metro 55 centímetros en su anchura máxima. El *Urano* es un bote viejo, reconstruido, pero bastante marinero, es decir, se comporta bien cuando la mar no está en calma. Sin carga desplaza aproximadamente 250 kilogramos, pero ahora, navegando con nosotros y el equipo, tiene un desplazamiento bruto, aproximado, de una tonelada, lo cual, como lo explico en el capítulo correspondiente, ha resultado demasiado para su capacidad.

Quienes navegan en el *Urano* no son marinos, ni pescadores, ni tan siquiera deportistas de mar. El que escribe es periodista profesional e ideó el viaje con objeto de poder escribir sobre el desconocido golfo de California y sus más mal conocidas islas. Quien lo acompaña, el ingeniero José Héctor Salgado (Pilo para sus amigos), lo hace impulsado por dos motivos: el de acompañar a un amigo, que soy yo, y el de conocer una región más de su país natal. Quien escribe tiene 31 años de edad, Pilo cumplirá en estos días 27 años.

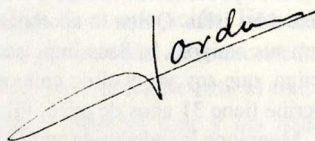
Menciono las edades de ambos porque, en realidad, es la juventud nuestro mejor aliado en este viaje de varios meses de navegación. Yo tengo alguna experiencia en cruceros por mar (a bordo de barcos de la Armada Nacional), varios meses de entrenamiento en navegación a la vela y algunos conocimientos teóricos sobre oceanografía, navegación, meteorología y expediciones; pero, por ahora, Pilo sólo tiene en su haber la fuerza de su juventud, su entrenamiento físico como alpinista y su decisión de hacer este viaje.

Y porque el *Urano* es muy pequeño y va muy cargado, porque quienes viajamos en él no somos marinos profesionales, ni pescadores, ni deportistas de mar, es que escribo esta explicación al lector. No espere él, al leer los capítulos que hablarán de nuestro viaje, la crónica de emocionantes aventuras, de hazañas o heroísmos. No habrá de las unas o los otros mientras podamos evitarlos. He dicho antes, y lo repito, que no viajamos en busca de emociones, sino en busca de material periodístico redescubriendo pedazos de patria. Por otra parte, siempre me he propuesto y prometido no exagerar, ni mentir, ni imaginar. Estos trucos literarios me parecen burdos, inútiles y de mal gusto. Creo que la única forma de servir al lector es haciéndole el relato de la verdad, sencilla y simple; la crónica objetiva de lo que pasa a bordo y fuera del *Urano*, visto por los ojos de su tripulación.

El lector puede imaginar a los tripulantes del *Urano* (Pilo y yo) como a él mismo. No somos nada más ni nada menos que quien lee esto ahora.

Estamos sujetos a sus mismas reacciones, sus mismos temores y sus mismas esperanzas y alegrías. Somos humanos, totalmente humanos, y por eso considero que para el lector, que también lo es, el relato simple y objetivo puede resultar más interesante que si tratara de ser crónica de un viaje realizado por un par de presuntos superhombres.

En cuanto a mi viaje (y ésta es la última razón por la cual este viaje no promete emociones y aventuras a granel) hay una sola forma de llevarlo a cabo: teniendo precaución. Todos los expertos pescadores y marineros de La Paz, inclusive un formidable lobo de mar que ha dado dos vueltas al mundo en un velero, Ricardo Griffin, me garantizan éxito si en lugar de obrar con audacia actúo como un hombre precavido. Ésa es mi fórmula y pienso utilizarla rigurosamente, pues de otro modo el *Urano* no llegaría a ninguna parte. Yo no buscaré emociones ni aventuras, pero si ellas se presentan, las relataré con la simpleza y objetividad que aplicaré para hablar de los sucesos de rutina; las contaré como si usted, lector, las hubiese vivido a mi lado.



IV El bautizo del mar*

“Precaución y suerte... y llega”, me había dicho don José Abaroa, mi armador. Griffin, capitán del *Marinero* y formidable marino, me dijo “Be careful” (sea cuidadoso). Otros me dijeron más o menos lo mismo: “Tenga cuidado y que la suerte lo acompañe”.

Por cuidado no queda, pero, ¿cómo controlar el factor suerte?

Salimos ayer del muelle de pescadores de La Paz, a las 10:50 horas, contra la brisa que en ese momento estaba suave... y 70 minutos después estábamos aguantando un ventarrón fondeados frente a una playa descubierta, calados hasta los huesos y con el *Urano* con doscientos litros de agua de más que le habían entrado por el hueco de popa después de haber saltado sobre los cabos del ancla y corrido por sobre toda la cubierta. Es verdad que salimos tarde de La Paz, que el viento fresco nos sorprendió de improviso y que todo, a la postre, resultó bien... pero de todos modos no puedo decir que la suerte nos haya sido propicia durante el primer día de navegación.

Después de todo, no podemos quejarnos de lo que sucedió ayer, 16 de mayo. El bautizo del mar fue como una prueba del bote, de nuestros

**Impacto* agradece profundamente la desinteresada colaboración prestada a nuestro redactor viajero, Fernando Jordán por el capitán piloto aviador César Atilio Abente Benítez, quien se ha ofrecido a convertirse en posta aérea recogiendo el material de nuestro redactor en las alejadas e inhóspitas islas del golfo de California. Por medio de *Impacto* queremos, una vez más, manifestar nuestro más sincero agradecimiento al capitán Abente, quien en muchas ocasiones tendrá que jugarse la vida aterrizando en abruptas islas y sobre improvisadas pistas, en su afán de seguir a Jordán en su viaje por el mar de Cortés. (Nota de RHLI).

estómagos y de nuestra habilidad para capear un mal viento con sólo el ancla. Nos sirvió para darnos cuenta de que el *Urano* estaba muy cargado por la proa, que se metía de narices en cada ola y que, en consecuencia, embarcaba más agua de la debida. Esa experiencia nos ha obligado hoy, en el seguro fondeadero de la isla de Pichilingue, a distribuir nuevamente la carga, de tal modo que cargue más atrás y menos adelante, lo cual hemos hecho después de secar al sol todo el equipo, que llegó empapado. Con la prueba, también pudimos enterarnos de la resistencia estomacal de Pilo, cuyo malestar no pasó de un connato de mareo; de la buena estabilidad de la balsa de goma que resistió sin volcarse en los desembarques, a pesar de la fuerte resaca y, sobre todo, la misma experiencia nos demostró claramente que en estos asuntos de mar lo mejor es andarse con cuidado.

ADIÓS A LA PAZ

Nos habríamos propuesto salir al mar el 16 de mayo a las 10 de la mañana, pero como desde dos semanas antes la salida se había venido posponiendo por diversos motivos, el 15 de mayo Pilo y yo éramos posiblemente los únicos que creíamos en la iniciación del viaje. Ni el mismo don José Abaroa o el Che Abente, que han seguido paso a paso los preparativos, estaban seguros de que pudiéramos partir conforme con nuestros planes. Tal vez por eso, además de la apatía y el desinterés clásicos de la gente de La Paz, fue que a las 10:30 de la mañana del día 16 solamente algunos pocos amigos estuvieran despidiéndome en el pequeño muellecito de pescadores de La Paz. A esa hora, en compañía de los Carrillo, los Forcada, doña Celsa Pereda, Nancy Wright y una docena más de mis mejores amigos en La Paz, y mientras el Che Abente evolucionaba con su avión por encima de nosotros en señal de despedida, me sentía un poco nervioso, inquieto y, para no callarme nada, bastante inseguro. Mi idea había sido la de salir a la vela, con viento de popa, aprovechando el viento de tierra que en La Paz se conoce con el nombre de Coromuel. Hasta dos días antes, el Coromuel había soplado hasta las 11 o 12 horas del día; pero justamente desde el lunes le dio por parar en la madrugada para dejar

paso a la brisa de mar que, para mí, no era conveniente por soplarme directamente por la proa. Por eso, y por otra razón más, fue que para la salida elegí el motor y no la vela. La otra razón necesita más sinceridad para contarla: el día anterior, a fin de ir entrenando a Pilo en el manejo de la vela, salimos a dar una vuelta por la bahía. Héctor García, el fotógrafo de *Impacto*, quiso ir con nosotros, y como no había otro lugar para él le hice que pasara a la proa y se encargara de levantar el ancla al momento que se le ordenara. Icé las velas, ordené levantar el ancla y busqué lo que, en maniobra a la vela, se llama la arrancada. Por primera vez desde que maniobro botes de vela el *Urano* no arrancó, siguió perfilado al viento, derivando por la fuerza del viento y la corriente hacia una banda. Reinicié la maniobra de voltear la trinquetilla a la barlovento, pero el *Urano* siguió caminando de lado. Yo, sinceramente, quería lucirme ante mi tripulante y mi fotógrafo; por otra parte, había una docena de personas en la playa, entre ellos Abaroa y el lobo de mar que es Griffin, siguiendo paso a paso mi maniobra.

El inesperado fracaso me aturdió (lo cual, como reacción, tuvo peores resultados) y en lugar de buscar el viento por proa y salir hacia el lado contrario, hice volver a tirar el ancla para evitar el abordaje con un barquito que estaba fondeado cerca y al cual me arrastraba peligrosamente la corriente. Inmediatamente después intenté otra salida que resultó más o menos bien, pero sentía vergüenza por lo que había resultado antes y eso llegó a formarme un complejo durante dos días, a tal punto que por ningún motivo quise arriesgarme a intentar la salida con vela desde el muellecito de los pescadores, ante los ojos de mis amigos que me decían adiós.

Del muellecito a mi bote, me llevaron en su panga los chicos de Abente. Subimos al *Urano*, icé mis banderas: la nacional y la de *Impacto*, hice una última seña a mis amigos que poco antes me habían dado un abrazo para mucho tiempo, y cuando el Pilo terminó de levar el ancla arranqué el motorcillo y salí rápidamente, con viento de proa, con los nervios excitados, con un poco de nostalgia y cierta angustia de preocupaciones futuras. Por la banda de estribor, casi de reojo, vi desfilar La Paz; mientras por la proa miraba fijamente el mar de la bahía que me iba descubriendo poco a poco la baja muralla del Mogote. Cuando doblé esta punta, el viento arreciaba, y al tomar una ola recibimos la primera



José Héctor Salgado y Fernando Jordán en el *Urano*. 1951.

(Foto: Héctor García.)

rociada de agua de mar, sobre la cara y en todo el cuerpo. En ese momento, en realidad, el viento y la mar no parecían muy propicios.

LA PRIMERA EMERGENCIA

Tras la primera rociada vino otra y otra. Cuando acabé de pasar la punta del Mogote sentí como si todo el mar se me viniera encima. El *Urano* empezó a cabecear exageradamente, metió el botalón en una ola y se echó toda la masa de agua por encima de la cubierta, parte de la cual no alcanzó a escurrir y se metió por el hueco de popa.

Inmediatamente disminuí la velocidad y seguimos la travesía a poca máquina, apenas lo suficiente para controlar el rumbo, y mantener la proa al viento. Pero el viento iba en aumento. Toda la superficie de mar de la bahía, hasta donde mi vista alcanzaba, estaba totalmente encrespada, cabrilleando todas las olas, rompiendo unas contra otras por la fuerza del viento. El *Urano* ya no quiso sacar más la nariz del agua, el botalón (o bauprés) seguía cuchareando las olas y la cubierta estaba totalmente anegada. Cada minuto una ola mayor pasaba por sobre el ancla y rompía contra nosotros. Yo sentía la emergencia, pero en verdad no podía decidir si la situación era peligrosa o no porque me faltaba una escala de comparación, ya que nunca había topado con un viento semejante. Lo que sí comprendí de inmediato era que el *Urano* estaba demasiado pesado de proa, que el tanquecillo de gasolina que le había hecho poner bajo cubierta y precisamente bajo el sitio del ancla, había sido una mala idea, y que era imposible continuar viaje con mares así mientras no diera otra disposición a la carga. Hubo también otro factor para hacerme desistir de seguir rumbo en ese momento: el agua embarcada. Cada ola que cruzaba sobre cubierta se quedaba en parte en el hueco de popa, de ahí escurría lentamente hacia dentro y con toda seguridad estaba inundando el compartimiento. Como mi tripulante no se encontraba en ese momento muy en condiciones para ponerlo a trabajar achicando, decidí detener la marcha hasta que el mar se calmase un poco.

Para dar popa al mar había que esperar una pequeña calma, por eso empecé a contar las olas. Cada tres había una pausa y la marejada era

menor. Aproveché el primer respiro, viré y me dejé ir sobre la playa interior del Mogote, a un kilómetro de distancia. Cuando estuve a 200 metros y noté que el fondo subía rápidamente, viré otra vez, puse proa al viento y me dejé arrastrar lentamente hacia la playa. El Pilo pasó a proa y se dispuso a tirar el ancla en cuanto le diera el grito clásico de fondo. A cien metros de la playa, grité la orden y la buena ancla de patente se quedó bien atorada en la arena. Hice pasar a Pilo a popa y me fui a soltar cabo al ancla, para seguir derivando hacia la playa y detenerme lo más cerca que lo permitiera el bajo arenoso.

Ahí permanecimos, capeando al ancla. Desde nuestra salida de La Paz, apenas habían transcurrido 70 minutos, y en esos momentos me parecía ya que el viaje estaba a punto de fracasar. Hubiera bastado para ello que el viento arreciara, que aumentara la mar y que el ancla garreara, (resbalara sobre el fondo) y dejase ir al pequeño *Urano* sobre la playa. Ésta era, por lo demás, toda mi inquietud, ya que nuestras vidas no corrían el menor peligro. En caso de apuro hubiera bastado con nadar hasta la playa y luego irse caminando, por ella, hasta La Paz.

Durante cuatro horas permanecimos fondeados en el mismo sitio, pero nos vimos obligados a bajar a tierra, en la balsa de goma. El balance y el cabeceo del botecito eran demasiado para mi tripulante que se fue poniendo pálido, víctima del mareo. Con la balsa bien inflada y atada al bote con un largo cabo, nos fuimos dejando llevar hasta la orilla. Llegamos empapados, con la balsa inundada y temblando de frío. Como no era cosa de estarse ahí matando el tiempo, hicimos dos viajes más al bote, uno para traer el *thermos* de café con leche, algunas galletas y agua para beber y otro para traer las cámaras y fotografiar al *Urano* saltando sobre las olas.

PICHILINGUE

A las cuatro de la tarde amainó un poco el viento, aunque no podía decir que el mar estaba en calma. Era demasiado tarde para seguir costeano por la bahía, ya que mis múltiples consejeros me habían recomendado especialmente no fondear cerca de la descubierta playa del Mogote para pasar la noche, pues podía barrernos un viento de tierra. Ante tal si-

tuación decidí cruzar la bocana e ir a refugiarme al fondeadero de la isla de Pichilingue, pues no era cosa de regresar a La Paz, donde mis amigos se hubieran compadecido o acaso reído de mi primera aventura, cosas ambas desagradables para mi vanidad de presunto marino.

Con mar de través, bastante balance y algo de viento, cruzamos la bocana de la ensenada donde se refugia La Paz. Vimos la ciudad de lejos, sobre la banda de estribor, mientras hacíamos rumbo a Pichilingue. Desde el Mogote podía ver claramente el montón de sal que indica la situación de la isla, pero una vez en el mar, con el oleaje y los rociones, se me perdía de vista, tras las olas. Tampoco esta vez pude conservar el rumbo y tuve que enfilar hacia Punta Prieta, para recibir más el mar por la popa. En el camino nos cruzamos con varias lanchas de pesca deportiva que regresaban a puerto, cuyos tripulantes nos saludaron muy animosamente. Una de las lanchas mostraba los banderines que dicen que la pesca ha sido fructífera y que traen marlin a bordo. De buena gana hubiera querido izar mi banderín de *Impacto*, negro bordado con letras amarillas, pero estaba demasiado cansado y preocupado por mi fracaso para ponerme a presumirles. Más hubiera deseado pasar inadvertido y que nadie se hubiera enterado en La Paz de que el *Urano* había corrido a refugiarse a Pichilingue en lugar de seguir su ruta rumbo al norte.

Frente a Punta Prieta enderezamos rumbo al norte. La mar estaba más calmada y exceptuando unos rociones que nos pusieron a temblar de frío, todo marchó bien hasta que tomamos el canal y entramos al socaire (bajo la protección) de la isla. Apretamos la marcha alegremente y fuimos a soltar el ancla precisamente junto al muelle de la zona naval. En cuanto terminó la maniobra de fondeo y estuvo en el agua la balsa de goma, preparada para desembarcar, eché una mirada al compartimiento para saber en qué condiciones venía el vientre del *Urano*.

La sorpresa fue desagradable, a pesar de que la esperaba. Adentro, todo venía flotando en agua de mar. Habíamos embarcado más agua de la supuesta y todo: libros, equipo, sacos de dormir, litera, botas, comida, etcétera, estaba empapado. Solamente habían escapado las cámaras, guardadas en bolsas ahuladas y una muda de ropa que desde el principio y como medida de precaución, había metido en una bolsa de nylon. Una vez que comunicamos al teniente de fragata Carreño, comandante de la

isla, nuestra intención de pasar la noche en la base, y ya obtenida la autorización, desembarcamos acarreado equipo, que pusimos a secar sobre una gran losa de concreto que se extiende antes del muellecito de la isla. Una de las cosas empapadas que más pena me produjo fue Marina, la chica que nos viene acompañando. Había venido acostada sobre la litera y toda el agua le había caído encima: sus cabellos color caoba los tenía despeinados y pegados a la frente, su ropa de marinero estaba en un deplorable estado y me dio la impresión de que sufría, como nosotros, de frío. La tomé en brazos cariñosamente y la llevé conmigo en el primer viaje a tierra.



Fernando Jordán con Marina, don José Abaroa y Héctor Salgado.
(Foto: Héctor García.)

MARINA

Preguntaréis quién es Marina. Pues es una mujer, una bella pasajera a bordo, muy bella y muy pequeña. No se su edad a ciencia cierta, pero representa diecisiete años aproximadamente. La encontré hace un mes

en Estados Unidos y me gustó por su altivez, su carita de mujer fatal y su bien formado, aunque pequeño cuerpo. Accedió a venir conmigo por doce dólares, precio que no me pareció elevado; pero cuando la pasé por la frontera me di cuenta que no traía más ropa que la misma que le había conocido el día de nuestro encuentro. Marina, que así se llama nuestra acompañante, necesitaba ropa con urgencia, y ella misma se encargó de conseguirla. Como no le falta gracia, le cayó bien a una dama bajacaliforniana que la tomó por su cuenta. Se la llevó varios días a vivir a su casa, y cuando me la devolvió, Marina traía un pequeño maletín lleno de ropa: principalmente ropa marinera, propia para el viaje que proyectábamos; pero como es elegante, no le faltan en su maleta trajes de playa, bata de baño, ropa interior de la mejor tela de nylon, algunos vestidos de verano y, sobre todo, varios vestidos de calle y de noche, incluyendo uno, con capa de terciopelo y pieles de armiño para asistir a las recepciones. Todo eso ocupa poco espacio en el *Urano* porque Marina es muy pequeña, mide apenas treinta y cinco centímetros de altura y pesa no más de doscientos gramos. Es una muñeca, por supuesto, pero eso no me impide tratarla como si fuera una dama, que es lo que parece. Tal vez al lector le extrañe que yo, a mi edad, haga aprecio de muñecas y me divierta trayendo una a bordo. La cosa es simple: Marina es mi mascota, y así como algunos marineros llevan a bordo perros, gatos o pericos, yo traigo una muñeca. Cada quien tiene sus gustos ¿no es así? Por otra parte, Marina es un recuerdo y un símbolo, nada más que esto no voy a aclararlo porque pertenece a mi vida privada y ella no tiene por qué entrar en estos reportajes.

LA BASE NAVAL

La isla de Pichilingue nos sirvió de refugio durante la noche del 16 de mayo. El comandante de la base naval puso a nuestra disposición la oficina y en ella tendimos nuestros sacos de dormir. Su gentil esposa, también nos permitió utilizar su cocina y ella misma se encargó de preparar nuestros alimentos. Permanecimos ahí esa noche y todo el día siguiente, porque era imposible salir mientras el equipo no estuviera seco otra vez y hubiéramos cambiado la disposición de la carga, para

evitar que el *Urano* se fuera de narices nuevamente al encontrarse mar por la proa.

La base naval de Pichilingue podría llamarse, con bastante aproximación, una base en reserva para *casus belli*, ya que, por ahora, no tiene más de base que una pequeña guarnición, dos o tres casas para oficina y habitación, un muelle para atracar a él pequeños barcos y una lancha rápida con la cual, y en una hora, los miembros del destacamento pueden comunicarse con La Paz. Tiene además una excelente estación de radio y unos bodegones amplios que por ahora se encuentran totalmente vacíos. Pichilingue tiene una excelente posición estratégica, pues en caso dado puede proteger la entrada a la ciudad de La Paz. Es una pequeña islita, de apenas una milla de largo, separada de tierra firme por un angosto canal. La punta sur dista de la punta del Mogote cinco millas aproximadamente, por lo cual puede proteger perfectamente los dos pasos marítimos que dan acceso a la ensenada de La Paz.

Pichilingue es un nombre extraño, y no he podido nunca encontrar su etimología. Puede ser un hombre antiguo, indígena, pero esta explicación es dudosa. La otra explicación, la de que deriva de pecho y lengua me parece demasiado infantil para tomarla en serio. La base naval en esta islita, casi sin vegetación pero abundante en liebres, fue una idea estadounidense. Durante la guerra antepasada, a fin de tener un lugar de aprovisionamiento y escala de los barcos que navegaban frente a la costa mexicana, entre San Diego y Panamá, los Estados Unidos solicitaron autorización al gobierno de México para construir en la isla una estación carbonera. El permiso fue concedido y los extranjeros, por algunos años, dispusieron de la isla y de su fondeadero. Construyeron las grandes bodegas a que me he referido antes, hicieron una casa y los muelles e instalaron una estación de radio. Durante la primera guerra mundial, venían a la isla gran cantidad de barcos a cargar carbón y muchos otros a dejarlo para mantener una abundante provisión. De ese carbón todavía existen algunos montones al fondo de las bodegas. Poco tiempo después, al terminarse la guerra del 14, los estadounidenses abandonaron la base, quedó a cargo de México. Nuestros gobiernos han hecho poco en ella y en realidad, lo que está, es principalmente obra estadounidense, aunque bien puede asegurarse que todavía no se presenta la necesidad de hacer



El *Urano* y su tripulación.

(Foto: Héctor García.)

cosas mayores y mejores en Pichilingue. Lo mejor y más útil construido recientemente en la isla, ha sido la pista aérea, bastante larga y firme, que permite el aterrizaje y despegue de aviones ligeros. A esa pista fue que llegó, en su avión particular, el capitán Abente, a fin de dejarnos algunas cosas que habíamos olvidado en La Paz. Desgraciadamente, el buen capitán Abente llegó a Pichilingue el día 18 por la mañana, mismo día que nosotros habíamos salido, horas antes, a fin de intentar por segunda vez la travesía de la bahía de La Paz.

Isla San José, 20 de mayo de 1951.

V La bahía de La Paz

Navegando frente a la costa de la enorme bahía de La Paz se tiene la impresión de ir recorriendo las aguas y las tierras de un mundo nuevo, extraño y desolado. Durante 70 millas¹ de desarrollo que tiene la costa de esta bahía sólo vese el mar y los picachos desnudos de una serranía que escolta la playa, a veces pedregosa y más frecuentemente arenosa. La sierra es ocre, con bandas horizontales de color blanco o verde. Las arenas son grises siempre. Aunque el azul del mar alegre un tanto el juego de colores, éstos, acaso por la falta de vegetación y los cortes acantilados, deprimen el espíritu como si fueran colores muertos, de cosas pertenecientes a otro planeta lejano, como el Marte imaginado por los dibujantes de historietas o de un satélite como la Luna, tal cual la pintan las fotografías de los grandes telescopios.

En toda esta costa los pequeños ranchos huyen de la cercanía del mar, y si están, deben asentarse en el interior, refugiados al pie de las primeras estribaciones de la sierra, perdidos en el *camouflage* de la vegetación del desierto, hecha de chaparrales, biznagas y todas las variedades de cactus, exceptuando los clásicos nopales que no se encuentran sino escasamente en las tierras peninsulares. A trechos muy largos: diez o quince millas, hay algunas chozas abandonadas que fueran los campamentos provisionales de pescadores de caguamas o de tiburón. Fuera de estas cabañitas, mimetizadas y difíciles de distinguir, no hay

¹ Las longitudes expresadas en millas en éste y los próximos capítulos, son millas náuticas que equivalen, cada una, a 1 852 metros, es decir, casi dos kilómetros.

señal de vida sobre la costa de la bahía, exceptuando, por supuesto, la vida animal de las aves de mar: pelícanos, tijaletas y gaviotas.

Durante todo un día (el 8 de mayo, cumpleaños de mi tripulante y amigo, Pilo) hemos ido siguiendo esta costa, bajo un sol fuerte que acabó por producirnos un ligero dolor de cabeza, con una mar suave de viento y oleaje que parecía seguir las palpitaciones de un corazón imaginario, enorme y tierno escondido en las profundidades. Durante todo este día, no hemos visto mayor cosa que este mar y aquella sierra deprimente, abrupta y cortada en bandas horizontales, como si la hubieran tajado desordenadamente. En cierta forma, por lo acantilado de la sierra y el perfil casi vertical de la playa, la bahía da la impresión de ser una cuenca amplia que se hubiera originado, allá en los tiempos de la formación de esta península, por un hundimiento rápido y vertical de toda una enorme masa de tierra.

EL SEGUNDO PASO

Después del día de estancia en la isla de Pichilingue, fondeados junto a la playa de la bien protegida bahía, y ocupados en secar la ropa y escribir algunas notas, salimos nuevamente al mar para intentar el cruce de la bahía de La Paz. Había dos maneras de hacerlo. Una: siguiendo rumbo norte, costeano por el oeste la isla de Espíritu Santo para después cruzar la bocana, y tras veinte millas de navegación en alta mar, alcanzar la isla de San Francisquito y posteriormente la de San José. La otra forma era dirigirse al oeste franco para alcanzar la costa de la bahía y seguirla después rumbo norte, hasta llegar a la Cabeza del Mechudo. La primera ruta es la más corta pero la menos segura. Para mi bote, los marinos y pescadores de La Paz habían aconsejado la segunda, y ésa seguimos.

Al salir del canal de Pichilingue, a las ocho de la mañana, aún soplabla el viento de tierra. Algunas olitas rompieron por la proa y recibimos en la cara y el cuerpo los primeros rociones. El *Urano*, pesado todavía de la proa, empezó a meter el bauprés en el mar y a cabecear, pero las olas embarcadas escurrían rápidamente antes de llegar a la popa. Por segunda vez preferí utilizar el motor y olvidarme de la vela. Estoy seguro, por la experiencia de los entrenamientos, que el *Urano* embarca menos



Al fondo el *Urano*. En primer plano Fernando Jordán.
(Foto: José Héctor Salgado.)

agua navegando a la vela que a motor, pero aún no he creído conveniente utilizar la tela hasta no tener la seguridad de que Pilo está bastante familiarizado con el mar, con el bote, con los nombres de todas las partes de que se compone un bote, y, sobre todo, que ha hecho las paces con el mareo. No quisiera yo que, al estar haciendo una maniobra a la vela, la cual requiere siempre más precisión y rapidez que una simple maniobra con el timón del motor, Pilo me fuera a confundir babor con estibor, o la escota de la vela mayor con la driza de la trinetilla. Esto sería peligroso y podría costarnos una volteada si se presenta un golpe de viento repentino. Por otra parte, la bahía de La Paz es un sitio que hay que cruzar rápidamente porque en toda su costa no tiene fondeadero seguro. Si al llegar la noche no se encuentra sobre ella un sitio protegido de los fuertes vientos del oeste, o terrales, que suelen soplar con violencia, podría suscitarse una situación que, si bien no peligrosa para la tripulación, seguramente podría serlo para el bote. Por ambas razones fue que preferí el motor durante el segundo día de navegación. Cuando dejemos isla San José, al extremo norte de la bahía, empezaré a navegar a la vela y a probar

el bote, con toda su carga y su bisoño tripulante en las maniobras de navegar de bolina en popa o de través. Habrá bastante tiempo y bastante mar y viento para ello.

Con mar atravesada fuimos cruzando la pequeña bocana de la ensenada donde se refugia la ciudad de La Paz. Veíamos el pueblo a lo lejos, a unas seis millas de distancia, y sus rectas calles, que bajan al mar, como manchoncitos blancos. A la altura de la barra arenosa del Mogote, la ciudad fue perdiéndose, y a esa hora, las diez de la mañana aproximadamente, dimos el último vistazo a La Paz.

SAN JOSÉ DEL QUELELI

La línea arenosa del Mogote, formada principalmente por dunas que a lo lejos se miran como una continua playa de suave pendiente, se alarga durante varias millas, hasta que la corta la serranía a que me he referido antes. Habíamos puesto la proa hacia ese punto de unión de las dunas y las sierras y pensábamos cambiarlo, para seguir una línea paralela a partir de ahí, sin tener que acercarnos mucho a la orilla. Pero justamente donde terminan las dunas y con ayuda de los prismáticos alcanzamos a distinguir una pequeña cabaña, la primera que veíamos sobre la costa. Pusimos proa en ella y media hora después estábamos fondeados frente a la cabaña. Se me ocurrió bajar a interrogar a los habitantes de la choza, pero por más gritos que di desde el bote nadie salió para investigar la causa del escándalo. Decidimos entonces desembarcar. Inflamos el bote de goma y en él nos fuimos a la playa. Ahí nos esperaba el comité de recepción, un perrito amarillo que nos movía la cola muy amigablemente. En la cabaña no había nadie y en torno a ella tampoco. A 500 metros, a la orilla de una charca de agua de mar, algunas reses pastaban, si es que pastar se puede llamar a lo que hacen las vacas del desierto bajacaliforniano, siempre alimentadas de choyas, biznagas y pitahayas. Aparentemente, el sitio estaba desierto, pero como el perrito parecía bien alimentado y seguramente no podía tener el mismo régimen que las reses, era seguro que alguna ranchería estaba cerca. Llamé al perro, le hice algunos cariños que contestó saltando y moviendo la cola, y, como si compren-

diera, se puso a marchar delante de nosotros, rumbo a una duna arenosa. Subimos, y tras ella, una vereda más o menos transitada seguía hacia el interior. Llevando como guía al perro, diez minutos después estábamos frente a un grupo de cabañas. Una señora, de mediana edad, alta y delgada salió a darnos los buenos días. Tras ella salieron dos chamacos casi desnudos, pero en cuanto nos vieron volvieron a meterse a la cabaña dando gritos y chillidos, como si hubiesen visto al diablo. La señora soltó una carcajada pero por más que los estuvo llamando para que salieran, los chicos no aparecieron durante un buen rato, hasta que, uno en brazos y el otro a tirones, los puso afuera otra señora más joven, que bien puede ser la madre de los pilletes aquéllos.

Las señoras nos dieron el nombre del rancho: San José del Queleli. Pero no supieron explicarnos el significado de esa voz Queleli, que oía por primera vez. Nos invitaron a sentarnos, pero como tenía prisa por seguir rumbo hasta salir de la bahía, permanecimos de pie, preguntando por el estado de la costa y los posibles refugios. Nos dieron la información, y luego, a otras preguntas, nos explicaron que San José tiene comunicación con La Paz por un viejo camino real o por el mar; que tiene agua para beber, que vive principalmente de la ganadería en pequeña escala y de la pesca y, finalmente, que todos los hombres del rancho se habían ido a trabajar y que no volverían sino hasta por la tarde.

Nos permitieron tomar algunas fotografías y luego les dijimos adiós. Con nosotros, y hasta la playa, los perros de la ranchería nos fueron escoltando.

PROBLEMA: COMIDA

Hacia las dos de la tarde hacía calor y teníamos hambre. Decidimos detenernos un instante para comer un bocado. En Pichilingue habíamos llenado el *thermos* con café y leche, pero no habíamos preparado ningún *lunch* para comer a bordo. Fondeamos en una ensenada muy abierta, con playa de arena y bajamos a tierra con algunas latas, aceite para freír y el *thermos* de café. Pero una vez listo todo nos dimos cuenta de que estábamos demasiado desganados para comer enlatados, queríamos algo más fresco y nutritivo. Volvimos a bordo con nuestras cosas y nos fuimos de



Comida fácil. El ingeniero Salgado, de certero disparo ha derribado una liebre. Aquí orgullosamente la muestra a la cámara de Jordán.

pesca. Durante media hora tuvimos el curricán tendido, en espera de que algún pez se colgara de él, pero el tiempo pasó y, aparentemente, los peces no tenían ninguna intención de picar la carnada metálica. Como el hambre apretaba, nos pusimos de acuerdo para sacrificarnos comiendo el contenido de las latas.

El desierto bajacaliforniano, que escolta toda la bahía, lo he llamado anteriormente noble y generoso. No bien pusimos pie nuevamente en él para preparar la comida cuando tuve ocasión de constatar mis propias opiniones sobre el desierto: detrás de unas chollas, aparecieron las nerviosas orejas de una liebre. Llevaba conmigo el rifle 22 e inmediatamente me lo eché al hombro para disparar sobre el animalito que nos estaba esperando en el lugar de desembarco. Puedo presumir, sin vanidad, de ser un regular tirador de rifle, pero esta vez me costó siete cartuchos acabar con la liebre. Para ello hubo una razón: la de que el rifle había perdido la mira. La noche anterior, en Pichilingue, el rifle había resbalado y caído violentamente al suelo. Creía que nada le había pasado, pero cuando busqué el punto de mira por el hueco del antejo, listo para disparar, me di cuenta de que el tal punto no existía y que solamente quedaba de él el hueco donde había estado fijo. Fue por esta causa que los disparos fueron un tanto errados y que la primera liebre capturada en suelo bajacaliforniano durante esta expedición me costara siete preciosos cartuchos.

La comida estuvo lista en un santiamén. No cuesta mucho tiempo limpiar una liebre, ensartarla en una varilla y ponerla a asar al fuego. Más tiempo nos costó comerla, porque la carne del animal, posiblemente viejo, estaba más dura de lo acostumbrado, y pese al hambre había que tomar algunos descansos para no fatigar demasiado las quijadas. Cuando terminó la comida, se apuntaba el crepúsculo y hubiera sido arriesgado seguir viaje durante la noche frente a una costa totalmente desconocida y desolada. De común acuerdo, Pilo y yo decidimos pasar ahí la noche.

Don José Abaroa, en La Paz, me había recomendado mucha precaución dentro de la bahía de La Paz. "Si no sale pronto de ella y se ve obligado a fondear en alguna rada para pasar la noche, busque protección para el viento del oeste, pues algunas noches son sumamente violentos y pueden llevarse el bote". No olvidé el consejo, pero tampoco pude encontrar ninguna rada bastante protegida. Del lugar donde habíamos

acampado cambié el bote un poco hacia el sur, para ponerlo frente a unas altas rocas que se levantaban perpendicularmente desde la playa. Lo fondeé con bastante cabo en el ancla y con ayuda de Pilo puse en tierra un barril de agua, las cámaras fotográficas y el equipo de expediciones por tierra. En esa forma, pensé, si el bote se va durante la noche ya me encuentro preparado para iniciar un viaje por tierra en busca del rancho más cercano. Antes de abandonar el *Urano*, ayudamos a desembarcar, muy cortésmente, a nuestra dama de compañía, la dulce Marina, a la que sentamos a la puerta de la tienda de campaña.

LA PRIMERA NOCHE

Al llegar la noche estábamos bastante cansados. Apenas si tuvimos energía para hacer anotaciones en nuestros diarios personales y en poner



Fernando Jordán y Marina.
(Foto: José Héctor Salgado. 1951.)

al corriente el libro de bitácora. Desplegamos los *sleeping-bags* bajo la tienda y nos pusimos a dormir un sueño muy merecido, sin pensar más en el bote, ni en los vientos, ni en la posible compañía de los coyotes, que suelen abundar por estos parajes. Como única medida de precaución acosté a mi lado el rifle automático y la lámpara de baterías.

Hacia la medianoche empezó a soplar el viento del oeste, bastante suave. Pilo me lo hizo notar y me puse de pie para dar una revisada al bote, desde la playa. Me calcé las alpargatas, tomé el rifle y no me llevé la lámpara porque la luna, casi llena, iluminaba con precisión todos los detalles de la tierra, hacía brillar el mar y aún dejaba ver, a lo lejos, la Cabeza del Mechudo, que esperábamos alcanzar a la mañana siguiente. Cuando llegué frente al *Urano* el bote apenas se movía, el mar estaba totalmente en calma y la marea en su punto más bajo.

Después de comprobar que el bote estaba seguro, que estaba a suficiente distancia de la costa para no varar durante la bajamar, regresé a la tienda y volví nuevamente a dormir, esta vez de un solo tirón, hasta las cinco de la mañana, en que la claridad anunciaba el día.

Nada turbó nuestro sueño, ningún coyote se acercó a merodear por el campamento, el viento no aumentó en intensidad y aún la misma marejada se fue apagando, hasta convertirse en un murmullo que ayudaba a dormir. Solamente hasta el amanecer, la marejada recobró brío. Cuando abrimos los ojos el mar se mecía con alguna rudeza y nuestro *Urano* bailaba al compás de todos los golpes de la resaca.

LA SEGUNDA DANZA

La marejada, contra todas nuestras suposiciones, fue aumentando a medida que el sol se elevaba. A las siete de la mañana golpeaba con fuerza contra la playa y el *Urano* subía y bajaba al paso de cada ondulación del mar. Por esa razón, nos dimos prisa a levantar el campamento, metimos el equipo a la balsa de goma y con mucho cuidado, para no volcarnos, alcanzamos a remo nuestro bote. Sobre su pequeña cubierta, el balance estaba peor, y mientras terminábamos los preparativos de salida, el mareo volvió a amenazar a mi tripulación. Partimos a toda prisa y puse

la proa mar afuera con el objeto de escapar a la resaca, pero el movimiento del mar era el mismo lejos que cerca de la playa y aunque el *Urano* se comportaba divinamente, subiendo y bajando sobre las amplias olas, sin embarcar una sola gota de agua a la cubierta, el balance iba de mal en peor. A pocas millas Pilo estaba totalmente pálido, amenazado por el mareo. Para remediar la cosa recordé una fórmula del capitán Villegas Bustamante, cuando comandaba la fragata *Usumacinta*. En casos de mareo de la tripulación, ordenaba: “que los mareados no dejen de trabajar, que sigan en sus puestos y con sus faenas pero que no se pongan a lavar trastos... porque los rompen”. El consejo da inmejorables resultados porque estando ocupadas las manos y la mente con algo más que la preocupación del mareo, el malestar desaparece pronto, o por lo menos permanece el mismo sin agravarse. Acordándome de aquello le di el timón a Pilo y le recomendé que no dejara caer el rumbo por ningún motivo, ni a estribor ni a babor, so peligro de embarcar alguna ola. Por mi parte me acomodé como mejor pude sobre la cubierta y me puse a observar la costa con ayuda de los prismáticos.

El balanceo del *Urano* no cesó durante toda la mañana, y solamente al doblar Cabeza del Mechudo para entrar al canal de San José, fue que el mar recobró un tanto la calma, posiblemente por el dique que forman las islas de San Francisco y San José. La marejada que nos molestó todo ese día podía haberla llamado con ese nombre muy sugestivo que es “mar de fondo”, o acaso pudiera haberlo clasificado como mar boba (se llama así a una mar que se mueve mucho, con grandes olas de muy poca velocidad), pero, a mis ojos de marino inexperto, esa marejada tenía particularidades muy extrañas y parecía, a todas luces, irregular. Yo lo sospechaba entonces, pero no podía haber explicado nunca la razón, ni de mi sospecha ni de una mar así, a no ser porque en la isla San José, horas más tarde, el capitán Abente me contó que la tarde anterior se había sentido un maremoto cerca de ensenada de Muertos y que ahí las olas habían subido, repentinamente, hasta veinte metros de altura. Ensenada de Muertos está fuera de la bahía, a ochenta millas aproximadamente al sureste de donde nos encontrábamos, pero posiblemente los efectos de ese maremoto local se dejaron sentir en toda la bahía provocando la marejada aquélla que no era mar de fondo ni mar boba. Las repercusiones de ese



Poco después de la llegada de Jordán a la isla San José, aterrizó en ese lugar el capitán César Abente, quien permaneció en tierra algunas horas para después regresar a La Paz con el material fotográfico y textual de Jordán.

(Foto: Héctor García.)

maremoto tuvieron otras manifestaciones en lugares lejanos, y en isla San José, la misma tarde que llegamos, la marea subió más de lo normal.

Entrando al canal de San José nos cruzamos con un cardumen de toninas. Para distraer al Pilo, todavía pálido por su mareo, le hice enfilar el bote hacia ellas. Nos metimos entre todo el cardumen y mientras yo tomaba fotografías, Pilo se distrajo, por primera vez en su vida, en ver saltar sobre el mar a estos animales ligeros y rápidos, juguetones y alegres, que se pasan la vida desfilando en grandes grupos frente a las costas o en alta mar y haciendo toda clase de cabriolas dentro y sobre las aguas.

Desde la costa de Baja California, aproximadamente sobre el paralelo 24° 50', se distingue bien, con ayuda de los prismáticos, el pequeño campamento de la compañía que explota las salinas de la isla San José. En cuanto alcanzamos a distinguir las casas pusimos proa a ellas y nos lanzamos a cruzar el canal, que a esta altura tiene una anchura de siete millas. Una hora después estábamos frente a la playa amplia y abierta de la bahía de la Amortajada, donde se levanta el campamento salinero de esta isla, la segunda que visitamos en nuestro viaje en busca de islas.

Antes de fondear, se acercó a nosotros una canoa a bordo de la cual iban el capitán Abente, que había venido en su avión a esperarme, y el señor José Razura, gerente de la compañía salinera. Abente me gritó que quería retratarme entrando a la vela, y como a un amigo de su calidad no puedo negarle nada, paré el motor, lo metí a bordo y me puse a izar velas. Fue por ello que entré a la vela en isla San José, a pesar de que me había propuesto no usarla hasta no salir de la bahía de La Paz y abandonar, en mi ruta al norte, esta isla donde escribo ahora.

Isla San José, 21 de mayo de 1951.

VI

La isla San José

Podríamos pasarnos buenos y largos días en esta isla que tiene magníficas playas, un estero donde abundan las almejas y otras conchas, una montaña de cerca de 900 metros de altura en cuyas estribaciones se encuentra venado en profusión y cabras montaraces; en esta isla donde el gerente de las salinas, don José Razura, nos ha puesto a disposición nuestra, casa y comida... Estaríamos contentos de verdad, disfrutando de los días, del sol y de la caza, pero nos ha asaltado la prisa, la urgencia de irnos a otra parte... y todo por el agua. Nunca, decididamente, podremos acostumbrarnos a ella. Es una agua dura, y bien dura por cierto, sabe a sal, a carbonato y a yodo, y nuestros estómagos, en tres días apenas de estancia, están empezando a sufrir por el exceso de sales en el agua de tomar, en el café, en la comida y en toda clase de alimentos.

Ése es el único problema, para los aprendices de robinsones, en esta isla San José. Fuera de ello, no puede negarse que es habitable. Es bastante grande, mide 30 kilómetros de longitud por doce en su mayor anchura. Por su superficie, es la tercera isla (de mayor a menor) en el golfo de California, y de las tres mayores es la que está más cerca de la costa bajacaliforniana, separada de ella por un canal estrecho que los vientos y las corrientes usan como corredor que tiene una anchura media de siete millas náuticas.

La isla está habitada por una población de trabajadores de la sal, porque la industria principal de aquí son las salinas. Antaño fueron otros los motivos de población en la isla, pero, por hoy, solamente queda el incentivo de la sal.

Hemos visto pasar casi cuatro días en la isla San José. Hemos subido a la montaña a visitar las antiguas minas de oro, hemos recorrido su playa hasta llegar al estero, donde todavía hace 40 años existió un gran criadero de concha madreperla, y hemos seguido el desarrollo de los trabajos en las salinas. Dispusimos de un gran anfitrión, don José Razura, su gentil y bella esposa, y de una magnífica cocinera, Tomasa, que ha hecho lo imposible porque el caldo de carne o de pescado supiera menos al carbonato del agua. Pero hoy termina la estancia. Dentro de unas horas zarparemos rumbo sur, hasta alcanzar un islote cercano donde se desarrolla una de las historias más singulares de las islas del Mar Bermejo. Ese islote se conoce con el nombre de El Pardito, y está situado a siete millas escasas del campamento de isla San José. Ese nombre de El Pardito no se encuentra, por supuesto, en los mapas, pero en el próximo capítulo ya daré las señas para localizarlo.

LOS HOMBRES DE LA SAL

He aquí una población alegre, a pesar del aislamiento, de la falta de comunicaciones, de la ausencia de mujeres, del trabajo duro y del agua más dura aún. Es una población flotante. A veces son casi medio centenar de hombres; por estos días no pasan de 25. Los hombres de la sal son casi todos nativos de los pueblos cercanos de tierra firme; algunos son de La Paz y en su mayoría de los ranchos que quedan sobre la costa interna de Baja California. Vienen a trabajar por temporadas, y cuando las labores terminan o sienten la nostalgia de sus ranchos y sus familiares, vuelven a sus casas a pasar una temporada. Si quieren, regresan; y si no, se quedan a cultivar las pequeñas huertas de sus ranchos. Son hombres que van y vienen cruzando siempre el canal que separa la isla de la tierra peninsular.

Como todos los rancheros del sur peninsular, los hombres de la sal en isla San José son pícaros, dicharacheros y, naturalmente, sonrientes. Son sociables en extremo, atentos y serviciales. Posan con picardía ante la cámara, o se ponen muy serios, ahogándose una carcajada con esfuerzo de voluntad. Son altos en su mayoría y fuertes



Fernando Jordán en la isla San José.
(Foto: José Héctor Salgado. 1951.)

de musculatura. Toman la vida con calma y no parece preocuparles nada. Trabajan a su gusto, y aunque la empresa les tiene prohibido trabajar descalzos en los vallados de sal, ellos se ríen de ese invento engorroso que les produce calor y les hace sudar los pies. Por lo demás, como sus temporadas son cortas, poco o nada les hace la sal en sus largas y apergaminadas piernas.

La alimentación de la población isleña corre por cuenta de la empresa, y es, por las obligadas circunstancias del aislamiento y la poca productividad agrícola del Territorio Sur de Baja California, un tanto monótona y desnivelada. Faltan legumbres, al igual que en La Paz; pero en cambio sobra pescado. La isla, por su extremo nororiental, mantiene un pequeño rancho donde se cosechan algunas verduras y se mantiene un pequeño hato de ganado. De semana a semana se trae algún novillo o res y se le sacrifica para surtir de carne fresca a los trabajadores. El rancho de la isla es el único sitio donde el agua es verdaderamente potable, pero queda demasiado lejos de las salinas para poder utilizarla para la población.

Los trabajadores habitan en unas barracas dispuestas frente a la playa que da al canal, y todas ellas forman un pequeño pueblo con el edificio que sirve para oficinas (y por ahora, para nosotros, de hotel), la casita de la planta de luz eléctrica, los garages de los camiones que se utilizan en el acarreo de la sal y la pequeña casa habitación del gerente. El caserío ocupa un rincón de la bahía que los mapas americanos llaman de La Amortajada. Este nombre, para los isleños, corresponde únicamente a una pequeña elevación rocosa que se levanta casi junto al mar, bajo la cual fluye el agua salada que mantiene la provisión para los vallados donde se forma la sal, y la que, vista desde lejos, a la entrada del canal, toma la forma de un amortajado tendido sobre las espaldas.

LAS TRISTES CAGUAMAS

Entre los animales preferidos para alimentación de la población flotante de isla San José, están las caguamas. Estas grandes tortugas de mar, que llegan a alcanzar tamaño extraordinario y un peso hasta de 100 o 200

kilogramos, tienen una carne de magnífico sabor, y que se prepara asada, cocida o seca en forma de machaca. Los pescadores de los pueblos cercanos en tierra firme surten continuamente de caguamas a isla San José. Las capturan en el estero, en ciertos lugares de la costa acantilada o frente a los islotes de San Diego o Santa Cruz, que se alzan solitarios a varias millas al norte.

La captura de la caguama se puede hacer en el día, pero es más provechosa si se hace de noche, sobre todo si no hay luna. Los pescadores buscan el sitio de las caguamas, navegando en las largas canoas de guanacastle, de una sola pieza, impulsándolas con la vela o con los remos, los cuales, para que no hagan demasiado ruido en el agua y espanten a los animales, los envuelven en trapos. Cuando las noches son totalmente oscuras, los pescadores se guían por el ruido que hace la caguama al ponerse a flote para respirar (ellos llaman a este movimiento el “aboyar” —de boya— de las caguamas, y al sitio donde se encuentran varias sumergiéndose y emergiendo le llaman el “aboyadero”). Cerca de ellas es fácil distinguirlas, pues no obstante la oscuridad, la caguama abre una estela luminosa al agitar sus aletas.

Cuando las tienen a poca distancia les lanzan una fisga o arpón hecho de varilla de hierro bien afilada y con lengüeta. El arpón, bien dirigido, rompe la coraza de la tortuga y se hunde en las carnes suaves del animal, que emprende la huida. Pero como el arma está unida al bote con una fuerte cuerda no cuesta mucho trabajo acercarla a la canoa y subirla a bordo. Una vez arriba de la embarcación, se desprende el arpón y se ata a la caguama con las aletas delanteras sobre la concha, de tal modo que le es imposible caminar. Para que no se agite en la embarcación ni esté intentando la huida, se le da vuelta recostándola sobre la coraza. Desde este momento la enorme tortuga está totalmente perdida.

La captura de la caguama no es más ni menos dolorosa que la de cualquier otro animal del mar. Es una labor que se cumple para mantener la vida de una especie superior que es el hombre. Es un simple corolario de la ley del mar, donde el grande se come al chico, y en este caso el hombre es siempre el más grande, por su inteligencia y habilidad. Pero, lo que es verdaderamente doloroso en la historia de las caguamas arponeadas es su larga y callada agonía. Cuando el pescador las trae a la

isla, o a cualquier otro lugar de habitación humana donde se consumen en la alimentación, llegan aún vivas, después de dos o tres días de arponeadas. Cuando se les transporta de la canoa a la tierra, la caguama intenta una última escapatoria. Mueve desesperada sus aletas posteriores que tiene libres y trata de romper las ligaduras que le impiden el movimiento en las delanteras. Todos esos movimientos, por supuesto, son totalmente inútiles.

Luego, la caguama llega a la bodega o al sitio donde permanecerá hasta el momento en que será sacrificada, y, según sea la gravedad de la herida que le causó la fisga, puede durar con vida una, dos o tres semanas. La gran ventaja de la caguama para fines culinarios, es que puede ser guardada bastante tiempo mientras se le aprovecha, lo cual no puede hacerse con el pescado. Durante todo ese tiempo la caguama continúa atada. Por las noches hace esfuerzos desesperados para soltarse las ligaduras y se desplaza en una corta superficie. A ratos emite un resoplido que es como un hondo gemido de desesperación y de dolor, y luego permanece quieta, mientras cobra bríos para renovar sus intentos de escapar.

A medida que pasan los días, la caguama va debilitándose. Los ojos se le ponen opacos y van hundiéndose en su pequeña cabeza que deja suelta, sin fuerzas para controlar los elásticos músculos del cuello. Puede dar la impresión de que está muerta, pero si se le golpea suavemente en la cabeza o en las aletas posteriores, despierta de su letargo y se sacude nuevamente tratando siempre de zafar las aletas delanteras. Su agonía dura mucho tiempo, demasiado quizá. Cuando se le mata para utilizar su carne, la caguama estalla en un último esfuerzo de defensa que dura, en su caso, hasta después de la muerte. Es cosa sabida que la carne de tortuga continúa viva aún despedazada. Ya en manos de la cocinera, mientras hace cortes para separar el pecho de otras partes del cuerpo, la carne sigue agitándose en contracciones, y el corazón, fuera de su lugar, arrancado de todas sus arterias y venas, sigue latiendo.

Estas observaciones sobre la muerte de las caguamas las he hecho aquí, en isla San José. Lo doloroso de su agonía, para mí, aprendiz de náufrago, no será suficiente para que yo pierda el gusto por la carne exquisita de este animal; pero de lo que sí estoy seguro es de que nunca

capturaré por mí mismo una caguama, ni me encargaré de cocinarla. Eso es más de lo que puede soportar mi ya bastante endurecida sensibilidad.

LAS SALINAS

La explotación de la sal en isla San José está a cargo de una compañía mexicana que gira con el nombre de Empresa Salinera San José, S. de R.L. Dentro de dos años, esta empresa cumplirá un cuarto de siglo extrayendo sal de la isla, pero, antes que ella, ya trabajaban en la explotación de la sal, en corta escala, una compañía organizada por la industriosa voluntad de Gastón Vivés, un residente de La Paz, ya muerto, que se ocupó durante toda su vida de abrir nuevos campos industriales en las aguas y tierras del sur peninsular.

La actual producción de isla San José es aproximadamente de cinco a seis mil toneladas anuales. Algunos años puede obtenerse más, según las necesidades del mercado, pero cuando los chubascos de septiembre y octubre azotan la isla, los vallados se inundan y la producción baja de un golpe hasta mil toneladas. La sal de San José, toda destinada al mercado nacional, se produce en tres diferentes clases: original, es decir, entera, fina y semifina. Toda se empaca en costales de 75 u 80 kilos de peso y se envía, por barco, hasta el puerto de Manzanillo, Colima, de donde va por ferrocarril a México.

El número de trabajadores de la empresa es variable. En ocasiones son medio centenar, la mayor parte del tiempo son apenas unos veinticinco, y cuando las labores se cierran, por ley, del 1 de julio al 1 de septiembre, la población se reduce a cuatro o cinco hombres.

El principal problema a que se enfrenta una compañía salinera en el golfo de California es el de la escasez de barcos para el transporte. Esta irregularidad de comunicaciones por mar, que representa uno de los grandes problemas nacionales, repercute aquí en falta de trabajo para la gente, en incumplimiento de los contratos y, en consecuencia, en escasez de sal en los mercados del interior. Este problema salta a la vista en todos los centros de producción del golfo de California, y puede decirse que si esta región no está más habitada y sus inmensos recursos naturales no son

explotados más intensamente, es precisamente por la falta de barcos, por la desorganización fatal de nuestra marina mercante.

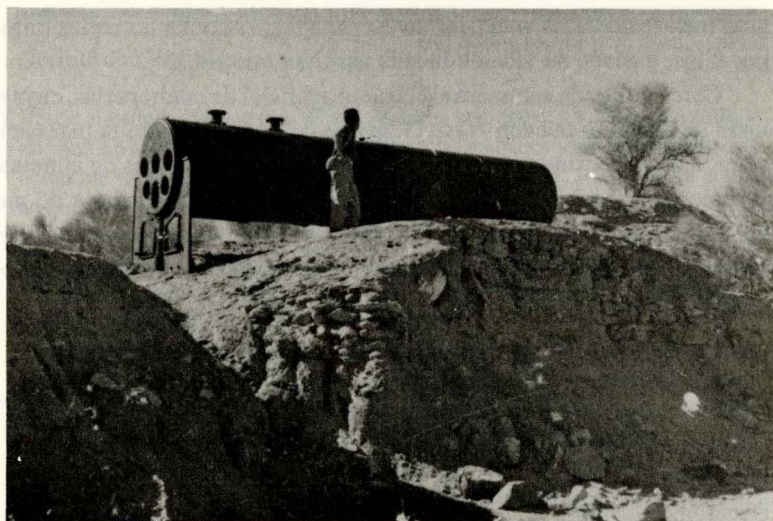
HISTORIAS ANTIGUAS

Hasta principios de siglo isla San José producía algo más y mejor que la sal. De la montaña, una compañía minera estadounidense extrajo grandes cantidades de oro y plata que beneficiaba a la orilla del mar, donde todavía quedan los restos de enormes calderas. La mina fue cerrada bajo pretextos que no he podido conocer. Unos aseguran que la mina quebró por la falta de honradez de sus metalúrgicos, mientras otros aseguran que se perdió la veta y resultó incosteable la producción de oro. De todos modos, la minería es una riqueza en potencia en isla San José, porque los métodos para extraer metal han adelantado bastante en el último medio siglo, y lo que ayer pudo ser incosteable tal vez hoy pueda dejar algunos rendimientos y abrir otra nueva fuente de trabajo.

En lo alto de la montaña (cuya mayor altura es de cerca de 900 metros sobre el nivel del mar) se ven todavía las bocas de los tiros por donde se sacaban las piedras que contenían metal. Éstas se acarreaban, en bruto, hasta la playa, cerca de donde se abre el pozo que surte de agua a la población salinera y no lejos del cementerio que dejó la compañía extranjera.

Ahí estaba la planta de beneficio. Las calderas, que pueden verse todavía, fueron traídas de Estados Unidos y llevan la fecha de 1884. También cerca del lugar donde estuvo la planta de beneficio, en el corte de una pequeña eminencia, se abre una pequeña cueva, que en aquellos tiempos servía como cárcel para los trabajadores que justa o injustamente eran castigados.

En los tiempos de la explotación de las minas, isla San José tuvo la mayor población de su historia, y llegaron a vivir aquí hasta 125 familias, principalmente trabajadores mexicanos. El ingeniero metalúrgico de la compañía era un alemán, de nombre Enrique Winkle. Éste permaneció en la isla bastante tiempo después de que los americanos cerraron la compañía, y murió aquí, un poco trastornado en sus funciones mentales.



Héctor Salgado junto a una de las minas abandonadas en la isla San José.

(Foto: Fernando Jordán.)

Su tumba, pobre y destrozada por el abandono y el tiempo, ocupa un lugar prominente en el cementerio.*

Antes de la Revolución y poco tiempo después de que se cerraron los trabajos de minería, isla San José prometió el desarrollo de una gran industria. Gastón Vivés, de La Paz, encontró en la playa suroriental un excelente criadero de madreperlas. El viejo Vivés no redujo sus actividades a la explotación de ese placer, sino que, animado por su espíritu progresista, estableció aquí un criadero artificial de madreperla. En un principio le dio resultado esa técnica inventada por él antes de que los japoneses la redescubrieran y parece que obtuvo enormes ganancias con ese método. Pero poco tiempo después, por causas todavía ignoradas, el criadero dejó de dar resultado y todas las conchas murieron. Ése fue el

*La historia de Winkle es la de uno de *Los locos de la costa*. Es la única que se conoce de ese libro de cuentos, también de ambiente peninsular, escrito por Fernando Jordán. Apareció impresa en la revista *Crónica Ilustrada*, de Antonio Saénz de Miera, de fecha mayo de 1954 s.n.p. Dicho relato lleva por título "La tumba de la isla". (Véase p. 323.)

gran fracaso de Vivés, quien en cierta época llegó a contar las perlas finas por kilos, y acabó su vida en la más absoluta miseria.

Cerca de donde estuviera el criadero artificial de madreperlas, cuyas losas de concreto pueden verse todavía en el fondo cuando la mar está clara, hay un enorme estero donde se reproducen toda clase de almejas y caracoles. También ahí se encuentra madreperla, pero nunca de un tamaño tal que permita su explotación industrial. Quién sabe por qué razones, la madreperla nunca alcanza un tamaño grande y muere cuando todavía no produce perla.

LA ESCUELA NAVAL

Para nosotros, Pilo y yo, isla San José ha sido una escuela naval. Debemos siempre al gerente de la isla, don José Razura, además de muchas atenciones, gran cantidad de consejos y enseñanzas sobre la navegación en aguas del golfo de California. A su lado hemos aprendido a conocer, de antemano, cuándo los vientos serán demasiado fuertes para navegar, cuándo son los días de calma y cuáles las mejores rutas para cubrir, sin mayores preocupaciones, los recorridos por mar que nos esperan. Lo que no hemos aprendido del señor Razura nos lo han enseñado los trabajadores de la sal. Como todos ellos son nacidos y criados a orillas del golfo, conocen bien sus características y el mejor modo de preverlas. Los que no han sido pescadores de perlas lo han sido de tiburón o de caguamas, pero todos han visto transcurrir su vida en las aguas de este enorme golfo, singular por sus corrientes, sus vientos, sus colores y sus islas. Para ellos, a manera de epílogo y puesto que dentro de un par de horas abandonaré la isla San José, quiero escribir estas últimas líneas de agradecimiento. Tal vez por lo que, en charlas y consejos he recibido de ellos, sea más segura mi navegación rumbo al fondo del golfo de Cortés.

Isla San José, Baja California.

Querido don Regino:

Desde el primer día que trabajé para usted y con usted, ha sido mi orgullo y mi vanidad haberle presentado reportajes bien acabados y tan bien redactados como me lo ha permitido mi poca habilidad literaria. Creo que hasta ahora ha quedado usted conforme con mi manera de escribir y la forma de presentar los asuntos en que me he especializado.

Pero ahora, por primera vez, me enfrento a un problema que quiero comunicarle abierta y francamente: no puedo escribir tan bien como quisiera; tan bien o tan mal como lo he hecho antes.

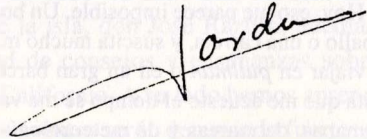
En ocasiones anteriores he tenido tiempo para pensar el esquema de los reportajes, para sentarme a una mesa, cómodamente, y ponerme a ordenar mis notas de viaje. Después me he tomado todo el tiempo necesario para construir el artículo y redactarlo, inclusive rehaciéndolo si lo he juzgado necesario. Esto era en otras expediciones.

Hoy, eso me parece imposible. Un bote pide más cuidado que un *jeep*, un caballo o una carreta, y suscita mucho más problemas, por supuesto, que los de viajar en *pullman* o en un gran barco de guerra. Desde que me levanto hasta que me acuesto el tiempo se me va en hacer observaciones de tiempo, de mapas, de mareas y de meteorología en general. El bote pide que se le achique (sacarle el agua) cotidianamente, que se le limpie, que se le arreglen las velas y se pongan a secar o que se estiben bien los cabos del ancla o los de repuesto. Pide que se le cambie de fondeadero si es que amenaza un vientecillo por el lado contrario. Además, tengo aún muchos problemas de navegación que debo estudiar a medida que continúo viaje, y cuando estoy en tierra, el poco tiempo de que dispongo lo ocupo en explorar las islas o la costa, en buscar lo interesante para escribir. Ahora, en cuanto estoy en el mar, no tengo tiempo para ocuparme de nada (sobre todo en estas primeras semanas de aclimatación) excepto del timón, de la dirección de los vientos, del mantenimiento del motor y de la instrucción necesaria y obligada de mi tripulante. Después de un día de navegación, así sea de seis u ocho horas, quedo casi molido. Salto a tierra con las manos adoloridas, los brazos fatigados y la cintura deshecha por tanto balance del bote. Entonces bien quisiera tenderme a dormir y olvidarme de que debo escribir los reportajes o cuando menos las notas de los sucesos del día.

Por todo ello, lo que voy escribiendo ahora no se parece mucho a lo que escribía antes. Para mi gusto, le falta estructura y estilo, aunque en verdad le sobra sinceridad y sencillez. Sin embargo (acaso solamente por ahora durante las primeras semanas) no puedo hacerlo mejor, y eso deberán disculparlo usted y los lectores. Le estoy enviando la crónica simple de lo que

sucede y lo que observo, sin análisis ni conclusiones, porque me falta tiempo y energía para deducirlas. Créame que no puedo hacerlo mejor, mientras no me haga al ritmo de la vida de mar.

Inclusive, por ese cansancio y esa falta de tiempo, he dejado de escribir a mis familiares y amigos. Quiero aprovechar esta oportunidad para darles a ellos una pública disculpa. Creo que entenderán la situación tan bien como usted. De cualquier modo, si exagerara demasiado en abandono del estilo y la forma, déjemelo saber. Tiene usted un modo fácil de comunicarse conmigo. Envíele un telegrama al capitán Abente, que siempre está dispuesto a ayudarnos gentil y desinteresadamente, y él me lo puede hacer llegar, buscándome por el mar y dejándome caer el mensaje en una botella atada a un pequeño paracaídas. En esta forma, desde el siguiente puerto, tomaré más tiempo, descanso y calma para escribirle lo siguiente. Pero, por mi propio descanso espiritual, espero que usted y los lectores sean tan gentiles de perdonar la premura y desorden en que están escritas estas crónicas del mar y de las islas del mar Bermejo.



VII

El pueblo del islote

Entre isla San José e isla de San Francisquito, al sur, hay un amplio canal sembrado de islotes acantilados, sin playas y sin vegetación. Los que quedan hacia tierra firme los designa el mapa norteamericano con el nombre de Seal Rocks, y los de mar afuera con el de Coyote Rocks. La palabra inglesa describe bien su topografía: son rocas aisladas, que no llegan a islas. Sin embargo, en la toponimia local, una de las rocas de mar afuera lleva un nombre particular: El Pardito. El nombre le viene, seguramente, del color parduzco que muestra por su lado norte y que lo hace visible a ocho millas de distancia.

El Pardito es un islote notable, curiosamente singular. Y esto no por su situación geográfica, ni por su constitución geológica, ni por su fauna, que no la tiene, ni tampoco por su flora. Repito que es una roca desnuda, sin tierra vegetal, muy pequeñita. Apenas mide 60 metros de largo por 40 de ancho, lo mismo, o menos, de lo que puede medir cualquier roca aislada en el mar. Lo singular de El Pardito es que en él vive una población y se asienta un poblado. No se vaya a pensar que es un campamento provisional, no. Es un poblado y en él vive una población de isloteños, si se permite el término. Y no son pocos. Por ahora son 23 habitantes, pero como una de las señoras dará a luz en estos días, dentro de ese término la población tendrá un pequeño aumento.

Se puede pensar que 24 habitantes son pocos para hacer un poblado. Pero, si todo el terreno de que dispone la población mide, como he dicho antes, 60 por 40 metros, puede asegurarse que el islote del Pardito está superpoblado, y que, en escala comparativa, no hay isla ni parte alguna

de tierra firme en toda la superficie de la república que tenga una tan elevada densidad de población.

Por otra parte, no hay nada en El Pardito que pueda hacer pensar, a primera vista, que es un islote habitable. Las famosas islas de los náufragos, tal como las pintan los caricaturistas de revistas norteamericanas: bajas y con una palmera al centro sobre la cual se posa un loro, son cien veces más acogedoras que este islote, donde no hay playa, ni palma ni perico, pero que la decisión y capacidad de trabajo de un hombre y la voluntaria renunciación de una gran familia, han hecho habitable.

TURISTAS EN EL PARDITO

Si no hubiese llegado a isla San José jamás me habría enterado de la existencia de El Pardito. Podía haber pasado a dos millas sin sospechar que ahí existía un poblado. Inclusive cuando me contó don José Razura la historia del islote, no me encontraba muy dispuesto a creerla por considerarla casi imposible. Pero ahí está el islote, aquí su resumida historia, y si las fotografías no salieron malas, el lector podrá echar un vistazo a este pedacito de tierra y podrá conocer a sus habitantes.

El día 23 de mayo, en cuanto amainó un poco el viento conocido localmente por Coromuel, subimos a bordo del *Urano* y en poco más de una hora, cruzando longitudinalmente la bahía de La Amortajada con rumbo sur, llegamos al islote. Desde lejos, el islote es gris, pero a medida que se acerca uno va descubriendo en su pequeña superficie tonalidades rojizas debidas a la piedra, las manchitas sepias de las cabañas del poblado y las líneas verdegris de los docecardones resecaos que hacen toda la flora isloteña.

Cuando estábamos cerca de la orilla el grupo de pobladores salió de las cabañas para vernos llegar. Nos hicieron señas alegres con la mano y esperaron de pie nuestro desembarco en la balsa de goma. Al tocar tierra contestaron nuestro saludo con un colectivo buenos días y nos tendieron francamente las manos. Hasta entonces nos dimos cuenta de que en el grupo no había un solo hombre. Eran sólo mujeres y niños. Una señora, alta y de complexión fuerte, parecía el jefe, en ausencia de los hombres.



Fernando Jordán y las isloteñas de El Pardito.
(Foto: de José Héctor Salgado para *Impacto*.)

Había otras tres señoras llevando en brazos a sendos chiquillos de pecho; otras dos muchachas, jóvenes y guapas, y cuatro pequeñines que miraban curiosos nuestra balsa amarilla.

Mientras nos metíamos en los pantalones —pues no es cosa de estar en traje de baño delante de las señoras—, pedimos permiso muy cortésmente, para visitar la isla. La señora grande accedió a ello con una sonrisa complaciente, y poco después, entre risas y bromas, ella y las otras mujeres posaron para nuestras cámaras.

EL PARDITO

El caserío de El Pardito está constituido por cinco cabañas, dos jacalones abiertos que sirven de bodegas y un gallinero donde viven media docena de pollitos. Los jacalones, el gallinero y tres de las cabañas están sobre la orilla, mientras las otras dos casitas de madera y paja se levantan a cierta altura, a la mitad, aproximadamente, del corto trecho que separa

la cumbre de la orilla del mar. Los motivos de esta distribución no responden a ningún capricho estético, sino que cumplen las necesidades de una función. Cuando el mar está en calma y los vientos son normales, la población vive a orillas del mar; pero cuando soplan huracanes y el mar revienta con fuerza contra el islote, los pobladores se refugian en las dos cabañas de la altura, a cubierto de las olas de la marejada.

También sobre las rocas de la orilla se abren dos pequeñas cuevas naturalmente labradas en la roca. Las cuevas éstas sirven a veces como bodega, y en ella se guardan los enseres de pesca y de trabajo.

Hacia el oeste, El Pardito tiene una pendiente sobre la cual están dispuestas las cabañas, pero hacia el este, la cumbre cae verticalmente al mar, desde una altura aproximada de 20 a 25 metros. La superficie del islote es rugosa y llena de piedras. Solamente tiene dos pequeñas superficies planas: una, donde ocasionalmente se bate la mezcla de cal y arena para construir muros (el único muro que vi de mampostería es el de la pila de agua, situada entre las cabañas de arriba y las de abajo). Otra pequeña explanadita, de una superficie no mayor de 10 metros cuadrados, la ocupa una tumba, la única en el islote, y donde yace un nieto del jefe de la familia. Todo lo demás, en El Pardito, son rocas desnudas, rojas y grises.

El Pardito solamente tiene un lugar propicio para desembarcar, hacia el oeste. Para alcanzarlo hay que sortear los peligros de otras pequeñas rocas diseminadas en los alrededores y buscar el canal entre los muchos bajos rocosos que no sobresalen de las aguas. El desembarcadero de la isla está indicado por un primitivo rompeolas que ha construido el jefe de la familia y que deja una angosta entrada para canoas y botes de muy poco calado. Para el *Urano* fue preferible quedarse fuera de ese cerco de piedras, el cual pasamos a remo con la balsa de goma.

EL REY DEL ISLOTE

Durante mi corta estancia en El Pardito lo único que sentí fue no haber encontrado a Juan Cuevas, el jefe de la familia isleña. Se había ido a La Paz a informarse del estado de una de las nueras, la que está próxima a

dar a luz, y no se esperaba su regreso para pronto. Doña Paula, su esposa, sintió tanto como yo que el marido estuviera ausente.

—Si lo hubiese encontrado —me dijo—, bastante hubiera tenido que contarle de la isla ésta. Cuando empieza a hablar no tiene para cuando terminar.

Según lo que me han contado, Juan Cuevas es un tipo de lo más simpático. Le gusta charlar horas enteras, hacer chistes en la conversación y contar muchas mentiras para darle sabor a la plática. Es un buen tipo, trabajador, luchador y lleno de optimismo. Se posesionó del islote hace casi 30 años, y desde 1923 vino a vivir aquí con su esposa. Es decir, hace 28 años, ni uno más ni uno menos, que llegó a El Pardito la primera población. Desde entonces, nunca lo han abandonado. La familia ha crecido. Del matrimonio de don Juan y doña Paula Cuevas nacieron nueve hijos: cuatro hombres y cinco mujeres. Los hijos se casaron al llegar a su mayoría de edad y trajeron a vivir al islote a sus mujeres. De las muchachas, tres se han casado, y dos de ellas viven en el islote con sus esposos. Quedan todavía dos muchachas solteras, sanas, alegres y guapas. Posiblemente pronto también se casarán y convencerán a los maridos de que la vida es mejor viviendo en El Pardito.

El islote de Juan Cuevas está a 45 millas náuticas de La Paz, lo cual significa que está a la misma distancia que Cuernavaca de la ciudad de México. Esta distancia, en Baja California, no es exagerada, pero no por ello van seguido a La Paz los miembros de la familia Cuevas. Doña Paula, por ejemplo, hace un año que no va a la ciudad; un año que ha visto transcurrir en el islote que puede recorrerse todo en diez minutos de caminar entre las piedras.

“Termina uno por acostumbrarse”, explica doña Paula.

La señora Cuevas se ha contagiado un poco de la gracia picaresca que distingue a don Juan. Cuando le pregunté si ya de novios don Juan pensaba traerla aquí en luna de miel, me contestó entre risas:

No. Él era pescador y hacía sus viajes por estas islas; pero jamás me hizo ver su intención de venirme a refundir en esta roca aislada en el mar.

Por supuesto, doña Paula bromea. En un principio tal vez deba haberle costado algún esfuerzo acostumbrarse a esa vida aislada, pero por ahora no se le nota ningún rencor, ni amargura, ni tristeza. En cambio,

las muchachas solteras, aunque alegres, se quejan de la soledad y el aburrimiento. Su caso es explicable y por eso, como mejor deseo para ellas, me he despedido augurándoles un pronto y feliz matrimonio. Creo que es el mejor voto que puede hacerse en este caso y cuando menos por hoy quisiera tener palabras de profeta.

LA ECONOMÍA DE EL PARDITO

Puede creerse, teniendo el dato del aislamiento y la pobreza de la isla, que don Juan Cuevas y su familia sean totalmente pobres. Eso está muy lejos de la verdad. Dentro del marco de la economía sudbajacaliforniana, la familia Cuevas es, casi, una familia acomodada. Además de su islote, sus canoas y sus enseres de pesca para tiburón, don Juan tiene otras propiedades que valen buen dinero. Posee un bote de cinco toneladas, desplazamiento cinco veces mayor que el del *Urano* y una casa de mampostería en La Paz, por la cual, según me han informado, le han llegado a ofrecer hasta cuarenta mil pesos.

La base económica de la familia Cuevas es, principalmente, la pesca de tiburón y de caguama, y la explotación de unas pequeñas salinas de la isla cercana: San Francisquito. Todo su capital deriva, absolutamente, del trabajo. Con ayuda de los hijos y de los yernos, don Juan sale cotidianamente a colocar o revisar las cimbras para pesca del tiburón. Recoge la pesca y la sube a bordo de las canoas y la trae a El Pardito. Aquí, entre hombres y mujeres, los tiburones son limpiados y cortados. El hígado sirve para extraerle aceite, las aletas para vender en La Paz, y la carne, seca y salada, para enviar a los mercados del interior, donde los revendedores, muy hábilmente, la empaican y la hacen pasar por carne de bacalao noruego. Este truco de la carne de tiburón hecha bacalao es una práctica común en la que nada tiene que ver, por supuesto, don Juan Cuevas. Se hace así con toda la producción tiburonera del Pacífico, y solamente los expertos, en México, pueden distinguir cuál es el bacalao sin espinas y cuál el tiburón seco.

Cuando no hay trabajo en la pesca de tiburón, los Cuevas se van a San Francisquito a explotar las salinas. Han construido ahí cinco o seis



Caserío de El Pardito. 1950.
(Foto: Fernando Jordán.)

vallados (tanques de evaporación) donde se junta alguna cantidad de sal. La mayor parte del producto la utilizan para salar la carne de tiburón y el resto la venden a los compradores panceños.

Por la distancia y el aislamiento, la sólida economía de los Cuevas no se pone de manifiesto en el confort, el vestido y la comida. Las dietas son monótonas, porque faltan legumbres y productos frescos, exceptuando los de mar. Pero a pesar de ello la población no parece padecer avitaminosis; se ve fuerte y sana. Las enfermedades no llegan a El Pardito, y doña Paula me ha explicado que las únicas ocasiones en que padecen gripe o catarro son aquéllas en que los muchachos regresan contagiados de La Paz.

Otro problema de El Pardito es la falta de agua: de agua potable, naturalmente. En el islote no hay manantial, ni tampoco lo hay en las cercanías. Cada ocho o diez días don Juan llena su bote de cinco toneladas con barriles vacíos y va a buscarla a uno de los pueblos de tierra firme,

principalmente San Evaristo, que le queda a doce millas de distancia, (20 kilómetros de mar). Cuando la familia no dispone del bote porque lo han llevado a La Paz, y el agua de San Evaristo se les acaba, se van en canoas a la isla de San José y la sacan del pozo que queda cerca de las antiguas instalaciones de las minas. Esta agua no les gusta mucho; pero, en caso de emergencia, no les queda más remedio que utilizarla.

LAS BARBAS DE DON JUAN

Las aguas de El Pardito están en calma seis meses del año y durante otros seis meses, principalmente en otoño e invierno, son agitadas por las tormentas y tempestades del golfo de Cortés, principalmente las “coyas” del noroeste. Pero, de todos modos, la familia Cuevas vive más tiempo en las cabañas de la orilla que en las de la loma. Mientras los hombres están en las salinas o andan de pesca, las mujeres se ocupan en tejer redes, cuidar de los niños y hacer las labores del hogar.

Cuando empieza el mal tiempo, toda la familia se reúne en el islote. Ya no hay pesca ni trabajo en las salinas. Las mujeres suben poco a poco todos los utensilios a las cabañas superiores, y los hombres, aprovechando las pausas en el mal tiempo, se van a la punta sur de isla de San José, para dejar ahí, en las aguas seguras del cerro, las canoas y el bote. Solamente regresan con una de las canoas que suben a tirones hasta cerca de la cumbre, para que no la golpee la marejada.

Durante esos días, que las mujeres ocupan en coser, en tejer redes y en cocinar; me imagino a don Juan Cuevas, a quien no conozco, riendo a carcajadas de los propios chistes que inventa para distraer el ocio, y lo veo de pie en el islote de que es rey, aguantando el vendabal, y con la barba y la cabeza salpicadas de espuma de mar, a la manera de Neptuno, mirando orgulloso un mar embravecido en medio del cual, sobre una roca, ha logrado unir y mantener una familia por espacio de un cuarto de siglo. A doña Paula le he preguntado si don Juan tiene barbas, y me ha dicho que no. Yo prefiero imaginarlo con una barba espumosa, blanca, que le ponen las olas que tratan de acabar con el peñón donde él es el único rey.

Miércoles 23 de mayo de 1951. Hoy al mediodía estaba en el islote del Pardito, cuya historia cuento en líneas aparte, cuando vi volar sobre nuestras cabezas el avión del capitán Abente. Iba a isla San José, donde se había comprometido a llegar a recoger los reportajes, las fotografías y la correspondencia. Como habíamos terminado ya nuestro trabajo en el islote, nos embarcamos de inmediato y pusimos proa a San José, a fin de alcanzar al capitán y charlar con él sobre las novedades en La Paz y en el resto de México. En una hora escasa, puesto que del Pardito a isla San José hay una distancia de cinco millas, llegamos a la playa donde nos esperaba el buen Che Abente.

Nunca podré yo expresar mi agradecimiento para el magnífico amigo que es Abente. En su avión, y para Pilo y yo, nos trafa, además de las noticias unos magníficos melones y verduras del rancho del capitán Nava. Trafa además, y eso era lo mejor, a dos pasajeros: uno de ellos Juanito, el experto mecánico del campo aéreo de La Paz, con el objeto de que, en caso necesario revisara nuestro motor. El otro pasajero era Poncho Robinson, un pescador que ha visto transcurrir su vida en el golfo de California y que había querido venir con el exclusivo objeto de indicarnos, sobre los mapas de la costa, los lugares donde podemos obtener agua y los mejores sitios para fondear a cubierto de los peligrosos vientos del oeste (*uéstes* les llamamos aquí). Juanito solamente vino a pasear, porque nuestro motor marcha a las mil maravillas, pero, en cambio, Poncho Robinson se puso a trabajar con nosotros, ante las cartas, y nos fue dando precisas y preciosas indicaciones sobre los fondeaderos, aguajes y parajes peligrosos de la costa del golfo y sus islas.

Cuando Poncho Robinson se enteró de que no habíamos ido a isla de Espíritu Santo por considerar peligrosa esa travesía en los primeros días de prueba del bote y de nosotros mismos, nos hizo ver, con justa razón, que habíamos perdido un estupendo material periodístico tanto en la isla como en aguas cercanas. Ahora no podemos volver atrás para recobrar ese material, pero no puedo dejar de escribirlo aquí tal como me lo contó Robinson, por considerar que tiene demasiado interés, no solamente periodístico, sino nacional.

La isla Espíritu Santo, situada a los 24° 30' de latitud norte y 110° 20' de longitud, es un gran pedazo de tierra, árida y escasa de vegetación, con dos pequeños manantiales de agua potable y en todo su litoral bien protegidas ensenadas. Sobre la isla se cuentan interesantes historias de piratas, y varias veces he oído que en ciertas cuevas que se abren hacia el oriente, existen osamentas humanas cuya época y procedencia se desconocen. Esto puede o no ser cierto, puede o no tener interés periodístico. No lo sé porque a la isla Espíritu Santo solamente la conozco de lejos. Pero, lo que verdaderamente es importante en la isla, son las aguas circundantes.

La pesca deportiva de marlin, que año por año atrae a miles de turistas estadounidenses a la ciudad de La Paz, y que se ha convertido en la base

turística de la población, se hace frente a la isla. Los ejemplares que se capturan en las cercanías de Espíritu Santo son verdaderamente notables. Hace un par de años se logró pescar un marlin con peso de 720 libras (340 kilos aproximadamente), y esta temporada, que apenas se acaba de iniciar, ya rindió otro, excepcional, con un peso de 540 libras.

Algo mejor que la pesca deportiva es la pesca comercial. Al norte-noreste de Espíritu Santo existe un bajo donde el mar parece, según la afirmación de Poncho Robinson, hervir a causa de la gran cantidad de atún. Es tanta la abundancia de esa preciada especie que Robinson afirmó que hace dos días (el 21 de mayo) pescaban sobre el bajo 110 pesqueros atuneros. Los barcos pesqueros del atún no son mexicanos, sino estadounidenses. No puedo decir que sean piratas o que pesquen legalmente (más bien lo segundo que lo primero) pero el hecho importante es que toda esa riqueza nunca ha sido aprovechada por los pescadores mexicanos, que no cuentan con equipo adecuado ni están respaldados por empacadoras que les compren el producto. Aunque es muy posible que Robinson, al fin pescador, haya exagerado un poquitín, no cabe duda que son muchos los atuneros que merodean por estas aguas. Desde aquí, isla San José, alcanzan a distinguirse las luces de algunos de esos barcos que llegan a fondear, para pasar la noche, en puertos protegidos de la costa o de la misma isla. En noches pasadas he llegado a distinguir hasta doce barquitos iluminados, y durante mi excursión a la cumbre sur de la isla alcanzamos a ver más de una docena de barcos en aguas cercanas.

La pesca del atún en aguas mexicanas es un problema delicado que no puedo tratar por ahora, por ser demasiado largo y estar fuera de mi campo de observación; es un problema que requiere un minucioso análisis. Pero, de cualquier modo, es una pena que mientras en los pueblos del Territorio Sur de Baja California la población tenga un bajísimo estándar de vida y esté siempre falta de trabajo bien remunerado, los pescadores norteamericanos aprovechen, a 60 millas de distancia, un recurso natural de enorme valor, que podría asegurar la vida y la economía de toda la población.

La llegada de Abente a isla San José motivó nuestro regreso a la misma. Cuando el capitán, Juanito y Poncho Robinson nos dejaron, era demasiado tarde para pensar en salir. Esta noche la pasaremos, por tanto, aquí, y mañana seguiremos nuestro rumbo, hacia otra costa y otras islas del mismo mar.



VIII

Las islas de tierra firme

A pesar del agua salobre y de las bandadas de mosquitos que llegaban por las noches, habíamos llegado a tener cariño para nuestro campamento en isla de San José y nuestros amigos isleños, los trabajadores de la sal. Pero después de cuatro días de permanencia, ya visitados los lugares más interesantes y, sobre todo, al corriente en la redacción del material por publicar, tuvimos que decir adiós a todo mundo. A veces las despedidas son largas, pero ésta, para mi naturaleza nerviosa y violenta, ha sido la más larga de cuantas recuerde. Mi intención era salir a las diez de la mañana y apenas logramos hacerlo hasta después de las cinco de la tarde. Primero nos quedamos al almuerzo, después nos invitaron al *lunch* de mediodía y por poco nos quedamos también a cenar. La gentil esposa del señor Razura nos preparó personalmente un lonche para la cena y nos puso en las manos unos buenos trozos de carne fresca para que la conserváramos seca o salada. Los trabajadores de la isla no fueron menos amables y nos regalaron un pedazo de costillar de un venado que habían cazado por la mañana. Pero el más espontáneo de todos, y sobre todo el más previsor, fue Abel Avilés. Se acercó a nosotros cuando estábamos despidiéndonos, me pidió una pluma prestada y un trozo de papel y se puso a escribir un recado. Creí que iría a confiarme un mensaje, pero grande fue mi sorpresa cuando me hizo leerlo. El mensaje era una carta de recomendación para una tía suya, la señora Josefa viuda de Amador, vecina de El Bosque, a fin de que nos atendiera “tan bien como se pueda”, a nuestra llegada. Este regalo fue lo más útil durante nuestro paso por las islas de tierra firme.

Poco antes de las cinco de la tarde cruzamos la salina a pie para llegar hasta la otra bahía, más protegida, donde estaba fondeado el *Urano*. Esperaba encontrar ahí un pasajero que me había pedido lo llevara a San Evaristo, pero posiblemente salió con anticipación en alguna canoa, porque no pude encontrarlo. Sobre la playa, mientras Pilo inflaba la balsa de goma, algunos trabajadores me pidieron les llevara encargos al pueblo. Los acomodé en la balsa, la echamos al agua y dijimos adiós a los que nos veían partir. Luego desinflamos la balsa, dimos acomodo a todo a duras penas, izamos velas y nos fuimos en busca de San Evaristo.

A LA VELA EN EL CANAL

Detrás del peñón que cierra bahía de La Amortajada en isla San José, la brisa estaba suave. Pero apenas salimos del socaire nos tomó un buen viento de través, restiró la tela de las velas, las infló bien y nos dio buen andar. A esa velocidad calculaba que cruzaría el canal en algo más de una hora y que podría llegar a levantar campamento antes del anochecer. Por la proa veía claramente el recorte del puertecito de San Evaristo y confiaba en que pronto estaríamos en él. Pero en un canal, con corrientes de marea, estas suposiciones a menudo fallan.

Media hora después de haber salido nos habíamos apartado de la línea de travesía cuando menos una media milla, porque el viento y la corriente, ambos empujando por el mismo lado, nos estaban haciendo derivar hacia el norte. Esta deriva tenía una sola consecuencia, la de que pronto tendríamos el viento por la proa si queríamos conservar el rumbo y que por tanto habría necesidad de caminar a la vuelta y vuelta, siempre de bolina, para poder alcanzar el puerto. Esta maniobra es fácil en un bote de vela que tiene quilla, pero no lo es para el *Urano*. Muchas veces, en La Paz, quise intentar marchar con el viento y la corriente por la proa y siempre llegaba al mismo lugar, sin avanzar siquiera un palmo. Como caía la tarde y urgía llegar al otro lado resolvimos la cosa con el motor, pero sin bajar la vela.

Ignoro si este sistema de navegar es frecuente en un bote pequeño, pero a nosotros nos dio magnífico resultado. Con la marcha del motor

controlábamos la deriva, mientras la vela aprovechaba el viento y nos empujaba hacia adelante. No creo que sea invención mía navegar así, pero a los rancheros de San Evaristo les llamó la atención ver un bote a la vela ayudándose con un motor fuera de borda.

Pero pese al sistema llegamos tarde a San Evaristo. Tanto que ni siquiera nos dio tiempo de echar un vistazo a la ranchería. Buscamos una playa de buena arena cerca del fondeadero y ahí desembarcamos con la balsa de goma, justamente con el tiempo necesario para alzar la tienda de campaña y extender los sacos de dormir. Dos chicos que se acercaron a vernos llegar nos trajeron agua en un bote para que hiciéramos el café. Yo encendí una fogata y Pilo limpió la vajilla. Cenamos carne de venado asada, café con leche y un buen plato de dulce en almíbar. Después, ya en la noche, no había más cosa por hacer que dormir, luchar contra los moscos que llegaron del estero y esperar la mañana siguiente.

EL MAR HIRVIENTE

Aquella noche —24 de mayo— no hizo viento. El terral, si sopló, lo hizo tan suavemente que no hizo peligrar la estabilidad de la tienda de campaña. No obstante los moscos, todo era propicio para dormir: el silencio y la oscuridad de una noche sin luna. Sin embargo, tenía una preocupación y me había prometido despertarme a la madrugada. Ignoraba si la bajamar sería tanta que dejaría al *Urano* en seco y quería verificarlo, pues aunque el botecito puede quedar acostado sobre una banda en los fondos arenosos, no me gustaría nada verlo en esta posición tan poco marinera.

No hubiese despertado, a pesar de mi voluntad, a no ser por el ruido. Me sacó del sueño el alboroto de unos chasquidos precipitados, como de indistinta resaca o como de viento en arboleda. Al principio, entre sueños, pensé que sería el viento del oeste, que sopla de tierra, pero la tela de la tienda no flameaba ni nada indicaba la llegada del terral. Pero, en cambio, el ruido continuaba, y venía del mar. Eran chasquidos, palmetazos sobre el agua; eran como pequeñas reventazones de un mar que hierve. Con la curiosidad de investigar la causa del ruido recordé la inquietud por el *Urano* en baja marea. Como era la una de la madrugada era buen

tiempo para echar un vistazo. Tomé la lámpara de mano (una lámpara muy potente, de ocho baterías) y me arrastré fuera del saco de dormir. A esa hora, con una luna paliducha y mocha, apenas levantada sobre la colina, nada era visible sin luz artificial.

La tienda estaba casi cerca de la orilla del agua cuando levantamos campamento, pero con marea baja la distancia había crecido y me costó algunos pasos llegar a la playa, húmeda y fría. Lancé un rayo de luz al *Urano* que apenas cabeceaba, sin viento y sin marejada, y revisé con la lámpara la tierra a mis espaldas. No había nada ni nadie, ni animal, ni hombre, ni mar, ni viento; pero el ruido seguía, corriendo de un lado a otro sobre alguna parte, seguramente sobre el agua. Primero imaginé un enorme animal, tal vez mantarraya o ballena, chapoteando y moviéndose de un lado a otro de la ensenada; pero como el chasquido estaba por todos lados llegó a parecerme imposible que un solo animal fuera el autor. A pesar de la fuerza de la lámpara, desde la orilla me era imposible ver nada. Solamente era perceptible un pequeño oleaje aquí y allá, salpicado levemente de espuma.

Volví a la tienda, arrastré la balsa de goma, metí los remos y me dejé ir hasta el *Urano* que estaba apenas a una veintena de metros. Ahí me paré a popa y me puse a observar el mar, el mar que hervía. Con la luz, el ruido creció y se acercó, y como lo sentí venir, empecé a sentirme inseguro. Alcancé rápidamente un arpón que estaba sobre la cubierta y me pasé la lámpara a la mano izquierda, para poder empuñar mejor el arma. Sin embargo, sobre la superficie no se distinguía aleta de ballena ni machete de tiburón. El ruido no provenía de animal grande.

Bajo el *Urano* se reveló la causa. Al acercar la lámpara a la superficie del agua para observar el fondo, se agolparon de repente miles de pequeñas sardinas. Nadaban ágilmente y saltaban sobre la superficie. A donde quiera que alcanza el chorro de luz de la lámpara todo eran pececillos bailando una danza de miedo y de fuga, porque entre ellos, otros peces más grandes, quizá cabrillas o sierras, pasaban veloces, tragando pececillos con tanta hambre como rapidez. Los peces grandes, al perseguir a los pequeños, no hacían ruido; pero en cambio las sardinillas trataban de escapar casi sobre el ras del agua, produciendo ese chapoteo continuo y amplio.

Aunque bien clara la causa del alboroto, cuando volví a la tienda seguía con la impresión de haber visto hervir la bahía, y no de haber observado la eterna lucha de los animales del mar, donde es ley que el pez grande se coma al chico.

SOBRE EL DIQUE DEL MAR

Para el día siguiente, 25 de mayo, teníamos proyectada una excursión a los pueblos de la cumbre de la sierra (más que pueblos, rancherías). Como era cuestión de hacer una larga caminata a pie, siempre cuesta arriba, en cuanto terminamos el desayuno levantamos el campamento, metimos tienda, sacos de dormir y algo de comida en la mochila, que quedó de un impresionante volumen, y sin ver San Evaristo que quedaba detrás de una loma, nos pusimos en marcha. El *Urano* quedó a cargo de Ricardo Méndez, un rancharo que llegó a tomar café con nosotros. No lo conocíamos anteriormente, pero como es costumbre inviolable en tierras bajacalifornianas el respetar las propiedades ajenas, lo dejamos a su cuidado con una seguridad absoluta, recomendándole mucho que impidiera que lo abordaran los tripulantes estadounidenses de los barcos atuneros que suelen llegar a la ensenada, pues aunque los estadounidenses son por lo regular honrados, son tan generosos como abusivos, y si bien, a cualquiera que esté a su alcance le regalan latas, cigarros y pescado, acostumbran usar lo ajeno como suyo, y en el mismo San Evaristo se dio ya el caso de que los rubios usaran para leña una canoa que a ellos les pareció inservible, pero que para el pescador propietario era un artículo de bastante valor.

Ricardo Méndez, de paso, se extrañó de que pensáramos marchar con tanto peso en la mochila. Nos aconsejó que la aligeráramos, pero nosotros no encontramos forma de hacerlo pues pensábamos necesitar todo lo empacado, y no nos parecía muy difícil llevar en la espalda veinte kilos para ir a un rancho a 25 kilómetros de distancia. Apenas dos horas después, íbamos sufriendo las consecuencias de no haber atendido el consejo de quitar peso a la mochila.

Don Ricardo nos dio las señas de la vereda y el rumbo a seguir. Nos acompañó hasta alcanzar la brecha y luego continuamos solos, cambian-

do la mochila de espalda cada veinte minutos, pues como por falta de espacio en el *Urano* solamente llevamos una, es cuestión de irse turnando para cargarla cada vez que hacemos excursiones por tierra. La brecha a la cumbre resultó bastante clara, no tuvimos ningún temor de extraviarnos, y nos pusimos a seguir la clara huella de unos huaraches, que posiblemente habían seguido el mismo camino uno o dos días antes.

La sierra que bordea el golfo de California es de un corte impresionante. Es la cadena montañosa que hace de espina dorsal de la península, pero no está levantada sobre el eje longitudinal de la misma, sino que a esta latitud (y en casi toda la longitud peninsular) se levanta sobre el golfo, casi perpendicular, aparentemente inaccesible. Para quien la observa desde el mar, da la impresión de ser un dique que impide el escape de las aguas del golfo. Así de vertical y de escarpada es.

Su inaccesibilidad es aparente, pero tampoco es fácil alcanzar la cumbre. Las veredas, cortadas en la roca que hace toda la sierra, extendidas en eses para hacerlas menos empinadas o tendidas sobre los cauces secos de los arroyos, son rutas duras, tapizadas de piedras sueltas, con pendientes tan fuertes que ni para las bien entrenadas piernas del Pilo fueron fáciles de subir.

Cuando apenas íbamos a media cuesta el sol ya estaba a plomo sobre nuestras cabezas, las piedras eran fuego y los cauces de los arroyos eran verdaderos hornos. Con tanta carga como llevábamos pronto empezamos a sentir agotamiento. Los turnos de la mochila habían disminuido a diez minutos cada uno, y entre cada uno de los cambios descansábamos otros diez minutos, tendidos sobre las piedras ardientes. Al salir habíamos llenado tres cantimploras con agua, pero de común acuerdo racionamos el líquido, pensando en la posibilidad de extraviarnos y tener que hacer alcanzar el agua para dos días. Por eso, sin agua casi, la cuesta se nos hizo más pesada a cada paso. A las 12:30 hicimos un alto más o menos largo, y a falta de agua nos bebimos una lata de leche y nos comimos dos latas de dulce, a fin de reanimarnos la energía y de paso aligerar la carga sin tirar nada.

Una hora después, sostenidos más por voluntad que por fuerza, encontramos a un ranchero que habíamos conocido en isla San José. El encuentro con Santiago, que venía montado en una mula, nos reanimó

un tanto; en primera porque comprobamos que veníamos por la vereda correcta, y en segunda porque nos confirmó la presencia de un aguaje a media hora más de camino: “media hora harán, despacio como vienen. Ahí pueden lonchar y seguir camino cuando el sol esté cayendo. Ya El Bosque les queda cerca, como dos horas más”.

El cálculo de nuestro amigo fue exacto. A las dos de la tarde estábamos bebiendo agua fresca y dulce a la sombra de una higuera cimarrona. Ahí quedamos dos horas y media, comiendo y descansando. Al atardecer reemprendimos camino y ya con el crepúsculo llegábamos a El Bosque, directamente a casa de doña Josefa, con el papel de recomendación que nos había dado Abel, y el cual surtió más efecto del que esperaba.

GENEROSIDAD Y POBREZA

Doña Josefa es una viejecita pequeña, arrugadita y con la cabeza blanca. Cuando sus nietos la llamaron se acercó a nosotros y nos tendió la mano, luego recibió el papel y lo pasó a una muchacha para que lo leyera. Cuando terminó la corta lectura exclamó: “¡Ah, es de Abelito!” y no dijo más. Nos invitó a pasar bajo la enramada de su casa y nos ofrecieron dos bancos para tomar asiento. Veinte minutos después la mesa estaba lista, cubierta con un mantelito muy blanco y muy limpio, y servidos dos platitos con frijoles, un poco de queso, y un par de tazas con café. En una jarrita nos llevaron un poco de leche de cabra. Después de la cena nos tendieron el lecho bajo la enramada. Pilo ocupó la cama tejida con tiras de vaqueta y yo un comfortable colchón sobre el suelo.

Estuvimos 24 horas en El Bosque, y durante ellas doña Josefa, sus nueras y sus nietos no escatimaron esfuerzo para servirnos en la mejor forma. Al día siguiente los muchachos nos acompañaron hasta la rancharía cercana: Purificación, y nos presentaron a la gente del lugar. Nos ofrecieron brevas, caña de azúcar y limones. Fuimos cazando por el camino y logramos algunas palomas y un pato de agua dulce. Los muchachos cargaban mi rifle y cuando había paloma a la vista me lo entregaban para que disparara. En otras ocasiones les pedía que ellos lo hicieran y nos divertía ver cómo fallábamos o acertábamos unos u otros.



Fernando Jordán olea en las islas de tierra firme.

(Foto: José Héctor Salgado.)

La gente de todos estos ranchos, como lo es toda la de los pequeños ranchos bajacalifornianos, es de una generosidad encantadora. El forastero pasa, saluda, y si tiene tiempo se sienta a charlar bajo la enramada que hace de terraza junto a la casa de techo de palma. A los diez minutos, aparece la cafetera humeante, así sean las 10, las 12 o las 16 horas. La taza de café es la gentileza obligada para quien llega a la casa del rancho. Si hay leche, lo sirven con ella, y si no, sirven simplemente el café negro, a veces endulzado con azúcar y otras con piloncillo.

Esta generosidad territorial es más apreciada cuando se conoce el bajísimo nivel económico de esta gente, pobre casi todas las épocas del año, aislada de la capital territorial por un desierto inmenso y una montaña desnuda y agresiva. Cuando la lluvia es abundante, lo cual sucede cada tres o cinco años, la gente vive mejor, y entonces ofrece con el café y la leche, queso y tortillas de harina o trigo entero. Pero durante las sequías vive a duras penas, adquiriendo de los esporádicos fayuqueros

(vendedores ambulantes) el café y el azúcar que necesitan para su consumo. El café lo compran a diez o doce pesos kilo, y por eso no es poco apreciable su gesto espontáneo de ofrecer una taza a cualquier extraño que se acerca al rancho.

El día que comimos en El Bosque el menú estuvo variado gracias a las piezas de caza: el pato y las palomas. De otro modo, no hubiese habido para nosotros otra cosa que frijoles, tortillas y café. En estas semanas todas las cosechas están verdes y la gente no tiene, materialmente, qué comer. Casi todas las familias de los ranchos tienen algo de ganado caprino o lanar, pero no sacrifican animales para comer, porque las pequeñas bestias constituyen la piedra angular de la economía regional, y no es cuestión de sacrificarlas para mantener la alimentación. De ellas se aprovecha la leche para fabricar queso, y cuando hay mercado, se venden en pie.

LAS ISLAS

Este viaje que realizamos Pilo y yo a bordo del *Urano* se pensó, principalmente, para explorar las islas del golfo de California. El Bosque, Purificación y San Evaristo, además de otros ranchos, están situados en tierra firme, pero pueden quedar comprendidos dentro de un capítulo como verdaderas islas. A pesar de que quedan en la tierra peninsular, todos estos ranchos no tienen otra comunicación que la del mar. Están afirmados a la tierra continental, pero no tienen salida por ella. De los ranchos de la cumbre de la sierra se puede llegar, en dos o tres días de marcha a caballo, a la ciudad de La Paz; pero muy pocos hacen el viaje, ya que les resulta incosteable para llevar productos o traerlos, y demasiado fatigoso. Sin ser pueblos de pescadores, porque en todos ellos la agricultura y la ganadería en pequeño constituyen el modo de vida, estos pueblos-isla miran al mar cercano, y buscan por él la salida y comunicación con la ciudad.

Las islas de tierra firme son numerosas. Empiezan, con El Coyote, sobre el paralelo 24° 45' y terminan en Loreto, en el paralelo 26°. En otro capítulo daré la lista completa de las que se encuentran precisamente sobre la costa y cuyos nombres no aparecen en los mapas, pero por ahora,

puedo mencionar las que quedan sobre la sierra, a la altura del puerto de San Evaristo, ya que constituyen un grupo afín por sus modalidades económicas. Son: El Bosque, Purificación, Soledad, Los Palmares, Bebelama, Primera Agua y El Parque, principalmente.

Todas ellas viven gracias a los manantiales que fluyen en ciertos rincones de la cumbre y que luego corren sobre cortos trechos, regando huertos y sembradíos. De uno a otro rancho hay distancias de dos, tres o cuatro horas a pie o a caballo, por veredas pedregosas abiertas en la sierra desnuda. Cada rancho lo constituyen, por lo regular, media docena de casas de ramas con techos de palma, donde viven familias de ocho a doce personas. Los principales productos de los ranchos son frutas: naranja, higos, dátiles, mangos, aguacates, uvas, zapote, ciruelas y guayabas. En muchos de ellos, y en pequeñísima escala, se siembra trigo y maíz, cuya producción se consume en el propio lugar. Como he dicho antes, en todos se mantiene algo de ganado: caprino, lanar y vacuno. Estos productos se bajan a San Evaristo y se embarcan para La Paz cuando hay barquitos que los lleven. Como el tráfico de cabotaje es nulo, muchos productos se pierden y solamente las naranjas y el vino de uva encuentran salida, debido a que los compradores de La Paz se interesan por las unas y el otro y envían botes para recogerlos.

Los principales problemas de estas islas son la falta absoluta de comunicaciones con La Paz y el mal aprovechamiento del agua de los manantiales. En casi todos los ranchos podrían construirse, aprovechando los cauces de los arroyos abiertos por las avenidas durante los esporádicos chubascos, algunos diques de retención que aseguraran una mejor distribución y duración de las aguas, tanto para riego como para alimentar el ganado. El otro problema podría resolverse, y muy fácilmente, si de una vez por todas el gobierno pusiera o facilitara la formación de una compañía naviera de cabotaje. De este segundo problema, cuyas consecuencias son gravísimas, habré de extenderme, por otras razones, en otro capítulo posterior.

Pero a El Bosque, Purificación, Bebelama, Los Palmares o Primera Agua, nunca ha llegado ningún representante gubernamental. El gobernador es desconocido por aquí, los diputados por el territorio nunca han llegado a estos ranchos y los ingenieros de caminos, agrarios o de

recursos hidráulicos, jamás han dado una visita a estos pueblos olvidados y necesitados. Eso sí, los impuestos se cobran rigurosamente, pero como la honradez bacaliforniana es clásica, el cobrador de ellos tampoco viene aquí y mejor espera que año por año los rancheros manden sus pagos, lo cual nunca dejan de hacer.

Lo único que demuestra cierta relación con las funciones gubernativas en estos parajes es la presencia de maestros rurales federales. No son muchos, ni siquiera tantos como habría necesidad, pero algo se ha hecho en este sentido. Lo único malo es que los maestros viven las mismas condiciones de pobreza y de olvido que todos los demás rancheros.



Velero *Urano*. 1951.
(Foto: Héctor García.)

SAN EVARISTO

El camino que nos había costado ocho horas de marcha lo hicimos al regreso en sólo la mitad del tiempo, corriendo casi cuesta abajo o dejándonos resbalar por las pendientes pedregosas. Buen trecho del

camino nos acompañó un nieto de doña Josefa, cargándonos la mochila sobre una mulita. Nos dejó cuando vimos el mar, casi en el crepúsculo, y de ahí seguimos solos, a toda carrera, queriendo llegar con luz a San Evaristo. Llegamos ya noche, fatigados y empapados en sudor. Tampoco esa noche tuvimos energía para cruzar el estero (lo cual nos hubiera obligado a descalzarnos) y acampamos en la misma playa de dos noches antes, frente al *Urano*. No quisimos ir a nado a recoger la balsa de goma que estaba sobre el bote y preferimos acostarnos sin cenar.

Al día siguiente —27 de mayo— llegaron temprano dos amigos de isla San José que habían llegado a San Evaristo: León y Pilar. Nos ayudaron a encender la fogata y desayunaron con nosotros. Media hora después, ellos se iban por tierra al poblado mientras nosotros reembarcábamos en el *Urano* para doblar la punta que separa el puerto del poblado. Volvimos a fondear ahí para hacer agua y tomar datos y fotografías de San Evaristo.

San Evaristo es un rancho donde viven ocho familias, la mitad de las cuales son trabajadores de unas pequeñas salinas cuya concesión tiene, en México, el señor Fernando Leal Novelo. El trabajo de la sal está aquí un tanto desorganizado y parece que por hoy no tienen ninguna producción fija. Los rancheros nos ayudaron a llenar nuestros barriles de agua, de un buen pozo que se abre junto a las salinas, y cuando estábamos a punto de partir, Jesús Castro, encargado de las salinas, nos pidió que esperáramos un poco para poder darnos un lonche que estaba preparando en su casa.

En la espera, y a bordo del *Kino*, llegó el Juancho Cuevas, rey de El Pardito. Me dio gusto conocerlo. Posó para nuestras cámaras y nos gastó algunas bromas. Le elogí su voluntad de hacer habitable el islote de El Pardito y me contestó con una carcajada: “Ya ve usted. Hace 28 años llegamos ahí solamente mi mujer y yo. Pero con eso de usar solamente una cobija ya ve lo que resulta. Ahora somos más de veinte”.

Cuevas tiene un bote. Maniobra solamente a la vela y es bastante pequeño. Desplaza tres toneladas aproximadamente y gracias a él los pueblos de las islas de tierra firme no están totalmente incomunicados. El *Kino* es pequeño, pero cuando fondeó cerca de nuestro *Urano*, me admiró mucho ver lo pequeño que se veía nuestro botecito.

Casi a las once de la mañana dijimos adiós a San Evaristo. Castro nos trajo una magnífica comida que guardamos en lugar seguro para que no fuera a volcarse. Gracias a esa gallina y esas tortillas, todo bien preparado, comimos bien aquella tarde. Cuando dijimos adiós a los amigos ya el sol picaba fuerte, hacía buen viento del sur y la poca marejada invitaba a navegar.

IX

La vida en el *Urano*

Entre más días pasan y más navegamos por las aguas del golfo, más se afirma mi convicción de que el *Urano* es un botecito demasiado pequeño para hacerme de placer este viaje periodístico. Hace algunas semanas, cuando le escribía a Pilo desde La Paz invitándolo a venir conmigo, le prometía un viaje interesante, pero bastante duro. Ahora veo que me quedé corto en lo uno y lo otro: el viaje no puede ser más interesante, pero tampoco podría ser más duro. Y todo porque el *Urano* es demasiado chico; ¡Si tuviera siquiera tres o cuatro pies más de eslora! No digo esto por lo que a inseguridad se refiere. En este aspecto lo mismo da un bote de quince que de veinte pies. El *Urano* sigue pareciéndome marinerito, bueno para la marejada, ligero para la vela y para el motor... pero es chico, muy chico; no hay espacio para nada y eso se traduce en incomodidad.

Me extraña verme aquí escribiendo. De buena gana estaría bajo una palmera, bebiendo una cerveza o un jaibol (a bordo tengo buen whisky) y leyendo una novela de detectives o un buen libro sobre viajes. No sé por qué escribo si estoy cansado, si me molesta un ligero dolor de estómago, consecuencia de la variedad de comidas y la frecuente falta de ellas y si tengo las manos tan encallecidas que si paso una sobre la otra me raspan como si tuviera lija en lugar de piel. No me molesta trabajar, en modo alguno; lo que me incomoda un poco y me extraña más todavía es que pueda coordinar el trabajo físico, que es mucho, y el malestar estomacal, con esta penosa tarea de estar sentado, escribiéndoles a los lectores. ¡Qué buena cosa sería que en lugar de escribirles pudiera yo contarles todo de viva voz, los lectores y yo sentados bajo la soñada palmera (de dátil, que

cocoteros no hay por esta costa), bebiendo una cerveza fría o un jaibol con hielo! Pero esto es un sueño. Está dicho que yo tenga que escribir, así los brazos y las manos me duelan de cansados. Y todo este cansancio porque el *Urano* es muy chiquito, que si fuera un poco más grande me bastaría con asomarme al mar desde mi barco para tener material suficiente al escribir a bordo, sin tanto desembarque y sin tanta complicación.

Claro que puede pensarse que yo exagero al recalcar lo duro del viaje, pero por ello, y porque tiene especial interés, voy a hablar en este capítulo de lo que significa el viaje a bordo del *Urano*.

RUMBO Y TIMÓN

Henos aquí a bordo un día cualquiera. Son las nueve o las diez de la mañana. Todo está en su lugar y listo. Podemos partir. Si el viento es propicio vamos a la vela; si no lo es, vamos a motor. Yo me siento en la banca de popa (la única) y Pilo pasa a proa. Grito la orden y empieza a levantar el ancla desembarazándola del sargazo que se ha enredado en el cable y en el cepo. La sube a bordo, la acomoda y la fija sobre las cuerdas y mientras tanto, yo viro, busco el viento o carburo el motor, ya sea vela o motor lo que usemos, y partimos del último fondeadero.

Una vez en rumbo, hacia una isla o cualquier punto de la costa, alguien tiene que permanecer de guardia a la caña (timón). Como el *Urano*, es muy pequeño se mueve mucho con cualquier marejadita que levante el viento, sobre todo si pega por una banda o por la popa. Avanzamos así a guiñadas, cayendo al seno de la ola o subiendo a la cima. El rumbo cae hacia uno u otro lado y no se puede perder un minuto de vigilancia en la caña, hay que ir pendiente de la proa, que apunte hacia el objetivo, o vigilar el compás (hace varios días que el compás no sirve y preferimos por tanto, puntos de referencia). Llevar la caña cansa en media hora y no tanto por lo dura sino por la posición del timonel, que va sentado y haciendo toda la maniobra a fuerza de muñeca. Si se navega a la vela con viento de popa, el timón trabaja poco y hay que ir moviéndolo hacia uno u otro lado para corregir las caídas del rumbo; si el mar es de costado y el viento del mismo lado, el timón hace presión siempre y hay

que mantener firme esa presión a fin de que no se pierda el rumbo, corrigiendo a cada momento. Cuando el viento es por la proa y se navega de bolina, el timón se pone más duro y hay que aguantarlo continuamente con la misma presión.

Mientras tanto, el que no va de turno tampoco tiene descanso. Unas veces hay que ir revisando la costa con los prismáticos, o el fondo del mar si se navega cerca de la costa y hay peligro de escollos o de bajos. Tiene que ir revisando el mar hacia todos lados, observar si viene viento más fuerte, si la marejada aumenta, si no hay ballenas o mantarrayas a la vista (hasta ahora no hemos visto aún las ballenas) y, sobre todo, tiene la obligación de ir situando los puntos de la costa y buscar los ranchos a la orilla del mar. Para el que no va de timonel el sitio de descanso es también la banca de popa, porque no hay otro sitio. Sobre la cubierta no puede tenderse porque la botavara de la vela pasa casi al ras de ella, y en una transluchada, o cambio de rumbo, debe levantarse para dejarla pasar de banda, y si la transluchada es repentina por un cambio de viento corre el peligro de caer al mar golpeado por la botavara. Si se navega a motor tampoco hay sitio sobre la cubierta porque la ocupa el bote de goma. En cuanto a la proa, no hay manera de ir ahí, sobre todo cuando el bote lleva su carga de combustible ya que en ese caso se encabuza tanto que el agua sube a cubierta y empieza a mojar, con salpicones, el hueco de popa. Por una u otra razón los dos tripulantes tenemos que ir siempre sentados uno al lado de otro, sobre la banca de popa. En el mejor de los casos el que no lleva la caña puede acurrucarse en el fondo o ponerse de pie para cambiar de posición.

LA VELA Y EL MOTOR

Muy aparte de la cuestión de rapidez, marchar a vela o a motor en el *Urano*, tiene ventajas y desventajas. Todavía no sabemos qué cosa es preferible. Si instalamos el motor y dejamos las velas por la paz, esto nos permite subir a la cubierta del bote de goma, sin desinflar, y tenerlo listo para cualquier desembarco, ya sea por la tarde o con el fin de revisar algún interesante trozo de isla o de costa. Pero, en cambio, el vibrar del

motor durante dos o tres horas se hace insoportable. No podemos hablar a no ser que lo hagamos a gritos y si el viento nos sopla por la popa vamos respirando el humito azul que despiden el escape del motorcito.

Navegar a la vela es más silencioso. No se escucha otra cosa que el golpear de las olas contra la roda. Pero en cambio no podemos desembarcar rápidamente en ninguna parte. Después de echar el ancla hay que desdoblar la balsa de goma, y durante quince minutos estar haciendo músculos con la bomba de aire, lo cual resulta bastante cansado. La balsa de goma tiene un tanquecito de gas para llenarse de un golpe, pero es solamente uno y hemos decidido no gastarlo para poder aprovecharlo en alguna situación peligrosa donde la balsa de goma signifique nuestra tabla de salvación.

Por estas circunstancias cada mañana se nos presenta el dilema: ¿Qué utilizar: vela o motor? Casi siempre, la respuesta depende de nuestro estado de ánimo y del cansancio de nuestros músculos.

En uno u otro caso, el tiempo que navegamos es aproximadamente de seis horas por día como máximo y de cuatro como mínimo. Recorremos así de 15 a 25 millas según estén el mar y el viento. Durante todas esas horas estamos siempre bajo el sol, tostándonos la piel, porque el *Urano* no tiene toldilla ni nada que proyecte un poco de sombra sobre la bancada. Desde hace días vengo pensando en la forma de instalarle una toldilla que pueda extenderse, al menos, cuando navegamos a motor, pero hasta ahora no he podido encontrar solución para el problema de las asoleadas. Nos gusta el sol, es cierto, y lo disfrutamos en traje de baño, pero no he sabido todavía que sea recomendable estar expuesto seis horas o más diarias a los rayos directos del sol. No creo que llegue a enfermarnos, porque ya ni siquiera nos escuece la piel, pero lo que sí creo es que nuestra deshidratación, y por tanto nuestra fatiga, aumentan con las largas exposiciones al sol.

EL MENÚ DE A BORDO

Las comidas a bordo son en exceso frugales. No se puede guisar por falta de espacio para la cocina. Cuando el hambre aprieta bebemos un poco de

café con leche guardado en el *thermos* y comemos algunas galletas marineras, duras como piedra. Ésa es toda la alimentación durante las cuatro, cinco o seis horas de navegación. Todas las comidas se hacen en tierra, junto al campamento provisional. La despensa del *Urano* es reducida. Disponemos de jugos de frutas, leche condensada, leche evaporada, frutas en almíbar, chocolate en barras, sopas enlatadas, jalea de membrillo, polvo de café, azúcar en cubitos y de aceite para cocinar. Como pan, la imprescindible galleta marinera. Con todo esto debemos ingeniarnos para confeccionar alguna comida variada al llegar a tierra.

Faltan carne y pescado, pero la primera la conseguimos algunas veces en tierra, ya sea comprada en los ranchos o mediante la cacería; y la pesca la practicamos casi cotidianamente. Cuando nos falta algún trozo de carne salada nos acercamos a la costa, preferiblemente cuando está llena de acantilados y escollos. Ahí, mientras uno cuida del timón muy cuidadosamente para evitar un choque, el otro suelta el curricán de plumas, de cuchara o de hueso. Nunca falla ninguno de ellos y las cabrillas se ensartan en el anzuelo. Con una cabrilla grande nos basta para comer ese día y la mañana siguiente, o con dos pequeñas. Hasta ahora, después de tres semanas de navegar por el golfo, no hemos capturado ningún pez grande, como la garropa o el tiburón. Me alegro de ello porque no sé qué podríamos hacer para subir a bordo un animal de 40 o 50 kilos de peso y acomodarlo en un espacio tan pequeño que apenas basta para nosotros. Con las cabrillas de dos kilos o las sierras de igual tamaño tenemos más que suficiente.

Pero a veces no hay costa rocallosa a nuestro alcance y el curricán no da resultado. Esos días el problema se complica porque hay que llegar a tierra para conseguir comida, con dinero o con el rifle, y no es nada divertido, después de seis horas de sol, estarse todavía dos horas más dentro de las botas persiguiendo liebres entre los matorrales espinosos.

LOS CAMPAMENTOS

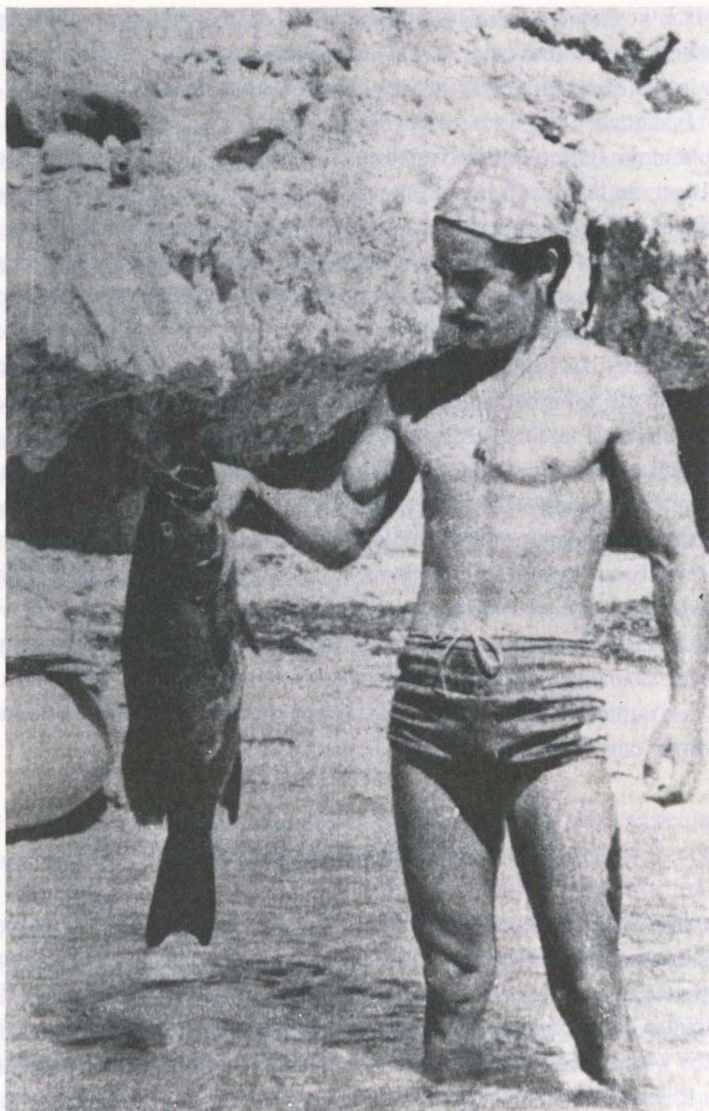
Todas las tardes hay que hacer campamento en tierra, en playa desolada o frente a algún rancho costero. La maniobra de zarpar se repite. Yo tomo

la caña y Pilo pasa a proa en cuanto enfilamos hacia la costa elegida para campamento, ya sea de isla o de tierra firme. Disminuyo la velocidad, vamos observando el fondo que sube y se acerca a la superficie del agua, y si es de arena y está defendido de los vientos del oeste, grito la orden y Pilo tira el ancla. Ese momento es casi siempre entre las dos y las tres de la tarde. En seguida botamos al agua la balsa de goma y nos vamos a dar un reconocimiento a la playa. Si es factible acampar en ella, nos quedamos. Si tiene demasiado matorral o sopla mucho viento nos vamos en busca de otro sitio.

Una vez elegido el lugar para acampar empieza otra etapa de trabajo que nada tiene de placentera. Hay que bajar el equipo de tierra: tienda de campaña, *sleeping bags*, rifle, cámaras, latería, pescados, galletas, agua, platos, tazas, ollas y sartén. Son dos viajes de balsa del *Urano* a la playa, y a menudo tres, porque nunca deja de olvidársenos algo. La cosa es simple cuando el mar está en calma, pero cuando hay marejada es otra cosa. Entonces acercamos la balsa casi a nado, procurando que no salte el agua adentro y nos moje los sacos de dormir, lo cual pasa casi siempre. Las cámaras bajan a tierra encerradas dentro de bolsas de nylon, lo mismo que los cartuchos y las lámparas de baterías. Ya en tierra con todo ese montón de cosas, uno se preocupa de levantar la tienda y el otro de buscar leña para una fogata. Finalmente, viene la preparación de la comida. Otra tarea inútil y enfadosa. ¡Cuántas veces he maldecido la necesidad de comer que tenemos los humanos!

Yo soy el cocinero y Pilo el lavaplatos. Si traemos carne o pescado la cosa es simple. Arrojo la una o el otro a las brasas para que se asen y acerco agua en la cafetera para preparar el café. A veces las cabrillas van a la lumbre sin nada de limpieza preliminar. Se asan con todo y tripas cuando son grandes, puesto que de ellas no aprovechamos sino algunos cortes de las partes carnosas, lo demás es basura. Pero otras veces estamos exigentes de paladar y hay que preparar una sopa y freír rebanadas de pescado en aceite de oliva. Esto es mejor pero representa mucho tiempo y más trabajo. Cuando terminamos de comer, casi por lo regular anochece ya.

A esas horas no queda otra cosa que dormir. Algunas veces quisiéramos leer, pero la luz de la lámpara de baterías atrae moscos, moscas y palomitas y es preferible apagar pronto. Lo único obligado es hacer



Fernando Jordán con el producto de su pesca.

(Foto: José Héctor Salgado.)

anotaciones rápidas sobre lo visto durante el día. No hay manera, por más que he buscado la forma, de llevar un diario en forma. A bordo no se puede escribir y en tierra, en esos campamentos rápidos, menos.

Las noches son cortas y los días muy largos en este tiempo. Ésa es una ventaja. Ignoro qué haríamos en caso de tener noches de trece horas en lugar de las nueve horas de estas semanas. Así el día nos alcanza bastante bien y la oscuridad, casi toda, la pasamos durmiendo, encerrados en nuestros sacos de dormir, con el rifle entre nosotros y la lámpara a la mano. Dormimos estas noches sueños pesados, de cansancio absoluto, y pocas veces, a no ser por el acoso furioso de los moscos, despertamos a medianoche. No mantenemos encendido el fuego del campamento y los animales, si quieren, pueden acercarse a merodear. Hace algunas noches nos pasó algo curioso. Durante la noche no sentimos absolutamente nada, ni ruido ni el paso del viento. Creí que habíamos dormido solos en la playa desierta. Pero al despertar, cuando volvía de la playa, me llamaron la atención unas huellas grandes sobre la arena. Eran huellas de león (puma americano); de un león que se había pasado la noche merodeando a 50 metros de nuestra tienda, tal vez atraído por el olor de una gallinita que habíamos sacrificado para la cena. Desde esa mañana decidimos tener más cuidado al acampar y construirnos con ramas una pequeña fortaleza para evitar que los animales lleguen a dormir con nosotros.

LAS OTRAS FAENAS

Los días son largos, pero las mañanas son cortas para nosotros. Despertamos casi siempre a las seis de la mañana. Bebemos un jugo de frutas para despertar el apetito y volvemos a encender el fuego para recalentar los sobrantes de la comida-cena del día anterior. Luego, mientras Pilo lava los platos y levanta el campamento, doy una vuelta para tomar fotografías.

Reembarkamos casi por costumbre, a las ocho o nueve de la mañana. Otra vez el problema de llevar el equipo a bordo sin mojarlo, de acomodarlo dentro de la estrechísima cabina del *Urano*. Pilo achica con la bombita de mano los litros de agua que acostumbran meterse al *Urano*,

ignoro por cuál de las costuras; yo limpio un poco, reviso la colocación del remo, los arpones y las figas, estibo los cabos y enredo o desenredo los curricanes. En el último momento echamos mano a la carta y al *Derrotero de la costa*, nos aprendemos de memoria los detalles de los próximos puntos que tocaremos o veremos de lejos, para tener modo de situarnos fácilmente. Sería mejor llevar la carta sobre la banca, pero los rociones y el agua no dejan nada seco a no ser que esté bajo cubierta. Finalmente, subimos el bote de goma y lo desinflamos y si es que vamos a ir a la vela, Pilo levanta el ancla y volvemos a navegar.

En toda esta crónica sobre la distribución de un día cualquiera a bordo del *Urano* no veo un momento libre, ni un descanso, exceptuando el del sueño. Y a pesar de eso, no faltan labores que cumplir. Quisiéramos disponer de tiempo para limpiar y aceitar el rifle, hacer falcaceados en los cabos y algunos ajustes que están esperando; quisiera tapar con masilla algunas grietas del bote y parchar un pequeño escape de la balsa de goma. Pero no hay tiempo. A bordo del *Urano* solamente hay trabajo, siempre en exceso, mucha incomodidad y alguna fatiga.

Es un viaje duro, muy duro, pero también mucho más bello e interesante de lo que nos esperábamos. ¡Hay cosas que valen la pena!

NUESTRO MUNDO

El embrujo del mar, la atención constante, la vigilancia perpetua, el temor siempre presente por los posibles peligros, el cansancio frecuente y los múltiples trabajos, parecen aislarnos a los dos tripulantes del *Urano*, al *Urano* mismo y a la bella Marina, dentro de un mundo pequeño e inmenso, simultáneamente. Por las noches, bajo los cielos estrellados, tendido de espaldas sobre el saco de dormir, trato de reconcentrarme y fijar mi atención en algo más que en nuestro *Urano* y nuestro golfo. No hay nada. Todo es difuso y lejano, como si se encontrara muy lejos o nunca hubiera existido. El pensamiento de la guerra, que a menudo me asaltaba en la ciudad, aquí ha pasado a ser un recuerdo tan lejano que ya no implica temor; la situación política de México, con sus problemas profundos de desorganización, corrupción e impreparación, son fan-



Fernando Jordán y José Héctor Salgado a bordo del *Urano*. 1951.
(Foto: Héctor García.)

tasmas de otra época mía, y su presencia ya no alcanza a turbarme ni a causarme inquietud o indignación. Aun para la nostalgia no hay hueco en nuestra sensibilidad. Hace algunos días vi un poco pensativo al Pilo y le pregunté: “¿Extrañas algo?”. “Un poco —me dijo—, un poco la casa y la familia”. Esta nostalgia del Pilo va desapareciendo poco a poco, se va aclimatando, tomándole confianza al *Urano*, al mar, a los pueblos y la gente del golfo bajacaliforniano. Pronto estará como yo, casi insensible, sintiendo que el mundo, todo nuestro mundo, es la playa de hoy o la playa de mañana, el botecito, el mar inmenso y nuestra única hermanita la muda, discreta y hermosa Marina, la muñeca-mascota de a bordo.

En cuanto al amor, no existe tampoco. Es una ilusión. Cuando se vive en la ciudad es difícil mantenerse sereno, lejos de la sociedad femenina. Aquí, en el mar, llega uno a olvidar sin esfuerzo la existencia de esos extraños seres que son las mujeres. Hasta ahora, después de las tres semanas de navegar, no hemos pensado más de cinco minutos en las mujeres ni en el amor. No existen las unas ni el otro, son invenciones de la civilización, complejos de ciudad, necesidades dentro de los grupos humanos, no de navegantes solitarios.

Es posible que todo esto sea egoísmo; que nuestro pequeño mundo que hacemos el Pilo, el *Urano*, Marina y yo, sea resultante de un egocentrismo absoluto. Tal vez así sea. Pero, analizada esta reacción desde nuestro punto de vista, no puede ser más natural. Nuestro problema máximo, por ahora, es vivir. Lo que nos permite vivir somos nosotros mismos y nuestro bote, lo que pone a todo esto un toque de simpatía es Marina y lo que hace amplia nuestra satisfacción es el mar. Eso es todo. Nosotros hacemos el centro de ese mundo que es pequeñito y terriblemente grande. Sin nosotros no existiría, y la vida gira en torno nuestro, porque por ahora nosotros somos la vida.

Mañana o pasado, de vuelta a la civilización, seremos otra vez, Pilo y yo, dos engranajes de una maquinaria inmensa que nos arrastra y nos lleva casi a su antojo, y Marina pasará a ser una muñequita inanimada, sin espíritu y sin sonrisas. Pero, por ahora, está aquí, sobre el *Urano*, en nosotros mismos, el centro del mundo, y si nuestro egocentrismo es lícito o imperdonable, no importa. Es natural, es consecuencia de una aventura que hacemos marchar nosotros y nadie más.

Por eso, aún con el trabajo, la fatiga, los temores y todos los otros problemas, estamos felices y vamos contentos. Para mí, personalmente, este viaje es el primero que me hace sentirme hombre y no una hormiga. Es la gran satisfacción de este crucero por el Mar Roxo de Cortés. Es la gran alegría de un viaje que de buena gana deseo para todo aquel que quiera sentirse, una sola vez, independiente y fuerte, libre y señor de su propia vida y de sus propias esperanzas.

X

Los pueblos hambrientos

La galleta marinera es una vieja invención. Es posible que desde tiempos bíblicos, cuando Noé inventó el arte de la navegación, fabricara junto con el arca las primeras galletas marineras. Si esto resulta exagerado, hay, cuando menos, bastantes posibilidades de no errar al afirmar que Colón, cuando descubrió América, navegaba alimentando a sus tripulantes con esos panecillos duros y casi esféricos, que no se enlaman, ni reblandecen, ni cambian de sabor y ni siquiera se pudren después de estar encerrados dos o seis meses en una caja embodegada.

Hasta donde sé, la galleta marinera (*sea biscuit*, en inglés) se hace únicamente con harina y agua y luego se hornea hasta que adquiere su característica dureza. La falta de grasa es lo que impide su descomposición y permite guardarla por largo tiempo en cualquier lugar, con cualquier clima. Es el pan de los marineros de todas las épocas. No hay nada que pueda suplirla, y cuando en los barcos de modelo antiguo, por efecto del calor o de la humedad toda la provisión está echada a perder, siempre queda para la tripulación galleta marinera que, en el peor de los casos, puede comerse en agua. Es un buen alimento, no el peor de todos. Y si bien es dura para los dientes, es ligera y nutritiva en el estómago.

Nuestro primer contacto con la galleta marinera que trajimos de La Paz no fue una agradable sorpresa. Estaba demasiado dura para nuestras, más o menos, buenas dentaduras. La partimos a golpes y la metimos a remojar dentro de nuestras tazas de café con leche. La galleta, así, sabía mejor, era indudablemente comestible. Desgraciadamente nuestra galleta

marinera (la del *Urano* exclusivamente) tiene un saborcillo raro, de humedad, gasolina, aceite y cucarachas, todo revuelto. Es un sabor que ha impregnado todas las cosas y que hemos denominado "sabor a *Urano*". El chocolate sabe un poco a eso, y aún el agua, cuando la guardamos en cantimploras de nylon, adquiere el mismo sabor a *Urano*. Ésa es también una consecuencia de la falta de espacio bajo cubierta, donde van latas de gasolina, botes de aceite, sacos de dormir, agua y ropa sucia en el mismo sitio.

Por todas esas cualidades le hicimos un poco de asco a nuestra galleta, pero, pese a ello, la comimos porque teníamos hambre. Al paso de los días hemos descubierto que ya la encontramos sabrosa y que es buena, aún seca, para entretener al estómago cuando las travesías son largas y el hambre aprieta. Pero, más que por costumbre, le hemos tomado cariño a la galleta desde que empezamos a darnos cuenta de la situación económica de los pueblos de la costa interior de la Baja California, de las "islas" de tierra firme. Desde que vimos a los rancheros gustar nuestra galleta con verdadero placer y que la han comido como si hubiera sido pastel, hemos decidido, inconscientemente, que este alimento nacido de un anti-quísimo descubrimiento, es casi un manjar, suave, sabroso y nutritivo.

RANCHOS Y RANCHEROS

He escrito toda esa introducción sobre la galleta marinera porque quería hablar del hambre, en el *Urano* y fuera de él. Quería escribir este capítulo que, en rigor, debería llamarse el Capítulo del Hambre. Nosotros, algunas veces, la pasamos mal. Por lo regular hacemos solamente dos comidas al día y hay horas en que sentimos los estómagos vacíos y llega a dolernos la cabeza como primera y única consecuencia. Fuera del *Urano*, en cambio, en todos los ranchos de la costa y del interior el hambre es un mal endémico; no es cuestión de horas, es cosa de días, semanas y meses. Ahí se padece hambre crónica, en todos esos ranchos olvidados de los mapas, del gobierno, de las empresas particulares, del agua y de la abundancia.

No son pocos estos pueblos infortunados. Si fueran dos o tres acaso no valiera escribir de ellos, pero son docenas. Tengo anotados en mi diario los nombres de 32 ranchos sobre la costa, entre La Paz y Loreto, y 25 sobre

la sierra que corre paralela al mar. Mi lista no está completa en modo alguno, y estoy seguro de que son más de media centena las pequeñas agrupaciones humanas, de 20 individuos como mínimo y 60 como máximo, donde los hombres no encuentran solución al problema eterno: hambre.

La lista de los pueblos sobre la costa la doy por separado a fin de que puede utilizarla la Secretaría de Marina para hacer adiciones al *Derrotero de la costa*. En cuanto a los pueblos sobre la sierra que mira al mar y que distan de ella una distancia aproximada de 20 kilómetros, son los siguientes: La Presa, San Pedro, Las Ánimas, Las Pareditas, El Quelele, La Soledad, Purificación, El Bosque, Bebelama, Primera Agua y Las Vegas (de norte a sur, empezando en Los Dolores, cerca del paralelo 25 grados latitud norte). Los ranchos que siguen las sendas que cruzan la sierra y que llegan hasta la vertiente del Pacífico son, empezando en Los Dolores, los siguientes: Banderitas, Casitas Viejas, Santa Rita, Matancita, San Basilio, Agüí, El Paso Hondo, El Paso de Iritú, Iritú, Las Palmitas y El Plátano. Esta fila de ranchos termina en el que corresponde a la vieja misión de San Luis Gonzaga.

Todos estos sitios presentan características comunes. Son diminutos ranchos donde se practica la ganadería en pequeñísima escala y se siembran algunas matas de verduras o algunos frutales. Se componen, cada uno, de dos, tres o seis cabañas de ramas techadas con hojas de palma. Todos ellos viven firmes en tierra, porque el mar les queda un tanto lejos, y entre sus pobladores no hay pescadores en actividad. Son todos rancheros, es decir, agricultores y ganaderos. Cada rancho tiene aguaje o manantial. En unos el agua es dulce, en otros es bastante salobre, pero en muy pocos corre en abundancia. La característica común de estos ranchos con los de la costa, cuya lista doy en espacio aparte, es el hambre. Todos se suman en la lista de los ranchos hambrientos.

“NO HAY NADA”

Nosotros no hemos visitado cada uno de los ranchos, pero hemos llegado a muchos de ellos, principalmente a los correspondientes a la lista de los

ranchos sobre el mar. Unas veces nos hemos acercado para conocerlos y las más de las veces con intenciones de conseguir comida. En todos los que hemos puesto el pie, excepción hecha de los tres lugares donde se explota la sal (isla San José, San Evaristo e isla del Carmen) la respuesta a nuestras pretensiones ha sido la misma: "No hay nada". Esto se refería a todo lo comestible, no especialmente a lo que hubiéramos pretendido adquirir para comer. Aún detallando, la conclusión resultaba la misma.

—¿Y un poco de carne seca?

—No hay.

—¿Un poco de caguama?

—No hay. Está escasa la caguama.

—¿Un poco de leche?

—No hay.

—¿Y un trozo de queso?

—No hay.

—¿Es que nos va a dejar morir de hambre?

Y entonces la buena señora sonreía, ya fuera en Quelele, en San Carlos, en El Puerto, en Agua Verde o en Ligüí:

—Bueno... si quieren unos frijolitos cocidos sin manteca y unas tortillas de trigo entero, porque no tenemos maíz ni harina...

Aceptábamos de buena gana y completábamos el banquete con nuestras propias provisiones. En algunos ranchos nos dieron café, en otros tuvimos que volver a bordo a traer el café para que se pudiera preparar. Nuestro aceite resolvió a veces el problema de los frijoles sin manteca y otras, a falta de tortillas, resolvimos el asunto con galleta marinera traída del *Urano*. En Ligüí, con imploraciones y ruegos (pues en verdad nos urgía ya que la pesca había sido tan infructuosa como la caza) conseguí que la señora del rancho me vendiera una de sus tres gallinas. Ahora que llegué a Loreto, un lugar de cierta abundancia, y recuerdo aquello, me siento avergonzado; fue un crimen haberles quitado esa pollita, aunque haya pagado por ella el doble de lo que me pidieron.

En Ligüí, con imploraciones y ruegos (pues frijolitos sin manteca y tortillas de trigo entero) fuimos testigos de algo verdaderamente doloroso. Al sentarnos a la mesa bajo la enramada ocupaban una banca dos rancheros, uno del lugar y otro del rancho vecino. Los saludamos, nos

sentamos a su lado y dejé caer sobre la mesa, envueltas en una manta, las galletas marineras. Uno de los rancheros les lanzó una mirada inequívoca y durante buenos segundos las estuvo mirando con cierta animación. Mientras nos calentaban los frijolitos y doña Cuca preparaba la cabrilla que traíamos, me puse a platicar con el ranchero que había observado las galletas. Nuestra plática resultó desordenada, vaga y confusa. Yo trataba de recabar informes sobre los fondeaderos y aguadas de la costa, pero el ranchero se distraía, contaba muy vagamente (lo que no es costumbre entre los rancheros peninsulares), se olvidaba de mis preguntas y había que repetírselas. Al principio creí que era tonto y que padecía de la cabeza. Después de un buen rato descubrí su mal, era otro y peor: tenía hambre. En cuanto llegué a esa conclusión tomé disimuladamente una galleta y empecé a roerla, en seco; invité a Pilo a que empezara a comer y lo mismo le dije al ranchero. No hubo necesidad de repetírselo. Tomó una galleta y la mordió con satisfacción, luego otra y otra más. Entonces prestó más atención a nuestra charla y respondió mejor.

Cuando nos despedimos en Agua Verde dejé un poco de aceite para doña Cuca y medio pomo de carne para su anciana madre. Hay que hacer la aclaración de que las dos señoras son las dueñas del rancho y quienes dirigen el poco comercio y la escasa agricultura. Son las ricas del lugar.

EL MAESTRO HAMBRIENTO

Poco antes de Agua Verde están Los Dolores. Es el sitio de una de las antiguas misiones jesuitas bajacalifornianas: la de Nuestra Señora de los Dolores. El lugar tiene buenas tierras, aproximadamente 100 o 150 hectáreas de tierra aprovechable (solamente se cultivan 20, más por negligencia y abandono de los dueños que por otras razones) y un manantial que se lanza en pequeña cascada desde un peñón de la sierra. En años anteriores, las tierras estuvieron bien trabajadas, se construyeron tanques de almacenamiento y distribución y se abrieron pozos y canales para riego. El viejo Enrique Von Borstel trabajó mucho ahí y levantó una hacienda de magníficas perspectivas. Pero los herederos, los Von Borstel de La Paz, han abandonado casi totalmente los trabajos,

mantiene al cuidado de la hacienda a un solo hombre que dispone de media docena de peones. Ellos pudieran hacer algo si les enviaran avíos, combustible y otras cosas desde La Paz, pero como sufren largos olvidos, la hacienda sigue marchando hacia la decadencia. Hace poco esta hacienda fue visitada por un jefe menonita quien tenía intenciones de adquirirla para un grupo de sus correligionarios, pero parece que no hubo arreglo en cuanto al precio.

Ahí, en Los Dolores, el encargado Quirino Barrasa Aguiar, se portó gentil con nosotros. Nos instaló en un corredor del casco de la hacienda y comimos, a su mesa, machaca, tomates, camotes y bebimos leche fresca. Pero esta aparente abundancia es privilegio del encargado y su familia. En todo el resto la miseria es ley.

El maestro rural del lugar y simultáneamente de Tembabeche y Las Cuevas —simultaneidad sólo explicable mediante el don de la ubicuidad— es todo un tipazo. Es originario de Veracruz y se siente bastante bien en Baja California. Ha sido pescador de tiburón, de perlas, marinero, rancharo y, por ahora, profesor rural. Fernando Gajón Rubio, con toda su simpatía veracruzana, me ha explicado bastantes detalles respecto al mal regional. Él mismo, y si cabe decirlo al estilo de Paul de Kruif,* es uno de los vencedores del hambre, en el sentido de que ha logrado supervivir, a pesar de las aflictivas situaciones arrostradas.

*Paul Henry De Kruif. Sagaz y profundo escritor estadounidense de origen holandés. Vino al mundo el 2 de marzo de 1890, en Zeeland (Michigan) y falleció 81 años más tarde, el 1 de marzo de 1971, en Holanda. En 1926, al otorgarle el doctorado en Farmacia, la Universidad de Michigan se honró con el paso de De Kruif por sus aulas y laboratorios. El talentoso autor, que entre 1912 y 1917 sirvió a esa institución como bacteriólogo, trabajó más tarde —entre 1920 y 1922— en el instituto Rockefeller y en 1925 escribió *Arrowsmith*, en colaboración con Sinclair Lewis. Larga es la lista de sus libros amenos y cautivadores, todos los cuales han gozado de gran reconocimiento en los medios académicos de las ciencias biológicas y de la salud de las siete últimas décadas. Entre los más famosos que aquí podemos mencionar figuran: *Los cazadores de microbios*; *La hormona masculina*; *Los hombres que vencieron a la muerte*; *Salud es riqueza*; *Para qué mantenerlos vivos*; *Vida entre médicos*; *Los siete hombres de acero*; *Los vencedores del hambre* y su texto autobiográfico *Vientos de cambio*, publicado en 1962. De Kruif era de la opinión de que “ninguna ciencia puede ser popularizada con más utilidad que la ciencia médica, porque ninguna otra necesita tanto de la íntima colaboración del público”. De ahí que una vasta parte de sus escritos se haya divulgado por medio de las páginas de la prestigiada revista internacional *Reader's Digest*. (N. C.).

“No he conocido nunca otro lugar —explica el profesor— donde los hombres sean capaces de trabajar sin comer. Los he visto cumplir sus obligaciones día tras día haciendo una comida cada 24 horas, o a menudo cada 48 horas. La miseria de esta gente es materialmente espantosa. Pocas veces tienen algo que comer. Están faltos de leche, carne, legumbres, huevos, harina y azúcar. El café, que es casi un vicio en el interior bajacaliforniano, lo consiguen con grandes trabajos y a un elevado precio, de los fayuqueros que llegan a sitios distantes diez a doce horas a caballo desde aquí. Cuando les falta todo echan mano al último recurso, que es el maguey de los alrededores. Tatemán un poco las pencas y luego las mascan, extrayéndoles el zumo dulce que producen”.

Por lo que respecta al profesor, aunque no se hubiera incluido entre los rancheros, también ha pasado hambres tan agudas como ellos. “Hay ocasiones —me ha confesado— en que he tenido que sustentarme de hierbas cocidas y de frutas de pitahaya, como los indios antiguos.”

“¿Y en estas condiciones —me preguntaba— qué es lo que puede hacerse en el terreno educativo? Los muchachos vienen sin desayunar y muchas veces sin haber cenado el día anterior. No aguantan las clases. Algunas veces se desmayan ellos, como yo mismo me he desmayado... por hambre. Además, cada día son menos. Las familias emigran a otros sitios. Andan continuamente cambiando la ubicación de sus ranchos, en la búsqueda de comida. Por otra parte, no todos los muchachos pueden venir porque tienen que ayudar a buscar el sustento de la familia. Algunos pastorean las pocas cabras que hacen su heredad, otros van en busca de mezcal para comer y hasta algunos se van a preparar trampas para animales.”

LAS CAUSAS

Y toda esta tragedia, ¿en dónde tiene su origen? No es en la indolencia (el ranchero bajacaliforniano no es muy trabajador, pero no vive hambriento a causa de eso), ni en la falta de trabajo, ni en la de dinero (el profesor gana sueldo, como lo devengan los peones en los ranchos como el de Los Dolores). La causa es simple y única: falta de comunicaciones.

Los rancheros y los profesores trabajan, ganan dinero, pero no tienen dónde comprar ni en qué invertir el mucho o poco dinero ganado (más poco que mucho). Son habitantes de las islas de tierra firme, viven entre el desierto, la montaña y el mar, y esos tres muros son infranqueables porque la fuerza gubernamental no ha querido abrir brechas en ellos, sino que, por lo contrario, ha cerrado la única que hasta hace poco existía. En realidad, no es que los hombres de los ranchos mueran de hambre; es que el gobierno los está matando de hambre.

Estos ranchos-islas, estos pequeños campos de concentración donde la alimentación es práctica de lujo, nacieron desde la época de la pesquería de perlas los más, y algunos antes, desde la época jesuítica. Crecieron y se desarrollaron apoyados en el tráfico marítimo del golfo de California, siempre surcado por las embarcaciones a vela de las armadas de los pescadores de perlas. Después encontraron cauce en la vida, durante el auge de la pesca de tiburón, pero desde esta época ya se perfilaba su aislamiento futuro. Poco después de la Revolución, el gobierno, a fin de mantener comunicados esos puntos habitados y habitables, otorgó una subvención a una empresa naviera, Von Borstel y Castro, para que sus pequeños barcos de motor llevaran y trajeran mercancías. Por entonces los ranchitos producían fruta y ganado en mayores cantidades que actualmente (la producción ha decrecido porque les parece inútil sembrar lo que nadie puede aprovechar) y los barquitos de Von Borstel obtenían algún provecho en el cabotaje. Salían de La Paz, recorrían toda la costa hasta Santa Rosalía y luego cruzaban el golfo para entrar en Guaymas. Eran los concesionarios del correo terrestre... Siempre hubo dos o tres barcos en servicio, todos pequeños, pero todos puntuales. Dos veces por semana tocaban cada uno de los puntos de la costa.

Hace algunos meses, el gobierno dio el golpe de muerte al tráfico marítimo de cabotaje en el golfo de Cortés. Canceló la concesión del correo para la compañía de Von Borstel (que por cierto nunca había hecho nada para mejorar el servicio) y le quitó la subvención. Una y otra fueron cedidas a una compañía aérea de Sonora: Trans Mar de Cortés, cuyo principal accionista es el señor Mayo Obregón, hijo del expresidente de la república. Posiblemente, con esto se intentó dar más rápida comunicación al sur bajacaliforniano con el macizo continental y

propiciar, de paso, el desarrollo de las vías aéreas a través del Mar Bermejo. Pero lo que no calcularon quienes permitieron el traspaso de concesión y subvención era que, junto con esa indudable ventaja, creaban un problema gravísimo para cientos de personas.

Analizando la situación objetivamente puede llegarse a estas conclusiones: la protección a la línea aérea sobre el golfo de Cortés propicia el turismo a La Paz, Loreto y otros puntos de la costa bajacaliforniana; permite una mayor rapidez en las comunicaciones (aunque por la falta de aviones el correo se retrase más que antes) y asegura trabajo a una docena de personas —dos pilotos, dos copilotos, dos sobrecargos, cuatro agentes de pasajes y dos mecánicos—. Éstas son las ventajas que se desprenden del establecimiento y protección a la compañía Obregón.

Las desventajas me parecen más y más graves. Ha quedado anulado el tráfico marítimo en el golfo; los 32 pueblos de las orillas del golfo, entre La Paz y Loreto, y la otra cincuentena de pueblos cercanos están aislados y sus habitantes mueren de hambre; han perdido su empleo los capitanes y las tripulaciones de los barcos de Von Borstel, los alijadores y estibadores de los tres puertos bajacalifornianos: La Paz, Loreto y Santa Rosalía (sin incluir Mulegé y Guaymas); el correo está peor que antes y se ha perdido la producción agrícola y ganadera de los ranchos de la costa, que ya no quieren producir porque no tiene manera de enviar sus productos a los mercados de La Paz, o al de Santa Rosalía.

Me parece que, expuesta la situación de esta manera, desapasionada y objetiva, el lector puede deducir la conclusión y la solución más adecuada.

EL PALIATIVO

Hace algunas semanas, queriendo remediar esta grave situación sin inmiscuirse en la cuestión burocrática de las concesiones y las protecciones federales, el gobierno territorial puso en servicio un viejo barquito de cinco toneladas, el *San Antonio*, a fin de que uniera por mar Loreto con La Paz y ayudara al tráfico en los ranchos intermedios. La intención ha sido buena, pero no el resultado. El *San Antonio* se descompuso en el segundo viaje, porque su motor es viejo y anticuado. Además, no puede

atender a todos los ranchos de la costa. Su tonelaje es reducido y la mayoría de los productos y mercancías que trae de La Paz quedan en Loreto, sin que toque gran cosa a los ranchos intermedios.

Como una consecuencia de la reciente visita del presidente Miguel Alemán a esta región, se dio orden de que una de las fragatas, la *Sáenz Baranda*, si mal no recuerdo, ayudara al tráfico de cabotaje. Ésta es otra ayuda, pero tampoco es la adecuada. Una fragata consume demasiado combustible, necesita mucho puerto y no es precisamente la Marina de Guerra la que debe ocuparse para suplir estas deficiencias de una falta de coordinación y organización social y económica. La solución, indudablemente, debe ser la propiciación de una compañía naviera, particular de preferencia, que se encargue de este negocio. Puede subvencionársele o no, según resulte costeable o incosteable, sin perjuicio de que pierda la concesión y subvención, tal vez necesarias, la línea de Obregón. No se plantea aquí la lucha entre la aviación y la marina comerciales, ambas son necesarias y se deben fomentar, pero no debe matarse la una, en este caso la más necesaria, para beneficiar a la otra.

Estas reflexiones se me han ocurrido a propósito de las galletas marineras y del hambre dentro y fuera del *Urano*. Son palabras al viento, estoy casi seguro de ello; pero al menos, por lo que a mí respecta, siento al escribirlas como si me quitase un peso de encima, como si hubiese cumplido ya, parcialmente, con aquellos rancheros hambrientos pero generosos, que han compartido conmigo y con el Pilo sus frijoles sin manteca y sus tortillas de trigo entero.

XI

Los tiburones del golfo de California

Cuando desembarcamos en Ligüí hacía una buena hora que el viento había dejado de soplar. Pero al volver al *Urano*, después de haber despojado a la ranchera de una gallinita y un plato de miel de abeja silvestre, el *suéste* (viento del sureste) soplabá con toda intensidad y el botecito bailaba al compás de la marejada. Para abordarlo tuvimos que desnudarnos y remar duro y parejo para poder llegar. Subimos todos empapados y la gallina casi ahogada, la mitad de la miel se había derramado sobre la ropa, y una de mis botas escapó milagrosamente de un naufragio al caerse al agua. Con viento y marejada levamos el ancla y partimos para Puerto Escondido, el único fondeadero seguro en ese sector.

El *suéste* es un buen viento, correcto y más o menos parejo de carácter. Se levanta a las nueve o diez de la mañana y sopla, por costumbre, hasta las 16 horas. Regularmente nos pega por la popa y esto representa una ventaja navegando a la vela o a motor. Trae un poco de marejada y muchas veces demasiada. Nos hace bailar horas enteras y nuestras cinturas no tienen un momento de descanso. Podemos disculparle eso al *suéste* gracias a que no representa un viento peligroso para nosotros. Este viento del sureste es el viento dominante, durante esta época del año, en el golfo de California. Sin embargo, navegando junto a la costa, hay otros vientos locales (“chiflones” podrían llamarse) que más de una vez nos han llegado a preocupar, debido a lo pequeño del *Urano*. Se les encuentra en casi todas las puntas y pueden preverse, pero en dos de ellas; San Telmo y San Marcial, nos tomaron de improviso y llegaron a preocuparnos. Frente a San Telmo navegábamos a la vela, casi

con viento de popa y muy ceñidos a la costa, a fin de lograr pesca con los curricanes. Al doblar la punta, sin tiempo para nada, se nos cruzó el chiflón y la botavara dio un salto de 180 grados, pasando de una banda a otra en menos de un segundo. Gracias a una maniobra instintiva no perdimos el palo en esa transluchada, ni las cabezas, amenazadas por el repentino giro de la botavara, cuya altura queda precisamente a la de nuestros cuellos. En San Marcial, la cosa fue distinta. Estábamos prevenidos y doblamos la punta con el motorcito. No hubo peligro, pero las rachas eran tan fuertes que nos dieron frío y nos obligaron a enfundarnos dentro de la ropa. Ahora ya estamos avisados, y como los pescadores nos han asegurado que estas rachas han llegado a volcar sus canoas, siempre doblamos las puntas a respetable distancia para tener tiempo de verlas a tiempo de corregir las maniobras (el viento puede verse observando la superficie del agua, el oleaje producido y la dirección en que revientan las crestas de las olitas). De todos modos, las rachas son molestas, levantan mar contraria y se forma más marejada. Lo menos que resulta de ellas es un mayor balance del *Urano*.

Pero con *suéste* franco la cosa es simple. Si arrecia mucho puede embarcarnos agua por la popa, pero como sopla siempre hacia tierra no representa ningún gran peligro para nuestra seguridad. Acaso, bien fresco, pudiera hacernos naufragar, pero él mismo nos empujaría a la orilla y nos pondría a salvo. El viento peligroso, para nosotros, es el que sopla de tierra, el *uéste* (oeste), para el cual guardamos el mejor respeto y las mayores precauciones.

Por eso en Ligüí, a pesar del viento, le dimos la popa y nos fuimos, saltando de ola en ola de la marejada, hasta el magnífico abrigo de Puerto Escondido. Cuando entramos a la bahía exterior del puerto el mar se calmó, y cuando enfilamos por el angostísimo canal que da acceso a Puerto Escondido, el *Urano* recobró totalmente su equilibrio y se fue navegando como por sobre las aguas de un lago.

PUERTO ESCONDIDO

El Derrotero de la costa describe así Puerto Escondido: “Es una bahía segura en toda clase de tiempo. La entrada, que tiene sólo 75 pies de

ancho, está entre el extremo sur de la península y la tierra firme. En la barra se han encontrado nueve pies en la alta marea y en el interior hay de cuatro a siete brazas de agua. Esta bahía es de pequeña extensión, con sólo una milla de largo de norte a sur y un cuarto de milla de ancho”.

Puerto Escondido, en mi concepto, merece una más larga descripción, la merece por su belleza, su segura protección y la singularidad de su conformación. La entrada a Puerto Escondido está situada a los 25 grados 49 minutos latitud norte sobre la costa interior de la península, exactamente al oeste de la punta norte de isla Danzante. Ignorando la situación precisa del canal que da acceso al puerto, es difícil su localización, por su escasa anchura y el disimulo de la línea de manglares. Desde el *Urano* no fue fácil distinguir de pronto ese angosto canal, y una vez dentro de la ensenada exterior, dimos equivocadamente un rumbo hacia el este, creyendo encontrarla por ese lado. Fue necesario recurrir a los prismáticos para poder ver la entrada del puerto. El canal de acceso es verdaderamente increíble. Aunque el *Derrotero* le conceda un ancho de 75 pies (24 metros aproximadamente) es un poco más angosto en la baja marea (casi 22 metros) y de cerca de 30 con la marea alta. De lo angosto de su entrada es que deriva su nombre de Puerto Escondido, pues ignorando el paso, el puerto no puede descubrirse y los barcos, aún navegando a media milla de distancia pueden pasar de largo sin ver la menor traza del seguro fondeadero. El canal es de una profundidad suficiente para permitir el paso de yates o barcos de regular calado. El *Derrotero* le fija una profundidad de nueve pies de alta marea, pero en realidad es mayor. Utilizando como sonda el ancla del *Urano* encontramos fondo, a medio canal, a tres brazas y media en alta marea, lo que corresponde al doble de la profundidad marcada por el *Derrotero*. Por otra parte, ya han cruzado la barra barcos de gran tonelaje sin peligro de varar, y muchos yates estadounidenses, en épocas de veraneo, entran por el canal, libremente, al interior de Puerto Escondido. El único peligro al cruzar el canal son las corrientes de marea, extremadamente fuertes. Durante la pleamar o la bajamar el canal se convierte en río al dar acceso o salida a las aguas.

Una vez pasado el canal, que tiene una longitud de escasos 60 metros, se encuentra uno dentro de un lago interior, de gran profundidad

y con fondo de lodo o arena fina. Tiene solamente una playa descubierta y de suave pendiente y arena. Todo el resto del puerto está bordeado por una ininterrumpida línea de manglares que se recuestan sobre una costa abrupta y elevada, formada por los cerros que dan protección al puerto contra todos los vientos.

Las aguas de Puerto Escondido siempre están en calma, y su único movimiento es producido por el flujo y reflujo de las mareas, cuya intensidad, por lo demás, solamente es perceptible en el canal. Los barcos fondeados en el interior están dentro del más seguro fondeadero que se encuentra en el golfo de California. El *Urano*, a pesar de su ligereza, se mantuvo toda la noche en el mismo sitio, sin hacer trabajar al cabo del ancla, porque ni el suave viento ni la corriente lo hicieron cambiar de sitio.

Puerto Escondido es una de las esperanzas turísticas del viejo Loreto, al cual está unido por un camino de segunda, transitable todo el año. La esperanza es lícita, y segura la oportunidad de convertir el puerto en un excelente lugar de veraneo para los turistas mexicanos y estadounidenses que llegan a Loreto vía Guaymas. El sitio es excelente para practicar la pesca y la caza. La playa segura, libre de vientos y marejadas o resacas. Hasta ahora, el lugar está en estado salvaje, y la única casita, de mampostería, que fue construida cerca de la única playa, está siendo derruida por el mismo propietario. El día que se levanten a orillas del puerto algunas casitas de veraneo, se asegure la conducción del agua y se limpie la playa de despojos y de matorrales, los viajeros encontrarán ahí un excelente sitio de descanso, ante un panorama bárbaro y bello, habitable y solitario en el centro de una extensa y desolada región.

Para los investigadores, Puerto Escondido ha demostrado ser de un enorme interés. La expedición del autor de *Tortilla Flat* y *Las viñas de la ira*, John Steinbeck y el biólogo Ed Ricketts encontró en esas aguas una interesante fauna acuática que, a la par que crea un problema para explicar la formación geológica de Baja California, proporciona una pista tan interesante como increíble. “La región norte de Santa Rosalía —dice el famoso escritor estadounidense en su libro *Mar de Cortés*— y aún la de Puerto Escondido se sabe que está habitada por muchos



Velero *Urano*, 1951.
(Foto: Héctor García.)

animales de agua fría, incluido el *Pachygrapsus erassipes*, el más común de los cangrejos costeros de la Alta California que se encuentran en latitudes tan altas como la de Oregon.” El problema que plantean es el siguiente: “¿Cómo es que se encuentran aquí?” La respuesta parece haberla dado el biólogo Cooper en 1895, según la cita del mismo Steinbeck: “Parece que las especies que se encuentran aquí pertenecen principalmente a fauna de aguas más frías, siendo muchas de ellas idénticas a las que se encuentran en la misma latitud sobre la costa oeste (exterior) de la península. Esto parece indicar que la serranía peninsular, que actualmente se levanta a mil metros o más sobre el nivel del mar, estuvo cruzada por canales dentro de tiempos geológicos recientes”.

Según esta teoría y a mi entender, resulta que en tiempos no muy remotos, la región meridional de Baja California, desde la altura de Santa Rosalía o de Puerto Escondido, constituía una isla, separada por canales de la península original, que por esa misma época debe por tanto haber tenido cuando más la mitad de su actual longitud.

PESCADEROS DE TIBURÓN

En las cercanías de Puerto Escondido existen algunos pequeños ranchos de pescadores. Por el sur quedan Chuenque y Tecumajá y por el norte Notré y Tripuí. Cerca de la playa está el rancho que lleva el mismo nombre del puerto. Los pescadores de esos cinco ranchos se mantienen de la pesca dentro de Puerto Escondido, preferentemente de la de tiburón.

Cuando entramos con el *Urano* y recorrimos lentamente toda la cerrada ensenada y revisamos sus márgenes, encontramos tendidas dos cimbras para pesca de tiburón. Al día siguiente, los pescadores llegaron a revisarlas y nosotros los acompañamos para tomar fotografías y observar de cerca sus métodos de pesca.

En la actualidad, la pesca de tiburón es un pobre medio de vivir. Hasta hace algunos años, cuando se cotizaba a elevado precio el aceite de hígado, los barcos tiburoneros eran muchos, venían agentes del norte y el sur, en aviones, avionetas o botes, a comprar el producto, y por entonces los pueblos de los ranchos tenían fuertes entradas y todos sus habitantes se dedicaban a perseguir y capturar escualos. Pero, con el descubrimiento de las vitaminas, el precio del hígado de tiburón cayó totalmente y actualmente la pesca resulta poco menos que incosteable. Solamente algunos nativos siguen tendiendo redes y cimbras, pero sus entradas por concepto de ventas son exiguas y apenas les alcanzan para mal vivir.

La persecución del tiburón en aguas bajacalifornianas se inició hace 30 años aproximadamente, cuando los chinos de la costa occidental de Estados Unidos empezaron a solicitar aletas, tan apreciadas por ellos para confeccionar ciertos platillos orientales. En esa época lo único que se aprovechaba de un tiburón eran las aletas y el resto era abandonado como desperdicio. Cuando se conoció el valor vitamínico del aceite del hígado de tiburón la demanda creció fuera de toda proporción, y no hubo pueblo costero, dentro del golfo, donde faltase equipo pesquero y, con el equipo, hombres entrenados en la pesca. La persecución de los escualos fue intensiva, y los pescadores, con objeto de sacar más provecho en menos tiempo, extraían solamente el hígado de tiburón y dejaban abandonado el resto, incluyendo aletas. Esta explotación desorganizada

obligó al gobierno a expedir un decreto por el cual se obligaba a los pescadores de tiburón a aprovechar de los escualos no solamente el hígado, sino las aletas, la piel y la carne, con objeto de que nada se desperdiciase y así las pesquerías rindieran un mayor beneficio. Esta ley, como todas las leyes del mar en aguas mexicanas, se cumplió muy parcialmente, debido a la falta de vigilancia en las costas y en los campamentos pesqueros. Esta ley, según creo, está todavía en vigor, y a pesar de ello no he visto todavía ningún campamento tiburonero donde se aprovechen todas las partes del animal. En algunos rincones de la bahía de La Paz y en otros sitios de la costa, he visto enormes restos de tiburones secos por el sol, y a los cuales, meses antes, solamente se les había sacado el hígado.

Cuando se vino abajo la cotización del aceite de hígado de tiburón, muchos pescadores se arruinaron y la gran mayoría abandonó la pesca por incosteable. Algunos de los que todavía la practican aprovechan hígado, aletas y carne, pero casi ninguno la piel.

La carne de tiburón se vende en lonjas, seca y salada. Mediante un simple procedimiento de desecación y salazón, esta carne tiene el mismo aspecto y sabor que la carne de bacalao. Los pescadores la venden así a precios bajísimos y los compradores la remiten a México, donde usted, lector, la vuelve a comprar con una etiqueta que dice: "Bacalao legítimo noruego, sin espinas". (El lector ya sabe, por supuesto, que los tiburones no tienen espinas.) La cosa no tiene importancia porque solamente los expertos saben distinguir cuándo es carne de tiburón y cuándo de bacalao. Lo que tiene importancia es que lo que aquí se vende a peso el kilo, en México se vende a 12, 15 o 18 pesos el kilo, según la honorabilidad del comerciante. Como se ve, el tiburón puede pasar por bacalao, pero esos comerciantes siempre pasarán por tiburones. De otro modo ¿cómo podría explicarse el nacimiento de tanto "nuevo rico" en México y la presencia de tantos Cadillacs de 70 y 85 mil pesos?

Por lo demás, ya verá más adelante el lector cómo el llamar "tiburones" a todos los avorazados hambreadores es un insulto para los pobres escualos del golfo bajacaliforniano, que no son tan voraces ni tan peligrosos como sus homónimos de la capital mexicana.

CÓMO PESCAR TIBURONES. EN EL MAR, NO EN LA CAPITAL

Los dos principales métodos para la pesca de tiburón, en el golfo de Baja California, son el de red y el de cimbra. Un tercero lo hace la pesca con arpón, pero ésta se practica sólo ocasionalmente. Los pescadores que conocimos en Puerto Escondido practicaban la pesca mediante cimbra, y, por lo regular, todos los pescadores de esta región utilizan la misma técnica.

La pesca con cimbra es una cosa bien sencilla. Una cimbra consiste en un cable bastante largo al que, a trechos de cuatro o cinco metros van atados otros pequeños cables que terminan en un gancho de hierro, con buena punta (un anzuelo sin lengüeta, podría decir). Los extremos del cable descansan en el fondo del mar, a profundidades de cuatro o cinco brazas (cada braza mide 1.80 metros aproximadamente) y se indican, sobre la superficie, mediante boyas o “muertos”. Cada gancho, al tenderse la cimbra, es cuidadosamente cebado con un trozo de carne de pescado: cabrilla o garropa, preferentemente. El pescador que coloca una cimbra la dobla cuidadosamente sobre su canoa, se va al sitio elegido, y ahí deja caer al fondo un extremo, al cual ata la boya. Luego se va remando y va dejando caer a medida que avanza, el cable a que están sujetos los ganchos. Cuando extendió todo el cable sobre el fondo, suelta el otro extremo y lo señala también con boya. Después se va a poner otra cimbra o a cumplir otras tareas. Al día siguiente vuelve a revisar la cimbra. Levanta una boya y va cobrando cable, subiendo los ganchos a bordo. En algunos de los ganchos vienen prendidos tiburones.

La cooperación del tiburón es también simple. Cuando “huele” la carnada (pongo “huele” entrecomillado porque ignoro si dentro del mar hay manera de oler algo) se acerca a ella y la traga. Con la carnada traga el gancho y se lo clava en el paladar o en alguna otra parte de sus fauces. Trata de desengancharse pero todo lo que logra es clavarse más y más el hierro acerado. Da vueltas y más vueltas en vanos intentos y termina por morir, más de cansancio que como consecuencia de la herida. (Los pescadores dicen que se “ahogan”.) Por lo general, cuando los pescadores cobran la presa, ésta ya sube muerta a la superficie.

La pesca con red es sumamente curiosa. La red consiste en un tejido de amplios cuadros que se extiende, perpendicularmente, a cierta profun-

didad, entre el fondo y la superficie. Se mantiene en su lugar mediante unos plomos que tiene en el borde inferior y unas boyas que la mantienen estirada desde la superficie. Al parecer es increíble que un tiburón o una caguama puedan enredarse en semejante red. Imaginad, para aclarar la cosa, una red de volibol (más grande por supuesto) tendida entre dos postes hincados en el fondo del mar, como puesta especialmente para que los peces practiquen el mismo deporte. En esa red, que no atrapa, que no se cierra al tocarla un pez, los tiburones quedan presos. El mecanismo, aunque aparentemente incomprensible, es sumamente sencillo.

El tiburón llega y mete la cabeza por uno de los cuadros, puesto que además de cegatón que es, la red es casi invisible por el color oscuro de sus cuerdas. El tiburón, cuando siente que ha entrado en un cuadro que acaso no le permite el paso, tal vez pudiera zafarse fácilmente dando marcha atrás; pero sucede que ningún pez sabe caminar hacia atrás (el cangrejo no es pez, por supuesto) y tiene que intentar la huida de otros modos. Lo mejor sería que tratara de forzar la marcha hacia adelante, pero el escualo cree escapar más fácilmente virando en redondo y regresando por el mismo camino. De este modo pasa medio cuerpo o más por la malla, luego gira a derecha o izquierda en un forzado arco de 180 grados y huye, metiendo precisamente la cabeza por otra malla. En esas condiciones el escualo se aturde y solamente se le ocurre girar sobre sí mismo, de tal modo que termina envolviéndose de la cabeza a la cola entre las cuerdas de la red. Lo mismo que al tiburón le sucede a las caguamas y a otros peces de buen tamaño. Cuando el pescador llega a revisar la red inmediatamente nota en qué parte está atrapado un escualo. La sube por ese tramo, desenreda al animal. Si está vivo le da dos o tres porrazos en la cabeza para que no presente defensa y si está muerto lo sube tranquilamente a la canoa. Revisa si la red no sufrió roturas y si las hay las compone inmediatamente, luego vuelve a colocar la red en su sitio y se va a revisar otra parte de ella donde el esfuerzo de las boyas le indica que hay presa.

El tercer procedimiento es más simple y creo que no necesita explicación. La canoa pasa junto al tiburón, atraído algunas veces mediante carnada colgada a la canoa, y el pescador le lanza un arpón con lengüeta. Luego, le basta luchar un rato a fuerza de brazo antes de poder subir el tiburón a bordo.



El "Ojos lindos".

Hay un cuarto procedimiento para capturar tiburones, pero éste no se conoce en el golfo de California ni se practica en parte alguna. Según creo, los inventores fueron los tripulantes de la balsa *Kon-Tiki*, que cruzaron a la vela, sobre nueve troncos de balsa, la distancia entre el puerto de Callao, en Perú y las islas de Polinesia (101 días de travesía). Según lo describe Hesselberg, el cronista de esa fantástica expedición, y lo pintan las fotografías, el sistema de capturar tiburones es también simple. Primero se les atrae con una carnada hasta la orilla de la embarcación, luego se les deja la misma carnada sobre la superficie para que la traguen, y cuando lo han hecho y arquean el cuerpo, poniendo la cola arriba, a fin de huir hacia el fondo, se les toma la cola con la mano y no se les suelta hasta que están a bordo. ¡Bien simple! ¿No es así?

Pilo y yo hemos estado tentados, muchas veces, de practicar el procedimiento. No hemos podido hacerlo por muchas razones: la primera, porque no sabríamos qué hacer con un tiburón capturado, excepto tomarle fotografías; segundo, porque todavía hoy no hemos logrado ver un tiburón de cerca (vivo y nadando sobre el mar); tercero y último,

porque tanto Pilo como yo tenemos aún cariño para nuestras manos y abrigamos cierto temor de perder alguna de ellas en el intento.

LA FAMILIA TIBURÓN

Yo quisiera, al llegar a esta parte, explicar al lector cuáles y cuántas son las clases de tiburón que se encuentra en el golfo de California. Muchas las conocemos personalmente gracias a nuestros encuentros con los pescadores; otras especies de la misma familia nos son desconocidas y de ellas solamente sabemos por el relato de los pescadores. Al hacer esto, quisiera también yuxtaponer, a los nombres vulgares con que aquí se les conoce, los nombres científicos, para que a los lectores les fuera fácil localizar sus dibujos en alguna enciclopedia especializada. Desgraciadamente no puedo hacer lo segundo, porque la biblioteca del *Urano* es sumamente reducida y consta solamente de una docena de volúmenes (consecuencias de la falta de espacio). Por otra parte, el único libro de que dispongo sobre animales del mar es totalmente parcial, y se ha olvidado incluir una lista sobre estos temidos animales conocidos con el genérico nombre de escualos. Por ello, quien lea tendrá que conformarse con los nombres vulgares y las características descriptivas que pueda dar de ellos.

Hemos dicho "temidos" al hablar de los tiburones. En el golfo de California no merecen tal calificativo. Quien diga aquí que los tiburones son carnívoros, traidores, voraces y comedores de hombres, está mintiendo descaradamente; está vilipendiando a estos pobres bichos del mar que solamente tienen de temible el nombre. (Hago la aclaración de que defiendo el honor de los tiburones del golfo de California y no el de los del Atlántico, que sí parecen ser bastante carnívoros.) Desde que inicié los preparativos para el crucero del *Urano* me interesaron informes sobre el comportamiento de los tiburones dentro del golfo (debe ser horrible naufragar, pero más aún el terminar la vida dentro del estómago de una de esas bestias). Los pescadores, marinos, buzos y demás gente que ha visto pasar su vida en estas aguas, estuvieron acordes en asegurar que nunca se ha sabido que los tiburones de aquí coman hombres. Hoy mismo, en Loreto, he recibido informes de la excepción. Hace ya muchos

años un hombre fue atacado por un escualo en estas aguas y le arrancó los dedos del pie. Es el único caso que se recuerde y, para mí, esta excepción confirma la regla: El tiburón del mar de Cortés no ataca ni devora al hombre. Esto no quiere decir, naturalmente, que yo recomiende nadar cuando los tiburones andan cerca. Personalmente, en cuanto veo una aleta de tiburón a lo lejos, me niego terminantemente a tirarme al agua para nadar... Por si las dudas.

La lista de escualos en aguas del mar de Cortés es larga y abarca, según la clasificación de los pescadores, tres grandes grupos: el de tiburones, el de cornudas y el de tintoreras. Los primeros se caracterizan por su aleta caudal principalmente bifurcada y con una rama mucho más larga que la otra. Las cornudas (pez-martillo) tienen la cabeza en forma de martillo de dos cabezas y llevan los ojos uno a cada extremo de esas prominencias. El tercer grupo, el de las tintoreras, es fácilmente reconocible. Son de gran talla (a veces hasta 12 metros) tienen siete filas de dientes (los tiburones y cornudas solamente seis), su aleta caudal es también bifurcada pero las dos ramas son de igual longitud. Sus ojos son grandes y tienen una mirada feroz y asesina. Impresiona su mirada y los pescadores confiesan sentir pavor al verlos de frente. Son los animales más temidos, porque desde lejos se les ve blanquear la dentadura séptuple y son sumamente feroces cuando se les ataca, cargan contra los botes y pueden arrancarles trozos o voltearles fácilmente, al defenderse de los arponazos. Cuando son demasiado grandes los pescadores pasan de largo y no se ocupan de ellos.

Hay un cuarto grupo representado por el *chacón*. Este escualo es también corpulento, a menudo como la tintorera, pero carece de dientes.

TIBURONES, CORNUDAS Y TINTORERAS

Las diferentes especies de tiburón que reconocen los pescadores son:

- *Tiburón chato* (es bastante grande y de ojos muy pequeños).
- *Tiburón gata* (o de banco de arena). Tiene bigotes y parece, a ojos inexpertos, un gran bagre. Su hocico es muy pequeño y redondo, colocado todo bajo la cabeza.

- *Tiburón gambuso*. Es muy grande y su aleta es larga y angosta.
- *Tiburón volador*. Tiene blancas las aletas pectorales.
- *Tiburón sardinero*. Es de color azul en la espalda y las puntas de sus aletas son negras.
- *Tiburón purito*. Es de muy pequeño tamaño porque nunca crece. Podría pasar por el cazón del Atlántico.
- *Tiburón barroso*. Es de color sucio, como de barro, y su vientre es muy blanco.
- *Tiburón injerto*. Es parecido al sardinero. Alcanza gran tamaño, su lomo es azul y el vientre muy blanco.

Las diferentes especies de cornudas son tres, a saber:

- *Arquetada*. El machete (aleta dorsal) es muy alto y tendido hacia atrás. Alcanza gran talla.
- *Barrosa*. De color sucio, como el barro.
- *Machetuda*. Es negra totalmente y su machete es muy alto.

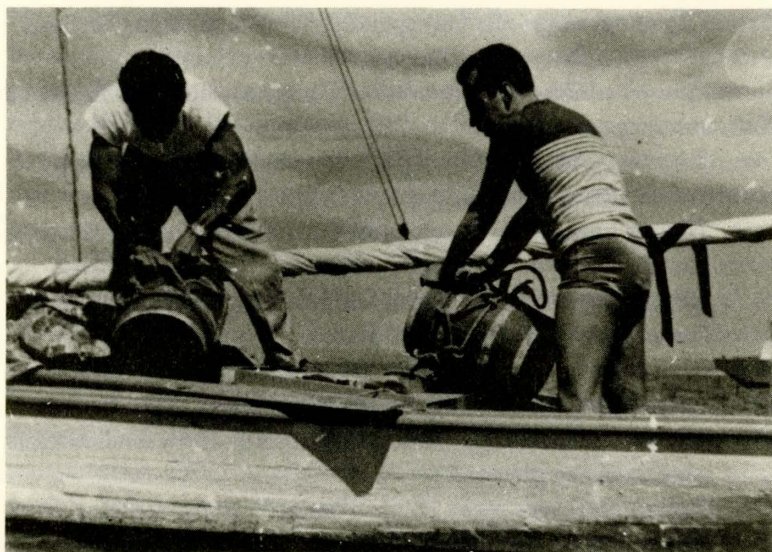
Las tintoreras se dividen en las siguientes especies:

- *Azul*. El color las distingue, son de un azul intenso.
- *Barrosa aguzada*. También se distingue por el color de barro.
- *Chata tigrilla*. Tiene pintas claras sobre la piel oscura.

EL TIBURÓN BALLENA

Posiblemente puede incluirse entre los tiburones del golfo de California al animal conocido por “buefo mascarillo”. Según mis propias (y no categóricas) deducciones, este buefo, que se encuentra en grupos de dos o tres animales, y con bastante frecuencia en estas aguas, es el conocido científicamente por tiburón ballena. Casi parece un cetáceo y alcanza una longitud hasta de 15 o 18 metros, pesando varias toneladas. Se distingue de los otros buefos (que acaso sean cachalotes) por su piel salpicada de manchas blancas.

El buefo mascarillo es uno de los más peligrosos animales dentro del golfo de California. Ataca a las embarcaciones sin motivo ni provoca-



Fernando Jordán y José Héctor Salgado. Mayo de 1951.

ción, y la única defensa que tienen ellas es la de ser conducidas rápidamente a los sargazales, donde el bufeo no entra por temor a quedar atrapado.

Nuestra experiencia personal nos ha mostrado, durante estas primeras semanas de viaje, a ciertos tipos de tiburón que habían capturado los pescadores, a una horrible cabeza de tintorera que estaba varada sobre una playa desierta, y a una pequeña cornuda que estaba presa en una red de pescadores. No hemos tenido contacto con el bufeo mascarillo, ni con alguna tintorera gigante. A pesar de tener el honor de ser un defensor del buen comportamiento de los escualos bajacalifornianos, no quiero ninguna relación con estas horribles bestias. Pilo piensa lo mismo que yo, y confiamos en que todo nuestro conocimiento sobre la familia tiburón, se reduzca, durante el resto del viaje, a lo escrito en estas páginas.

XII La isla de la Sal

El último día de mayo, poco antes del mediodía, doblamos Punta Baja, en el extremo sur de isla del Carmen, y con viento fresco y peor marejada pusimos proa a las salinas, donde confiábamos encontrar buena comida, un poco de descanso, noticias de Abente y la segura protección del gerente de las salinas, don Mario Muñoz. Era un mal día para navegar con el *Urano*. Cruzamos el canal con viento y corriente por la amura de estribor (entre la proa y el punto medio de la banda de estribor). El agua se nos metió por todos lados y cada diez metros de avance nos costaban una rociada de agua fría. Con el viento nos daba más frío todavía y por segunda vez tuvimos que usar los trajes de tormenta (un viento de proa, en el *Urano*, obliga a sus tripulantes a usar ese traje de tela impermeable, a causa del continuo baño de regadera). En el trayecto de Puerto Escondido a la punta norte de isla Danzante, donde estuvimos un rato al socaire esperando que se calmara el *suéste*, la corriente y el viento no eran fuertes; pero al viento le dio por refrescar y eso trajo más marejada. El canal, entre las islas Danzante y del Carmen era un río cuya aguas corrían hacia el norte. Ambos nos hicieron derivar buen trecho, pero cuando doblamos Punta Baja, casi pasando por sobre unos arrecifes ocultos bajo el agua, la corriente dejó de hacernos efectos y el viento y la marejada los tomamos por la popa. Ahí terminaron los rociones, pero el agua siguió colándose al *Urano*, saltando a cada balance por sobre la borda de popa. Sin embargo, no hubo necesidad de achicar durante el trayecto ni nos asaltaron preocupaciones. El *Urano* venía ligero, sin agua dulce ni combustible, y por tanto podía echarse al vientre una buena cantidad de

agua de mar sin riesgo de zozobrar. Para no perder el humor ni caer en preocupaciones inútiles, Pilo y yo empezamos a cantar a coro y a todo pulmón, una vieja canción marinera:

*...señor capitán, le vengo a avisar,
la mar está brava, la mar está brava,
y nos vamos a ahogar.
...No siento el barco que se perdió.
Lo que siento es al piloto
y la tripulación...*

El texto de la canción no es muy alentador, pero a nosotros nos hace mucha gracia y nos pone sonrientes al ir repitiendo el estribillo:

*...La mar está brava, la mar está brava,
y nos vamos a ahogar...*

A la hora del hambre, teníamos a la vista el campamento salinero de isla del Carmen y un barco carguero, de gran tonelaje, fondeado a buena distancia del pequeño muelle de la isla, seguramente cargando sal. Cuando nos acercamos a él pude distinguir el nombre con los prismáticos. Era el *Georgios Panorás*, de matrícula griega. A popa, mostraba ondeando al viento su bandera nacional. Para no ser menos, y en cuanto calculamos que sus tripulantes nos distinguían a simple vista, pasé a la proa e icé mis dos banderas: la nacional y el banderín negro y oro de *Impacto*. No nos gusta que piensen que el *Urano* es un barco sin nacionalidad y mucho menos que se imaginen que puede ser estadounidense.

ISLAS E ISLOTES

Isla del Carmen fue, para nosotros, la sexta de las islas visitadas desde nuestra salida de La Paz, habíamos puesto pie en Pichilingue, San José, El Pardito, Monserrat y Danzante. De lejos, eludiendo su cercanía a veces por falta de interés y otras por evitar un innecesario riesgo, vimos San Francisco, San Diego, Santa Cruz, Santa Catalina o Catalana y una veintena de islotes o de rocas apenas levantadas sobre las aguas.

De las islas que observamos al paso, desde cierta distancia, solamente dos presentaban cierto interés para nosotros. Una era el peñón de San

Diego y, la segunda, isla Santa Catalina. A la primera no fuimos porque en Los Dolores, a punto de zarpar rumbo a ella, los pescadores me informaron que la armada de Chale de la Toba, pescador de perlas y amigo mío, había abandonado el lugar y por esos mismos días navegaba rumbo al norte, en busca de otro placer. Por tal motivo, y puesto que ese era el único atractivo que tenía para nosotros la pequeña isla, decidimos no ir a ella. La otra isla, Santa Catalina o Catalana, puede tener interés por ciertas particularidades que presenta, pero está muy abierta de la costa. Alcanzarla, en el *Urano*, es toda una travesía, y como los vientos, durante esos días, no habían estado favorables, de común acuerdo desistimos de nuestro propósito de abordarla. No me arrepiento de ello porque durante los días en que podíamos haber hecho la travesía, los vientos estuvieron frescos y el mar con bastante marejada. En alta mar, lejos de la costa, nos habrían costado un buen dolor de cabeza ese viento y esa mar.

El islote de San Diego está situado a seis millas escasas de la punta norte de isla San José. Es totalmente estéril, no tiene agua y está deshabitado. En épocas pasadas fue un rico placer de madreperla y sus aguas fueron sumamente frecuentadas por las armadas de aquellos tiempos. Cuando, por fenómenos inexplicables, murieron todos los criaderos de perlas, San Diego no tuvo mayor interés para los pescadores y solamente se acercaban a él quienes querían capturar caguamas. Pero, a partir de este año, los pescadores de perlas volvieron nuevamente a San Diego con la esperanza de encontrar placer. Chale de la Toba estuvo algunos días en aguas de la isla y en La Paz me invitó a que pasara unos días con él. Su pronta salida, que me hizo perder la oportunidad de conocer el método de pesca de perlas, se debió, según parece, al fracaso de sus esperanzas, pues en aguas de San Diego no se ha formado placer de concha perlera. Chale está ahora por San Francisquito o El Barril, muchas millas al norte de donde nos encontramos nosotros. Tengo la esperanza de alcanzarlo, pero eso no será sino hasta dentro de algunas semanas.

La isla de Santa Cruz, cinco millas al norte de San Diego, no tiene ningún interés. Es bastante grande: cinco por dos kilómetros, con una altura máxima de 547 metros, según el *Derrotero de la costa*. Su litoral

es escarpado y solamente tiene un lugar para desembarcos. En ella no hay agua, y la única vegetación que tiene es la característica del desierto: xerófitas y cactáceas.

ISLA CATALANA O SANTA CATALINA

Catalana está a una distancia de quince millas de la costa bajacaliforniana, desde el punto más cercano. Su situación es la siguiente: 110 grados 47 minutos, longitud oeste y 25 grados 42 minutos, latitud norte (punta norte). Tiene cerca de once kilómetros de longitud y cuatro kilómetros aproximadamente en su parte más ancha. *El Derrotero de la costa* dice de ella:

Esta isla no ha sido examinada suficientemente; parece que a su alrededor hay mucho fondo. Tampoco ha sido explorado el canal entre esta isla y la de Monserrat. Se dice que en la isla hay un manantial de aguas con propiedades laxantes. En el extremo sur hay una pequeña playa de arena donde quizá puede desembarcarse.

Me da cierta pena la vaguedad de esta noticia, pero más pena me da no poder proporcionar informes categóricos sobre las realidades de la isla. Con el objeto de suplir en algo la falta de información directa he recabado informes entre los pescadores de la costa, que frecuentan algunas veces en busca de caguamas o tiburones. De sus informaciones he podido concretar estos datos:

La isla Catalana o Santa Catalina es estéril y su suelo está construido de rocas intrusivas, principalmente graníticas (*Precretaceous granitic rocks*, escribe Johnston en *Expedition of the California Academy of Sciences to the Gulf of California in 1921*). Su vegetación es la misma que la del suelo bajacaliforniano y predominan principalmente biznagas, de un extraordinario tamaño. Tiene dos veneros de agua limpia y dulce, uno de ellos al centro de su costa occidental y el otro, un poco al este de la punta norte. Estas aguadas son utilizadas por los pescadores que se acercan a la isla. Ninguno de ellos confirmó que las aguas tuvieran propiedades laxantes. El principal interés de la isla es una mina de oro

que se encuentra en alguna parte de ella. Fue explotada mediante sistemas primitivos por un rancharo de la costa; pero, a su muerte, se perdió todo rastro de la veta y nadie ha podido localizarla. Muchos gambusinos y mineros se han interesado en la isla, y según tengo entendido, El Boleo, la empresa minera de Santa Rosalía, ha enviado expediciones a la isla en busca de yacimientos de mineral. La veta de oro no se ha podido localizar aún, pero por ciertos informes absolutamente fidedignos, muchos de los cuales van respaldados por mi propio testimonio, el mineral acaba de ser localizado, y un hombre de empresa que reside en la ciudad de La Paz tiene en su poder las muestras del mineral. Tanto el hombre que localizó la veta como quien tiene en su poder las muestras son íntimos amigos míos, y aunque no es de ellos de quien he recibido el dato, mi amistad me obliga a ser discreto y no escribiré aquí los nombres del uno ni del otro.

(Y a propósito, antes de que me olvide, hago aquí un paréntesis para proporcionar una información que puede ser de interés para mis amigos mineros y de la Dirección de Minas y Petróleo, en México. En el puerto de Agua Verde tuve conocimiento de que semanas antes habían llegado a la región tres ingenieros de EUA. La expedición compuesta por ellos intentó conseguir bestias para subir y explorar la sierra; pero, afortunadamente para nuestra riqueza minera, la sequía no ha dejado bestia en condiciones de ser montada y los estadounidenses no pudieron hacer su viaje de exploración. A los rancheros de la región les dieron el encargo de localizar un yacimiento que, según sus personales datos, debe encontrarse en alguna parte de la sierra en esa latitud. Para facilitar la búsqueda dejaron muestras de un mineral que puede ser tungsteno o manganeso, aunque no podría afirmarlo con absoluta certeza ya que, aunque tuve las muestras en mis manos, mis conocimientos en geología son bastante deficientes).

Respecto a las otras islas: Monserrat, Danzante y los islotes adyacentes, no hay en ellas ningún interés periodístico. La primera parece ser de origen volcánico y tiene únicamente una playa de arena, siendo el resto arrecifes y acantilados. La isla Danzante, entre Puerto Escondido y la punta sur de isla del Carmen, es más pequeña y presenta las mismas características de esterilidad. Ninguna de las dos tiene veneros de agua,

ni campamentos, ni informe de minas o tesoros. Los islotes cercanos, que son muchos, son simples rocas que sirven de base a los pelícanos y aves guaneras. Nos hemos acercado a algunos, pero hemos emprendido rápida huida porque donde hay guano hay moscos, y habiendo moscos no hay paz ni observaciones posibles.

LA ISLA DE LA SAL

Ya con anterioridad había estado de visita en isla del Carmen, a donde me trajo el Ché Abente por avión. Hablé algo de ella en los capítulos de *La tierra incógnita* y la menciono también en mi libro *El otro México*. A pesar de ello creo que no he hablado suficientemente de esta extraordinaria isla que produce la mejor sal de todo el país. Ahora que la veo en comparación con las otras salinas visitadas, me sorprenden más sus características y aprecio mejor su explotación y el valor de este pedazo de tierra cuyas primeras posibilidades industriales previera el padre Juan María de Salvatierra, el primer colonizador de la Baja California.

Isla del Carmen, por su longitud máxima, es la tercera del golfo de California, y la cuarta por su superficie. Tiene la forma de una V invertida, con el vértice al norte. Dentro del vértice se encuentra la mancha blanca de las salinas. Es estéril en toda su superficie, pero a medio trecho entre Punta Baja y las salinas se encuentra un pozo con agua dulce y abundante. Ésta es la única aguada de la isla. Junto a la mancha de las salinas, en el vértice interior de esa irregular V que semeja el plano de la isla, está el campamento permanente de los trabajadores de la sal, la casa y oficinas de la gerencia, la escuela, la planta de luz y las bodegas de almacenamiento. Entre el campamento y las salinas corre una línea férrea que sirve para el transporte de la sal hasta donde la muelen y la encostalan. Este ferrocarril llega a la punta del muelle, donde las vagonetas descargan el producto a los grandes pangones que se encargan de acercar la sal, encostada o a granel, a los barcos que llegan por ella.

La instalación mecánica y la explotación intensiva de la sal, distinguen a isla del Carmen de las otras salinas; pero lo más característico de este yacimiento es que aquí la sal no se obtiene por el mismo

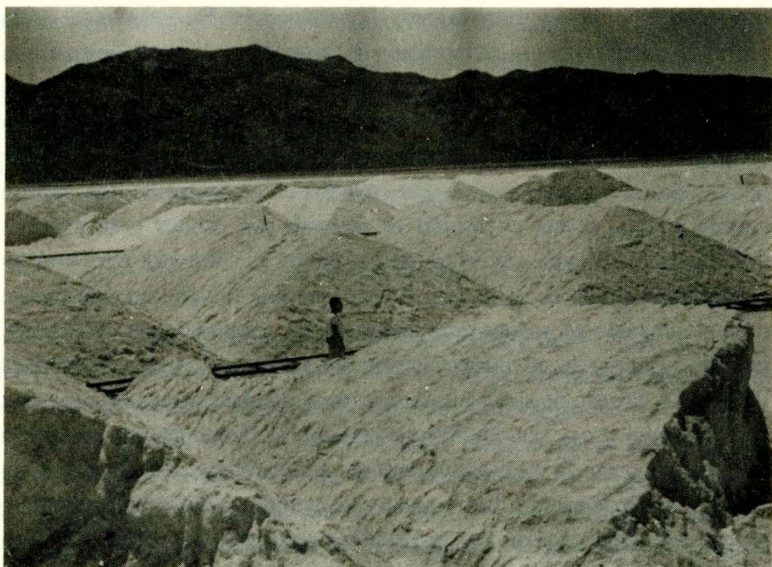
procedimiento que en otros lugares de producción. En éstos la sal es un producto obtenido por la evaporación del agua de mar, que tiene un grado bajo de salinidad. Esto requiere que el agua se extienda dentro de los cuadros, cavados artificialmente y llamados vallados, para facilitar su evaporación. En isla del Carmen no se utiliza agua de mar para producir la sal, sino el agua de unos pozos cavados en el centro de una llanura amplia y rasa, donde el líquido se extiende sin límites y se evapora rápidamente. El agua que brota de los pozos es salmuera pura con un elevadísimo grado de salinidad. Parece que bajo la isla, en este punto, todo el subsuelo es una enorme piedra de sal, y que el agua, al filtrarse por ella, se carga de sal hasta la saturación. Cuando el agua es bombeada lleva tanto cloruro de sodio que los mismos canales o tubos de conexión con la bomba se quedan pintados de blanco o se llenan de incrustaciones salinas, a manera de estalactitas de hielo en los heleros de alta montaña.

El agua extendida sobre la cuenca se evapora rápidamente y deja un grueso sedimento de sal que los hombres recogen y amontonan. Ésa es sal pura, la sal más pura que se obtiene en el país, con un porcentaje de 99.5 de cloruro de sodio. La sal de isla de San José, también considerada como de magnífica calidad, llega apenas a alcanzar un porcentaje de 94 de cloruro de sodio.

LA SAL, PRODUCTO MISTERIOSO

Las dos principales clases de sal que produce cualquier salina son: la sal industrial y la sal comestible. Si usted pregunta para qué sirve la sal comestible no está usted haciendo una pregunta tonta: la sal comestible sirve para algo más, solamente que ni yo, ni nadie de por estos rumbos será capaz de explicarle qué es ese algo más. La sal comestible, de primera calidad, tiene un secreto uso industrial. ¿Cuál? Pregúntelo usted a los japoneses o a los estadounidenses. Ellos deben saber.

Al llegar a la isla del Carmen me encontré cargando sal al *Georgios Panoras*, un enorme y sucio barco griego capaz de embodegar libremente las 10 mil toneladas de sal que venía a recoger. Días antes de que llegara el *Georgios Panoras* estuvo frente a la isla un enorme y limpio barco



José Héctor Salgado se pierde entre dunas de sal.
(Foto: Fernando Jordán.)

nipón que se llevó 10 mil toneladas más. Después de que se vaya el *Panoras* vendrá (ya debe estar en la isla por estos días) un alegre barco estadounidense que también cargará 10 mil toneladas de sal. ¿A dónde va toda esa sal?, tal vez pregunte el lector. Pues toda esa sal, comestible, de primerísima calidad, se embarca y los barcos la llevan para el Japón.

Desde hace poco más de un año, cuando hice mi primera visita a la isla, supe del interés que había en Japón por la sal de isla del Carmen. Por entonces no se formalizaban los pedidos, pero hace algunas semanas llegó un agente japonés: la señorita Amino. La japonesita (no habla español, según ella, pero no puede disimular muy bien que entiende todo perfectamente) quiso contratar toda la producción de sal de la isla. Confesó que su país tiene una demanda de tres millones de toneladas anuales de sal comestible, de primera; pero como tres millones de toneladas es una cantidad demasiado exagerada para que se la coman los japoneses, el gerente le preguntó que para qué querían tanta sal en el

Japón. La señorita Amino, muy discreta pero sinceramente, respondió que no estaba autorizada para decir el uso a que se destinaba esa sal. Desde luego, toda esa sal no puede ser para la mesa. Es imposible por muchas razones y la más clara de todas ellas es la del precio puesto en Japón. El flete de barcos especialmente contratados en la costa occidental americana, que llegan vacíos a estas aguas y que hacen el viaje directo a Japón, es demasiado alto.

La sal puesta en el muelle es barata, pero cuando llega a Japón ha multiplicado el precio de tal manera que para comer debe resultar incosteable. Por otra parte, tres millones de toneladas anuales que necesita Japón es demasiada cantidad así sean también muchos los japoneses. Si ellos llevaran sal industrial, de segunda, la cosa no sería sospechosa, pero resulta que quieren sal de lo mejor y de preferencia de isla del Carmen. La clave está en el porcentaje de cloruro de sodio (99.5), pero don Mario Muñoz, discutiendo conmigo el asunto, no acertó a explicarse ni a explicarme cuál es el uso que pueden darle a la sal. "Tal vez, me dijo en broma, un buen día nos van a devolver la sal en forma de bombas atómicas."

Desde luego, por la situación política internacional, no son precisamente los nipones quienes están utilizando la sal. Son los estadounidenses sin duda alguna y están poniendo a los japoneses como cortina. Acaso la aprovechen para fabricar ciertos alimentos, acaso para fabricar explosivos. Eso nadie lo sabe por aquí y la señorita Amino no es amante de hablar con desconocidos. Estaba en la isla durante mi visita, pero solamente pude cruzar con ella algunas frases.

RUMBO A LORETO

Después de 24 horas de estancia en la isla del Carmen y en la casa de don Mario Muñoz, reembarcamos en el *Urano* y nos fuimos nuevamente a la costa. Ese día, 2 de junio, disfrutamos de la primera calma. Casi no hacía viento, no había marejada y la travesía fue casi un viajecito de placer. Yo quería volver a Puerto Escondido antes de entrar a Loreto. Pilo prefería llegar ese mismo día a la excapital de las Californias. Cedí de buena gana

y pusimos proa, saliendo de aguas de la isla, a la antigua ciudad. Nos dio el mediodía en el camino y comimos a bordo un poco de leche condensada con galleta marinera, una lata de jugo cada uno y un poco de leche evaporada.

El *suéste* no sopló durante todo el día y tuvimos que seguir utilizando el motorcillo. Me preocupaba un poco, en esa calma, la falta de combustible. Nuestras reservas estaban agotadas y en isla del Carmen no habíamos podido conseguir ni una sola lata de gasolina. Sin viento, y sin gasolina, habríamos quedado al garete a medio canal y acaso hubiéramos tenido que acercarnos a la costa remando con el único remo que traemos a bordo. Afortunadamente, cuando la gasolina tocaba a su fin, ya estábamos cerca de los palmares que señalan Loreto. Con las últimas gotas del último tanquecito alcanzamos a fondear frente a esta costa abierta y sin protección alguna para los vientos. Confiamos en que el *Urano* resistirá al ancla todos los vientos, inclusive el *uéste*, pues nosotros tenemos ganas de quedarnos algunos días en este pueblo, donde hay un cine, amigos y buena comida. Aquí hay que poner en orden los apuntes de viaje, renovar la provisión y descansar un poco de las travesías. Es aquí, en Loreto, donde haremos la primera escala larga de nuestro crucero por el Mar Roxo de Cortés.

XIII

El *Urano* atraca en Loreto

Loreto es una mancha verde de palmeras sobre una llanura desértica de la costa. Desde Nopoló (hay un Napoló 70 millas al sur) la sierra se aleja de la orilla del mar y deja espacio a una planicie, en el centro de la cual se asienta el viejo pueblo californiano. Toda la costa de esta llanura es casi recta, tirada de norte a sur por espacio de unas buenas 15 millas. No hay en ella fondeaderos, ni ensenadas, ni refugio alguno para los barcos. El mar bate constantemente sobre la playa pedregosa, y tan fuerte es ese batir, que poco a poco va adentrándose en la llanura, carcomiendo la costa y amenazando al pueblo que se levanta a sus orillas. Loreto, por el empuje del mar, tiende a desaparecer.

El que en una época fuera famoso por sus pesquerías de perlas, una de las cuales luce la Corona inglesa, según cuentan las historias del lugar, y el sitio de donde partiera toda la colonización y conquista pacífica de las dos Californias, es ahora un pueblo venido a menos, un recuerdo nada más de una época heroica y casi legendaria. Eso es todo el actual Loreto: un punto histórico. El pueblo actual casi no tiene vida, lo destruye paulatinamente el mar y lo están matando con mayor rapidez el aislamiento y las sequías. Como en todos los pequeños pueblos que hemos visitado, la falta de comunicaciones es el problema eterno. La sequía, que desde hace casi tres años se abate sobre California del sur, es el golpe de gracia, o parece serlo, para todas estas agrupaciones humanas que vivían —casi ya no viven— de la agricultura y la ganadería en pequeña escala.

Frente a ese fantasma del pasado que es Loreto, fondeamos al *Urano* el día 2 de junio. No podíamos hacer lo que los pescadores nativos, que

varan sus canoas de una sola pieza sobre la playa llena de piedras, y dejamos el botecito confiado al ancla, esperando para su suerte que no soplara ningún vendaval que lo arrojara contra la orilla y lo hiciera pedazos. La suerte le ayudó, porque una semana después que volvimos a él, todavía estaba en su lugar, aproado a la resaca y aparentemente en las mismas condiciones del día en que lo fondeamos.

Cuando desembarcamos en la playa había un grupo de curiosos observando nuestra maniobra. Al pisar tierra cambiamos saludos y contestamos algunas preguntas, las mismas preguntas que en todos los sitios que tocamos: ¿De dónde vienen? ¿Cuándo salieron? ¿A dónde van? Solamente que aquí hubo una pregunta más, totalmente inesperada. El jefe de la aduana nos preguntó si teníamos despachos firmados por el capitán del puerto en La Paz. La pregunta me tomó de sorpresa, porque hasta entonces caí en la cuenta de que, por las carreras de última hora, había olvidado dar aviso de mi salida a la Capitanía de Puerto en La Paz, obtener mis despachos para navegar y, lo que es peor, registrar mi bote y pedir su matrícula. Por todo ello resulta, ahora, que el *Urano* es un bote fantasma, que no existe puesto que no está registrado en ningún puerto, ni en parte alguna (oficialmente, se entiende) hay el menor dato sobre su tonelaje, carga, destino y tripulación.

LOSEXTRANJEROS

La falta de despachos del *Urano* se arregló en un santiamén diciendo cuál era el objeto de su viaje y quiénes sus tripulantes. Pero, al parecer, no todos los presentes entendieron que el bote era de una revista de la capital, su capitán un redactor de la misma, y el primer oficial un buen amigo. Algunos chiquillos que estuvieron presentes deben haberse imaginado que los tripulantes del *Urano* venían de países muy lejanos, y digo esto porque...

Lo primero que hicimos en Loreto fue buscar a nuestro buen amigo el delegado, porque Filiberto Bareño era el único que podía decirnos en qué sitio podíamos encontrar alojamiento, pues en Loreto no hay hoteles. No lo encontramos en su casa, ni en las oficinas de la delegación, y nos



“Me llegaron a avisar que habían desembarcado dos *jindus*.”

(Foto: Fernando Jordán.)

dimos a buscarlo por todo el poblado. De buenas a primeras nos topamos con él a la vuelta de una esquina. Yo lo reconocí inmediatamente, pero parece que en los últimos meses he cambiado algo, al menos en la manera de vestir, porque Filiberto se quedó de una pieza cuando lo saludé. Al buen rato hizo recuerdo y me reconoció:

-¡Ah! Eres tú.

-¡Claro que soy yo! ¿Pues quién había de ser?

-¿Y en qué llegaste?

-En un botecito. Ahora vine por el mar.

-¡Ah!

-¿Cómo ah?

-Sí...es que... es que los chamacos me llegaron a avisar que habían desembarcado dos *jíndus* y por eso dije ¡Ah!

-¿Dos qué?

-Dos *jíndus*. Dos tipos de la India. Hindúes, o como se diga.

Pilo, Bareño y yo nos soltamos a reír. En el pueblo, los que no escucharon nuestras explicaciones al desembarcar, nos habían tomado por extranjeros, por indostánicos nada menos, acaso por nuestro color y a casi de negros y las barbas del Pilo.

Cuando Filiberto Bareño terminó de hacer chistes y de reír a nuestra costa, nos llevó a las oficinas de la delegación, nos sentó frente a su escritorio y empezó a interrogarme sobre nuestras intenciones y propósitos. Enterado de que lo que deseábamos era dormir en cama y bajo techo, hizo llamar a don Juanito Garayzar para pedirle que nos diera acomodo en su casa. Don Juan accedió de buena gana, nos presentó con su esposa, doña Blanca, y desde esa noche hasta que salimos de Loreto volvimos a la vida de hogar, haciendo las comidas a la misma hora y durmiendo en cama y bajo techo, en una casa destinada exclusivamente para nosotros.

EL ROBO

En Loreto, como en todo el Territorio Sur, la gente es pobre pero extraordinariamente honrada. Las casas de todos los pueblos siempre están abiertas y se puede entrar a ellas como a la propia casa. Nadie se

defiende contra el robo porque el robo no se conoce. Por eso, nosotros, en la casa que nos prestara doña Blanca Garayzar, dejamos día y noche las puertas abiertas, sin temor alguno de que algo de nuestra propiedad fuera a desaparecer.

No fue así, con gran sorpresa de mi parte. A los dos días mi dotación de cigarrillos había disminuido sensiblemente, y un paquete de dulces había desaparecido. Como Pilo negó convincentemente haberse comido el dulce no tuve más remedio que pensar, con tristeza, que ya se practicaba el robo en Loreto. El ladrón, por lo demás, era un aprendiz. Había tomado el dulce y los cigarrillos, sin llevarse nada que representara más valor, como la navaja, el rifle o las cámaras. Por los objetos desaparecidos no me cupo duda de que el autor había sido un chiquillo.

A la hora de la comida relaté en la mesa lo sucedido, en presencia de doña Blanca y sus sobrinas. Una hora después el suceso, escandaloso en un pueblo donde la honradez es uno de los legítimos orgullos, se sabía en todo Loreto, y por la tarde los dos policías de la población (que hacen todo el cuerpo policiaco) trabajaban ya buscando la pista del ladronzuelo. Hubo varios ayudantes espontáneos. Uno de ellos, don Juan Larrinaga, se plantó en el jardín de nuestra casa y se puso a revisar minuciosamente el suelo. Le pregunté qué hacía y me respondió que buscaba las huellas del pillete. Como los rancheros de la región son extraordinarios tratando de localizar huellas, pronto descubrieron el rastro de unos pies que nada bueno debían haber hecho en el jardín. Con ese dato (al estilo de Sherlock Holmes) les bastó para saber el nombre y la dirección del chico ladrón, que, a la mañana siguiente, ya estaba en poder de la policía.

Por la mañana vino a buscarme uno de los gendarmes para llevarme a identificar el cuerpo del delito. En las oficinas de la delegación me esperaba Filiberto Bareño, muy serio, y un chiquillo que lloraba desconsoladamente encogido en una silla colocada en un rincón. Sobre su mesa, Filiberto tenía el cuerpo del delito, reducido únicamente a los cigarrillos, pues el dulce no apareció por más que lo buscaron (todos sabíamos que lo tenía el chico en el estómago). En cuanto llegué y reconocí mis cigarrillos, Filiberto dio principio a la diligencia.

El proceso fue corto y conmovedor. Filiberto me hizo un largo discurso sobre la honradez de los bajacalifornianos y las desviaciones mo-

rales de la niñez. Se dirigía a veces a mí y otras al chiquillo encogido sobre la silla. Cuando le hablaba a él, el muchacho lloraba más, sollozaba, y sólo sabía gemir: “Ya no lo vuelvo a hacer... ya no lo haré más...”

A mí se me estaba haciendo un nudo en la garganta y a Filiberto un enredo la justicia adecuada. Pero como el delegado Bareño es bastante listo, resolvió la cosa en un santiamén:

—Mira —me dijo— si yo cumplo con mi deber tengo que levantar acta, procesar a este muchacho, consignar tus cigarrillos y enviar al ladrón a Santa Rosalía, pues aquí no tenemos cárcel para menores... Tú dices si lo hago... pero yo creo que lo mejor es que tú resuelvas el caso... que digas lo que debe hacerse en cuanto al castigo, porque de otro modo este muchacho sinvergüenza se va a pasar algunos años en la cárcel.

Oír eso y acrecentarse los gemidos del chico fue todo uno: “¡Pero si ya no lo vuelvo a hacer! ¡Les digo que ya no lo haré más...!”

—Tú dices —repitió Bareño—. Tú decides la situación. Puedo poner al chico a tu disposición...

Yo me estaba esperando eso desde hacía buen rato.

—Ya me...

Filiberto sonrió con picardía. Él se lavaba las manos, como Pilatos, y a mí me dejaba la solución del asunto. No tuve más remedio que aceptar.

Salimos de la delegación el chico, un policía de escolta, Pilo y yo. Como no era cosa de castigar a un chico que está gimiendo sin parar, decidí enviarlo a dar un paseo y que luego regresara para recibir su condena. Nuestra manifestación se disolvió en plena calle. El gendarme regresó a su puesto, el chico se fue y nosotros volvimos a casa. Ahí, Pilo y yo hicimos un consejo de guerra. Ahora teníamos un problema más: ¿Qué hacer con el muchacho?

Pensamos muchos castigos, pero no nos gustaba ninguno. Cortarle las manos era demasiado; acusarlo con su madre, una cobardía y una traición; perdonarlo, demasiado generoso. De común acuerdo resolvimos darle un voto de confianza. Desde la mañana siguiente, G. se encargaría de arreglar nuestro cuarto: barrerlo, tender las camas, poner agua en la jarra y sacudir todo, precisamente a la hora en que nosotros estuviéramos fuera. Ante todo, queríamos demostrarle que le teníamos confianza y lo creíamos capaz de no tomar lo ajeno. G. cumplió el castigo formalmente,

y aunque siempre teníamos sobre la mesa o el tocador dulces y cigarrillos, no volvió a tomar uno, y cumplió sus labores a nuestra entera satisfacción.

LAS PRIMERAS MISIONES

Nuestra estancia en Loreto tenía un doble interés: disponer de tiempo para escribir y visitar la misión de San Francisco Javier. La otra misión, la de Loreto, no tiene mucha importancia, está derruida y casi totalmente reconstruida. Ahora que se terminen las obras puede ser que quede igual que en su primera época, pero el resultado es dudoso porque nadie sabe, a ciencia cierta, cuál era el estilo original. Nosotros hicimos una visita a ella pero no fue para admirar la obra arquitectónica, sino exclusivamente para conocer a la Virgen de Loreto, quien, según enseña la historia sagrada, es la Patrona de los Náufragos. Hay en la misión dos imágenes de la Virgen, una es de manufactura florentina y fue traída por el padre Salvatierra en 1697; la otra es posterior pero también de muy fina hechura. Actualmente hay una confusión y nadie puede distinguir la imagen original de la que fue traída posteriormente. Las opiniones están divididas y no han podido conciliarse.

La misión de San Francisco Javier está situada a 40 kilómetros de Loreto, sobre la sierra y ya en la pendiente del océano Pacífico. Se llega a ella por un camino que permite el paso de coches hasta donde empiezan las estribaciones de la abrupta sierra de La Giganta. El resto se hace a lomo de bestia, por una vereda que asciende sobre un terreno empinado y pedregoso. Los loretanos sueñan con tener un camino carretero que una San Javier con la vieja capital californiana, y desde hace años trabajan por lograrlo. Desgraciadamente el paso de la sierra es difícil y muy pobres los presupuestos territoriales para la construcción de caminos. Sin embargo, el entusiasmo es mucho y es posible que en pocos años se haya logrado abrir un paso transitable entre los murallones de roca que forman la elevada y desnuda sierra de La Giganta.

San Francisco Javier fue antiguamente un pueblo, porque de otro modo no se explicaría ahí la presencia de una tan soberbia misión; pero en la actualidad la población se reduce a una ranchería de doce o catorce

familias, que viven espantosamente aisladas y siempre faltas de artículos de primera necesidad. Tal vez, al construirse el camino a Loreto (con su continuación hasta la llanura de Santo Domingo) se componga un tanto la situación económica de este lugar, pues será el paso y la escala obligada de los camiones que deberán traer los productos de la región agrícola de Santo Domingo al puerto de Loreto, el más cercano para ser utilizado como embarcadero.

La misión de San Francisco Javier es una de las más antiguas de la Baja California. Fue construida por los padres Salvatierra y Pícolo en 1699, y terminada, a juzgar por una inscripción que se ve sobre el muro de la fachada, en 1757. Está en perfecto estado de conservación y tiene aún su altar original de madera recubierta de oro y algunos santos de la época. Algunos de sus cuadros, sin embargo, han desaparecido, entre ellos alguno del famoso Murillo, que se sabe lucía en uno de los muros. Estos tesoros perdidos quedaron en poder de los turistas estadounidenses que recorrieron las misiones del siglo pasado.

En San Javier, la gente es tan pobre y honrada como en los demás pueblos del territorio, pero indudablemente es todavía más perezosa. A pesar de que la misión representa el principal punto de apoyo del pueblo, los nativos la tienen absolutamente abandonada. Lo que levantara el padre Salvatierra en menos de 50 años, no han podido conservarlo en el transcurso de los restantes 200 años, a pesar de que esa conservación representa una milésima parte del trabajo que requirió la construcción formidable de esa obra arquitectónica, toda hecha de piedra labrada.

Los jesuitas construyeron dos represas para aprovechar mejor el agua del único manantial. Una de ellas todavía está en servicio y garantiza la vida de los pobladores de San Javier pero, no obstante esto, la tienen descuidada y azolvada. Posiblemente nunca le han dado una limpieza, está llena de fango y rodeada de monte. Mis intenciones entusiastas de fotografiar ese bello estanque resultaron frustradas, pues no me fue posible acercarme a ella a causa de los matorrales que se levantan a sus orillas. La otra represa está inservible. Hace algunos años el delegado de Loreto les envió cemento para reconstruirla y ponerla nuevamente en servicio, pero la gente de San Javier nunca supo aprovechar el material y el estanque sigue en las mismas condiciones.

Todo lo que sustenta la economía local y significa vida en San Javier se basa en las obras de los jesuitas. Además de la misión y los estanques, están los canales de riego (todavía en servicio) y los centenarios olivos, que siguen rindiendo fruto año por año. Nada nuevo ha sido construido, porque la iniciativa y el trabajo no son dotes que caractericen a los nativos de este lugar, en el cual, sin embargo, flota y se percibe todo el esfuerzo civilizador de los misioneros que conquistaron las Californias en los siglos XVII y XVIII.

Este edificio es el más grande de la ciudad y el más hermoso y los muros que se ven después de salir de la plaza de San Juan y antes de comenzar la calle de San Juan de los Rios, que es la principal de la ciudad, son los muros de la iglesia. La iglesia es de estilo barroco y tiene una gran fachada que se abre a la plaza de San Juan. La iglesia es de estilo barroco y tiene una gran fachada que se abre a la plaza de San Juan. La iglesia es de estilo barroco y tiene una gran fachada que se abre a la plaza de San Juan.

El aspecto del agua que, seguramente está muy alterada por los cambios de temperatura, la contaminación que se ve en la bahía de Loreto. También está el agua que se toma en la ciudad y que se toma en la ciudad. También está el agua que se toma en la ciudad y que se toma en la ciudad. También está el agua que se toma en la ciudad y que se toma en la ciudad.

La ciudad de Loreto es una ciudad muy hermosa y muy interesante. La ciudad de Loreto es una ciudad muy hermosa y muy interesante. La ciudad de Loreto es una ciudad muy hermosa y muy interesante. La ciudad de Loreto es una ciudad muy hermosa y muy interesante.

XIV

Las calmas del golfo

En los últimos días el calor ha aumentado sensiblemente y los vientos han dejado de soplar. Hoy, 16 de junio, el termómetro marcó 37 grados a la sombra como temperatura máxima, lo cual significa que bajo el sol (y sobre nuestra piel) podrían freírse huevos sin mucho trabajo. Todo lo que es metal en el *Urano* no se puede tocar con las manos si antes no se le pasa un trapo con agua; la cubierta, el piso del hueco de popa y la banca hay que estar mojándolos continuamente para poder pisar con los pies descalzos o para sentarse.

El aumento del calor que, seguramente será mayor durante las próximas semanas, ha provocado sus efectos en la tripulación del *Urano*. Tenemos poco apetito y sufrimos una deshidratación rápida (durante los últimos días hemos bebido de cuatro a cinco litros de agua entre el amanecer y la noche). Estamos notablemente perezosos, nuestra memoria sufre curiosos vacíos: se nos olvida todo y a duras penas recordamos los nombres del mapa y los sitios que debemos visitar sobre la costa. Nuestra esperanza es acostumbrarnos pronto a esta temperatura infernal, pues de otro modo nos va a ser sumamente penoso cumplir todo lo que proyectamos.

La molestia peor, como consecuencia de este calor, es la extraordinaria luminosidad del cielo y del mar. Hay momentos en que todo está blanco y los tonos azules desaparecen. Es como si el agua y el cielo estuvieran recubiertos de una pintura clara y lechosa que despidе reflejos y hiere la vista. Los ojos se nos inyectan y nos atormentan con un ardor que solamente desaparece al llegar la noche.

Los tres últimos días han sido nada propicios para la navegación a la vela y excelentes para correr con el motorcito. No sopló viento de ninguna parte, el mar estaba pesado y fijo, con una inmovilidad extraña y sospechosa. Todo el golfo de California, hasta donde alcanzaba la vista, era un lago de aguas muertas brillantes y pulidas como la superficie de un espejo.

EL RECUERDO DEL PADRE KINO

En Loreto ya casi habíamos terminado por acostumbrarnos a la buena vida, las comidas a la hora y las camas con sábanas limpias, pero un buen día llegó el capitán Abente trayendo lo que nos hacía falta para continuar el viaje y se nos terminaron los pretextos para permanecer más tiempo en la excapital de las Californias. El amigo Abente, acompañado del mecánico Juanito, nos trajo una pala, un machete que nos hacía falta, aceite lubricante, algunas provisiones solicitadas y correspondencia dirigida a nosotros. Cuando se fue, a la mañana siguiente, Pilo y yo volvimos al *Urano* y al mar. Cargamos el botecito, llenamos los barriles con agua fresca y acomodamos las provisiones. Nadie fue a despedirnos y en la playa solamente se encontraba un jovencito que desde el día anterior nos había pedido lo lleváramos a San Bruno, desde donde podría seguir hasta su rancho. Le habíamos prometido llevarlo en caso de que no soplara viento, pues navegando a la vela no cabía ningún pasajero. El chico estuvo de suerte pues no había brisa alguna y lo hicimos subir a bordo. Se acomodó bajo el mástil, a media cubierta, y puso como asiento su cobija. Pilo se encargó de subir el ancla, yo del motor, y por primera vez el *Urano* llevó dos tripulantes y un pasajero en su ruta hacia el nortoroeste.

A la vista de Loreto está isla Coronados, distante apenas dos millas de la costa. Nuestra intención era desembarcar ahí y subir a su parte más alta, buscando algo interesante. Pero el muchacho, apellidado Cunningham, nos aseguró que en la isla no había nada interesante que pagara la pena de un desembarco. Ni agua, ni pájaros, ni campamentos de pescadores. Solamente un pedazo de tierra estéril, ardiente y solitaria. En vista de eso, pasamos solamente de cerca frente a ella, la vimos dete-



Un pedazo de piedra ardiente y estéril, eso son las islas Coronado. Es tan inhóspito este lugar que ni los pájaros arriban; no hay agua, vegetación ni cosa semejante.

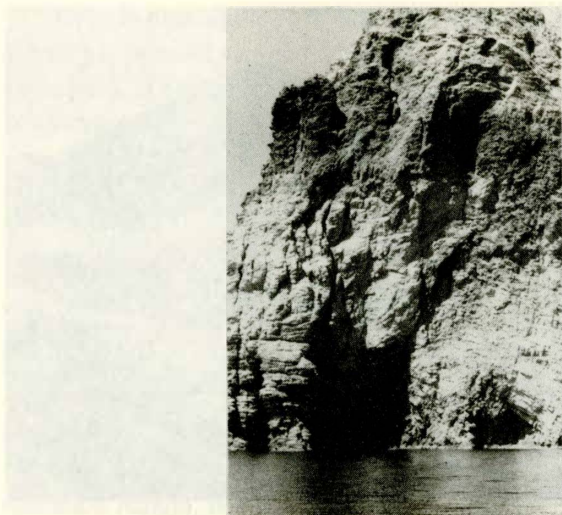
(Foto: Fernando Jordán.)

nidamente con los prismáticos y doblamos la punta de tierra firme en busca de San Bruno.

La costa, al norte de Loreto, es escarpada en casi toda su longitud, hasta llegar al valle de San Bruno. Aquí la costa se suaviza y aparecen algunas playas arenosas, detrás de las cuales se extiende un pequeño valle con tierras potencialmente fértiles.

En San Bruno no hay ranchos ni cultivos, y el terreno se mira desértico, con la misma vegetación clásica de la península, de chollas y pitahayas. Solamente sobre la playa, al pie de una roca que lleva el nombre de San Bruno, hay un campamento de pescadores de tiburón y caguamas, por ahora abandonado. Detrás de la peña hay un largo estero que no se mira desde el mar y que se convierte en arroyo cuando las crecientes ocasionales descienden de la sierra.

San Bruno no tendría la menor importancia si no fuera el sitio donde Kino soñara la pacificación y colonización de las Californias. Aquí desembarcó el jesuita Kino en un año que mi mala memoria me impide



Estero de San Bruno, la primera isla
donde desembarcó el padre Kino.
(Foto: José Héctor Salgado.)

precisar, pero que debe de haber sido aproximadamente hacia 1690.* En San Bruno, Kino se dio cuenta de la enorme población indígena e infiel que vivía en la península californiana y tuvo la primera idea sobre su reducción y pacificación, la cual había de poner más tarde en el espíritu entusiasta del padre Salvatierra. Nunca más volvió Kino a pisar las tierras bajacalifornianas y por eso San Bruno es un sitio que inspira nobles recuerdos sobre el hombre que puso en marcha la colonización de la península, hasta entonces considerada inconquistable.

De la estancia de Kino no queda, por supuesto, ningún recuerdo material. Posteriormente desembarcaron aquí otros misioneros, y llegaron a pensar en la edificación de una misión en este lugar donde Kino tuviera la idea de convertir a los indios californios. El proyecto no se

*El padre Kino escribe: "Y en 25 de marzo de 1684 pasamos y llegamos al puerto de La Paz y más arriba, en altura de 26 grados, al real de San Bruno". Ver página 46 de *Aventuras y desventuras del padre Kino en la Pimería Alta*, México, Asociación Nacional de Libreros, 1986, 149 pp. (N.C.)

realizó por causas desconocidas. Los misioneros hicieron llevar a San Bruno piedra de lugares distantes con el objeto de construir la misión, pero nunca dieron el primer paso en la edificación. La piedra permaneció ahí más de dos siglos, hasta que hace algunos años, don Juan Garayzar, de Loreto, echó mano de ella para construir en su pueblo una casa, misma casa donde Pilo y yo tuvimos alojamiento en Loreto.

PUERTO ALMEJAS

Nuestro pasajero, de ilustre apellido Cunningham, se quedó en San Bruno, y aunque nos invitaba a comer en señal de agradecimiento por haberlo llevado, nosotros preferimos seguir nuestro rumbo hasta encontrar un buen fondeadero para el *Urano*, cuya integridad peligraba frente a esa costa desnuda y llena de piedras a flor de agua.

Pasamos punta Mangles y más adelante punta Mercenarios. Después de este sitio la costa hace una amplia curvatura y encierra una pequeña ensenada que los mapas llaman de San Juanico. Éste es, para los barcos grandes, un buen fondeadero; pero para el *Urano* todos los fondeaderos le resultan grandes, desproporcionados y abiertos. Además, donde no hay playa de arena propicia para vararlo en caso de necesidad no es sitio conveniente en forma alguna. Por eso cruzamos la bocana de San Juanico y dimos vuelta a la punta de San Basilio, ya bien entrada la tarde. Precisamente pasando la punta de San Basilio encontramos un refugio a gusto y tamaño del *Urano*. Ni los mapas ni el derrotero lo señalan, pero los pescadores lo conocen como puerto Almejas. Es una ensenadita circular, casi cerrada, de no más de una media milla de circunferencia. Tiene muy poco fondo, y al centro la sonda no dio ni siquiera tres brazas, lo cual no podrá ser conveniente para barcos de algún calado pero que resulta a la medida del *Urano* y de las canoas de los pescadores. En lo que hemos recorrido de la costa solamente hemos encontrado tres lugares tan bellos, abrigados y seguros como puerto Almejas; ellos fueron San Evaristo, El Puertito y Puerto Escondido. Pero ninguno de esos tres era tan francamente acogedor; con su suave playa de arena, sus rocas ofreciendo sombra y un campamento de pescadores

abandonado, donde encontramos la hoguera casi lista para ser encendida y un buen montón de leña al lado. Tuvimos la impresión en puerto Almejas de que alguien se había adelantado exclusivamente con el objeto de prepararnos la casa, que ocupamos sin miramientos.

El bello puertecito éste debe su nombre a la gran cantidad de almejas que hay en cierto sitio de su fondo. Como no tuve informes del lugar donde está el criadero nos fue imposible localizarlo, a pesar de que Pilo y yo pasamos el resto de la tarde escarbando con la pala en espera de encontrar almejas. Lo único que obtuve de mi búsqueda fueron algunos bellos caracoles y una estupenda mordida de cangrejo en la planta de un pie.

BAJO EL SOL DE FUEGO

Durante la noche de estancia en puerto Almejas azotó al mar un fuerte viento del oeste que tiró dos veces nuestra tienda pero que no puso en peligro al *Urano*, fondeado en el rincón más protegido de la ensenada. Al día siguiente, muy de madrugada, el viento amainó y se calmó poco después de salir el sol.

Esperábamos contar con alguna brisa del sureste, pero a pesar de nuestra tardanza en cargar equipo y preparar el bote, el viento no sopló y el mar permanecía sin oleaje y sin marejada. El barómetro, que había descendido notablemente durante la tarde anterior, en la mañana se encontraba en su estado normal, y nada hacía esperar viento ni malos tiempos.

La calma siguió durante todo el día. Cuando doblamos la curiosa punta Púlpito, que desde lejos se mira como una isla, invisible la barra arenosa que la une a tierra, la calma parecía haberse comunicado a las corrientes y el *Urano* marchaba perfectamente adrizado (en posición vertical) sin sufrir el más ligero balance. Frente a la bahía de San Nicolás, que empieza en punta Púlpito, se levanta una pequeña isla que se llama de San Ildefonso. Esta isla es muy interesante pero sólo a principio de la primavera, cuando llegan a ella enormes bandadas de gaviotas a preparar sus nidos y a anidar. Por estos meses, San Ildefonso está totalmente desierta, sin aves y sin vegetación. De haber pasado por aquí en marzo hubiéramos

desembarcado en ella a robarnos algunos huevos de gaviota, buenos relativamente, porque saben mucho a pescado, para freírse con manteca.

Nosotros doblamos frente a la isla y nos fuimos directamente al fondo de la bahía, donde se veía blanquear la pequeña mancha de una vela. Teníamos interés en llegar hasta el rancho de San Nicolás porque en ciertas épocas llegan aquí los pescadores de perlas en busca de placeres. Desgraciadamente, como nos pasó en la isla de San Diego, los pescadores ya se habían ido más al norte, y lo único interesante que obtuvimos de los nativos de San Nicolás fue un gran pecho de caguama que nos regalaron para que lo utilizáramos en la cena.

Nuestro fondeadero para ese día era, en proyecto, el de Las Pilas, casi en la punta que da acceso a la bahía de la Concepción. Podíamos haber llegado a ese pequeño refugio antes de la caída del sol, pero la temperatura, siempre en ascenso, y el sol, cada hora más ardiente, nos rindieron un poco antes de llegar a Punta Colorada, casi a la mitad del camino previsto para ese día. Nos parecía curioso que, después de tantos días de soportar el sol casi desnudos, esa mañana nos ardiera la piel y nos dolieran los ojos y la cabeza. Pilo se sentía con fuerzas para seguir otro trecho, pero yo me opuse rotundamente a continuar navegando bajo ese sol brutal y demoledor. Pilo, en realidad, no se daba cuenta de cuánto era nuestro cansancio y agotamiento.

Desembarcamos frente a una playa pedregosa de la bahía de San Lino, entre las puntas Santa Teresa y Colorada, después de haber dejado al *Urano* fondeado con dos anclas (o barbas de gato) en cerca de cuatro brazas de agua. Nuestro cansancio era tanto que poco me importaba que el botecito estuviera expuesto a todos los vientos en ese fondeadero, y llegó a parecerme una idea muy natural que por la noche soplara el ventarrón de tierra y se lo llevara lejos arrastrando sus dos anclitas.

Eran las tres de la tarde. Hacía nueve horas que no probábamos alimento y ninguno de los dos teníamos hambre. Levantamos un toldito con una lona para protegernos del sol, y bajo ella extendimos una colchoneta. Luego, sin pensar en la comida, ni en el *Urano*, ni en ninguno de los mil problemas pendientes, nos tendimos bajo la sombra y en dos minutos nos quedamos dormidos, rendidos de cansancio y de agotamiento, acaso víctimas de un principio de insolación. Cuando abrimos los



Una roca caliza lista para recibir alguna bañista que se quiera asolear en medio del datilar.
(Foto: Fernando Jordán.)

ojos, el sol estaba en el ocaso y el cielo teñido de colores fantásticos. Esa tarde vimos el más maravilloso crepúsculo de todo lo que va del viaje, como al día siguiente, frente a nosotros, el amanecer más bello que haya admirado en mucho tiempo.

EL MAR DE MERCURIO

La noche en San Lino fue una noche pesada y agobiante. No sopló terral y el aire estaba cargado del perfume pesado y desagradable del sargazo varado en la orilla del mar. Dormimos bajo el cielo, pues bajo la tienda era imposible respirar. Recostado sobre mi propio brazo pude darme cuenta de que el aire que espiraba era más refrescante que el de la atmósfera y que dentro de mis pulmones, en lugar de calentarse, se refrescaba bastante.

Las noches son notablemente cortas a esta latitud y en este tiempo. La oscuridad empieza a las ocho de la noche y la claridad del nuevo día a las 4:30 de la mañana. Como la noche en San Lino dormimos sin tienda de campaña, a las cinco ya estábamos en pie, encendiendo la fogata y cargando nuevamente el equipo. A las siete de la mañana, ya bajo un sol cálido que prometía un día ardiente, sin brisa, y todavía con mucho sueño en los párpados, reemprendimos la marcha, con esperanza de llegar a Mulegé esa misma tarde.

Aquí en Mulegé, donde escribo esto, tengo trabajo en recordar lo que pasó ese día. Todo lo que vimos durante esa larga mañana y dos horas de la tarde se me confunde en la memoria detrás de un velo de niebla caliente. Lo único que reavivo con precisión es la visión de un mar de plata fundida, sin horizonte, y un cielo pesado y bajo, también blanquecino. Si aquella mañana no nos insolamos seguramente que ya será muy difícil que algún día, más adelante, el sol nos fulmine. Cuando intento traer a la memoria las imágenes del viaje entre las puntas Colorada y de bahía de la Concepción lo único que obtengo como resultado es entrecerrar los ojos, porque mi memoria sólo recuerda el brillo espantoso del sol y del mar.

Recuerdo que pasamos frente a La Trinidad, el único aguaje de toda la costa entre Loreto y Mulegé, señalado sobre la playa y contra la montaña por media docena de verdes palmeras de dátil. Recuerdo también que en ese mar sin oleaje, que parecía de metal fundido, sobresalían a trechos las aletas —los pescadores les llaman *machetes*— de los tiburones, nadando muy lentos y muy confiados. Cuando uno nos pasó de cerca saqué la cámara y tomé (o creí tomar) una fotografía de su desmesurado machete cortando lentamente la superficie del agua; pero, lo que es de las imágenes entre La Trinidad y Los Gavilanes, no hay una que recuerde ni siquiera vagamente. A esa hora debo haber estado dormitando despierto, atendiendo al timón automáticamente; lo mismo que debe haberle sucedido al Pilo.

LOS GAVILANES

Los Gavilanes hacen una visión fantástica. Cualquiera creería, al verlo desde el mar, que se trata de las ruinas de una fantasiosa ciudad aban-

donada, al estilo de las que nos presenta Hollywood en las películas del desierto, como aquella de *La Atlántida*. Cuando menos, las ruinas de Los Gavilanes parecen un sitio arqueológico recién descubierto por los antropólogos y todavía en espera de una reconstrucción. Se trata de un mineral de manganeso abandonado. Las construcciones que se ven desde el mar son muros de concreto y de piedra que acaso iban a servir para bodegas, casas y oficinas. Parece que nunca fueron terminadas, y por eso dan la impresión de construcciones en ruinas. Se levantan a trechos largos sobre las colinas cercanas a la playa y entre todas forman una especie de ciudad milenaria, abandonada y muerta. Lo único que hace reaccionar al espectador y olvidarse de las comparaciones con otros sitios arqueológicos, es la amplia casa de madera de las que fueran oficinas provisionales, y que es la única de color café en todo ese paisaje de grises.

No conozco la historia de Los Gavilanes y como no he podido recabarla no puedo contarla aquí. Lo único que sé es que se trata de un mineral de manganeso en el que se invirtieron varios cientos de miles de pesos y del que se obtuvo algún rendimiento entre 1938 y 1948. Desde entonces la compañía cesó sus trabajos y abandonó el sitio. Posiblemente fue la terminación de la guerra lo que causó una baja temporal en el precio del manganeso haciendo incosteables los trabajos. Actualmente sólo se encuentra ahí un velador, pero la mañana que desembarcamos no estaba y los pocos informes obtenidos nos los proporcionó su esposa, una señora que daba la única nota de vida en todo ese sitio fantasmal.

Los trabajos deben haberse llevado con cierta actividad, pues hay muchos caminos abiertos, amplios y todavía en buen estado entre las construcciones interrumpidas y el mineral. Se ven planchas de concreto donde debe haberse cimentado la maquinaria, ya retirada, y grandes restos de madera, mucha de la cual ha sido vendida a últimas fechas. También parece que el lugar se abandonó repentinamente, casi sin preparativos, pues aquí y allá quedan todavía, con su forma original, enormes montones de mineral de manganeso que no fue embarcado. Si a la población que trabajó y explotó el mineral de Los Gavilanes la hubiera matado repentinamente una epidemia, el fantasma de ciudad no habría quedado en forma muy distinta a la que actualmente conserva.

LA VUELTA A LA VIDA

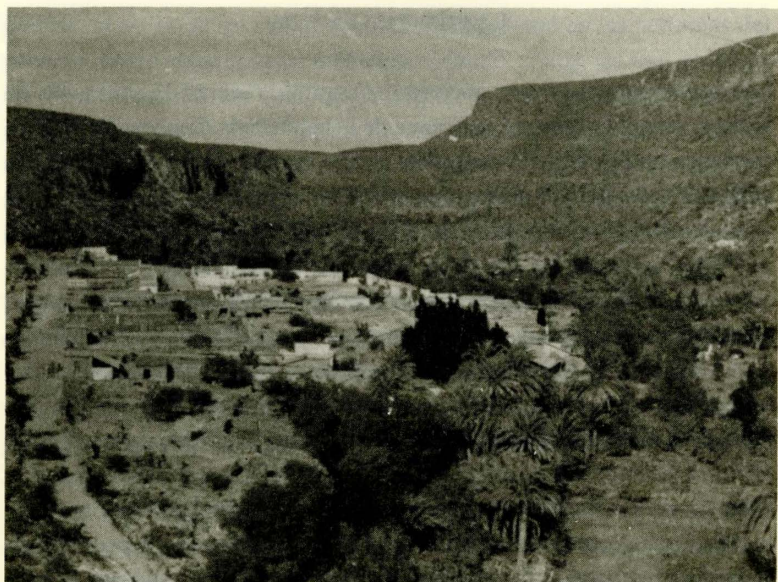
La tripulación del *Urano*, incluido el capitán, recobró la sensación de vida cuando el bote cruzó la bocana de la bahía de la Concepción. Ahí la corriente era fuerte y un vientecillo rizaba la superficie de las aguas. Lo mejor de todo era que al frente se miraban ya, de lejos, las palmeras del oasis de Mulegé, el más bello de todos los oasis del sur bajacaliforniano.

Poco antes de las dos de la tarde alcanzamos el faro de Mulegé, colocado sobre el peñón que lleva el nombre de El Sombrero. Enfilamos, a media máquina, por el amplio estero en cuyo fondo se alza un poblado.

Al doblar El Sombrero encontramos un barco fondeado: el *Abel Miranda*, pailebot a vela del marino más marinero que haya conocido el golfo de California: don José Real. (El capitán Real hizo quitar al *Abel Miranda* los motores de diesel para poder manejarlo exclusivamente a la vela. Es un hombre que no cree en el poder de la máquina en la navegación y que no considera marinos a los que desconocen y desconfían de la navegación a vela). Le pasamos de cerca, admirando su línea pesada y segura y luego torcimos para buscar el centro del canal.

Pilo se fue a proa a cuidar de la sonda y yo me tuve que parar sobre la banca para observar mejor el fondo del canal. El estero tiene casi dos millas de largo, dos bellas millas escoltadas de palmeras y de manglares al fondo de las cuales se alza, apenas asomada entre el follaje, la bella misión de Mulegé. Tan hermoso era el espectáculo de ese estero, tan armoniosa su curva de palmeras y tan sereno todo su paisaje, que por dos veces perdimos el rumbo y encallamos sobre el fondo lleno de fango. Como íbamos muy lentamente y con la corriente en contra, fue cosa fácil sacar al *Urano* para volverlo a flote sobre el canal. La gente se fue reuniendo a ambos lados para vernos pasar y saludarnos. Un pescador se nos ofreció como piloto para llevar el *Urano* hasta el fondo del estero, pero nuestro orgullo declinó el ofrecimiento. Una hora después fondeábamos hasta donde el canal terminaba y llegábamos a la orilla en el bote de goma.

Escribo en Mulegé. Estaremos aquí algunos días, mientras llega nuestro amigo Abente que quiere acompañarnos a explorar la costa y las islas de la bahía de la Concepción, la más hermosa de todas las bahías mexicanas. Regresaremos nuevamente a este bello pueblo únicamente



Mulegé. 1951.

(Foto: Fernando Jordán.)

para cargar el equipo que provisionalmente dejamos en tierra, en vista de que con Abente y su ayudante aumentará la carga del *Urano*. Luego seguiremos rumbo. Al norte-noroeste y a pocas decenas de millas hay una isla interesante: una isla donde el multimillonario [Henry J.] Kaiser, dueño de la fábrica de automóviles de la misma marca y de los astilleros donde se construyen en serie los barcos *Liberty*, tiene a unos hombres cortando tajadas de yeso que se exportan a Estados Unidos.*

**Henry J. Kaiser*, 1882 - era una figura pintoresca, un hombre de negocios californiano, con una gran variedad de intereses, que logró una posición importante en el mundo estadounidense de los negocios con sus asombrosas realizaciones de producción, especialmente en lo relativo a la construcción de barcos. Mediante un gran empleo de la prefabricación, de modo que los propios astilleros se convirtieron de hecho en fábricas de montaje, pudo alcanzar marcas de tonelaje y rapidez en la producción de barcos mercantes. La técnica se copió desde un principio de la industria automovilística. En ésta, luego de su fugaz periodo en que se convirtió en el Henry Ford de la posguerra de 1939-45, terminó por fracasar ante la dificultad de penetrar a una industria oligopólica de producción masiva. Ver John B. Rae, *El automóvil norteamericano*, México, Editorial Limusa-Wileg, S.A., 1968, pp. 231-240. (N.C.).

ADICIONES AL *DERROTERO DE LA COSTA*

El viaje del *Urano* por el golfo de California llevaba la intención de realizar frecuentes observaciones de carácter científico (hasta donde pudiera permitirlo la preparación de sus tripulantes). Desgraciadamente, su pequeñez, la falta de espacio y de equipo, no han permitido que estas observaciones fueran tantas como se hubieran querido. Nuestras observaciones meteorológicas (velocidades de vientos, temperaturas máximas y mínimas, tensión atmosférica y humedad, presión barométrica, etcétera.) sobre velocidades de corrientes, sitios históricos, etcétera, han resultado desordenadas y deficientes; tanto, que dudo mucho sean de verdadera utilidad. Pero entre ellas, encuentro algunas que pueden servir para algunas especialidades, la más importante, hasta ahora, es la de aguadas sobre la costa, que pueden agregarse al *Derrotero de la costa*.

El *Derrotero de las costas de la república mexicana. Primera parte. Litoral del Pacífico*, editado en 1939 por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y todavía en vigor en 1951, dice en su página 248: "En general, a lo largo de la costa, entre punta Mechudo y Santa Rosalía, hay numerosos pueblos, no indicados en las cartas, en algunos de los cuales podría conseguirse agua en cantidades pequeñas".

Por lo que hasta ahora respecta, entre La Paz y Loreto, se encuentran los siguientes ranchos (de sur a norte): Médano Pelón, San José del Quelele, Rodríguez, Sanzozo, San Juan, El Potrero, El Coyote, Salinas de San José (isla), San Evaristo, Napoló, Los Burros (también conocida por Ensenada de Cortés), Los Dolores, Tambabiche, San Carlos, Carrizalito, San Mateo, San Francisco, San Felipe, Santa María, El Puerto, Agua Verde, Palo Blanco, La Ballena, San Fernando, El Estuche, Ligüí, Chuenque, Tecumajá, Puerto Escondido, Notré, Tripuí, El Gavilán, Bonó y finalmente el pueblo de Loreto. En todos los ranchos hay pozo o aguaje, pero en la gran mayoría el agua es salobre y poco apetecible. El único sitio de todo este tramo, entre La Paz y Loreto, donde puede conseguirse agua en cualquier cantidad y de buena calidad, es el rancho de Los Dolores, situado a los 25 grados, cinco minutos de latitud norte. En todos los demás ranchos —pueblos, dice el *Derrotero*— el agua es escasa y sumamente salobre.

NOTA PARA LOS ANTROPÓLOGOS

En el rancho de Caratel, cerca de Los Dolores, fue descubierto hace algunas semanas un entierro, aparentemente primario, de un individuo adulto, en posición de “feto en útero” y con algunas ofrendas de conchas y caracoles. El entierro no ha sido tocado gracias a la previsión del profesor local que recomendó especialmente no se desenterrara hasta que pudiera hacerlo un especialista. A Caratel se llega por el rancho de Los Dolores. (Informes del profesor rural Fernando Gajón Rubio.)

DATOS PARA LOS HISTORIADORES

La tumba de Fernando de la Toba, el vizcaíno que proclamara la Independencia en la Baja California, se encuentra en el cementerio correspondiente al rancho de La Presa, al cual puede llegarse por La Paz o por la costa, desembarcando en San Evaristo o en Los Dolores.

La misión de Nuestra Señora de Los Dolores, de origen jesuítico, está totalmente destruida. Sobre sus ruinas, la familia Von Borstel hizo construir una capilla de piedra que también hoy está en ruinas. Las ruinas de ambas pueden distinguirse fácilmente.

La misión jesuítica de Ligüí o Malibat, una de las primeras levantadas por los jesuitas, ha desaparecido casi totalmente. Parte fue derrumbada por las grandes avenidas de un arroyo, parte por el tiempo y el resto por los buscadores de tesoros. De ella solamente pueden distinguirse las líneas de la cimentación. Ligüí, nombre que no aparece en ningún mapa, está situado sobre la costa interior de la Baja California, exactamente sobre el paralelo 25 grados 44 minutos; al suroeste de la punta sur de isla Danzante.

XV La isla del yeso

El 20 de junio dijimos adiós al paradisiaco oasis de Mulegé y enfilamos hacia punta Santa Inés, enfrente de las estériles islas del mismo nombre. Con la vela bien cazada y el viento casi en popa, desfilamos rápidamente por entre las rocas sumergidas que el día anterior, mientras pescábamos, nos habían maltratado al *Urano* arrancándole un pedazo de quilla, lo cual por poco resulta en un vergonzoso naufragio. Atrás quedó la bocana de la bahía de la Concepción, donde habíamos estado de paseo con Abente y Enrique Moore, y al distinguir entre la bruma la punta que señala su entrada, sentí bastante no poder cambiar el rumbo para volver a esas playas de suave arena y colores maravillosos.

Los días que pasamos en la bahía de la Concepción no los he relatado en ningún capítulo, porque, en realidad, fueron un paréntesis en este viaje. Yo conocía y había escrito en *El otro México. Biografía de Baja California*, sobre esta enorme bahía junto a la cual se empequeñecen y afean todas las restantes del Pacífico mexicano. Había hablado de sus posibilidades turísticas, de sus playas, su historia y si no me equivoco, hasta de sus leyendas de tesoros de piratas. Por eso y porque fuimos a ella llevando de paseo a Abente y Moore, que tenían ganas de pasar un fin de semana con nosotros, fue que no he dicho ni diré nada, excepto que fue extraordinaria la pesca que obtuvimos de la maravillosa bahía de la Concepción.

A las dos horas de haber salido de Mulegé, a cuatro millas aproximadamente de la costa, el *Urano* iba sobrecargado de tanta agua que le entraba por las costuras, abiertas como consecuencia del golpe contra las

rocas de El Sombrerito. La marejada había aumentado a medida que nos acercábamos a la punta y el viento empezaba a refrescar. Para evitarnos dolores de cabeza pusimos proa a una pequeña ensenada en la cual encontramos un abandonado campamento de pescadores de tiburón, y ahí pasamos un buen rato achicando el vientre del *Urano*. Después, en vista de que la marejada seguía en aumento y el viento estaba más fuerte que lo conveniente, bajamos las velas y pusimos el motor portátil, levantamos el ancla y nos abrimos un poco, hacia alta mar, para doblar las puntas Inés y Chivato.

LOS MARES DE CONTRASTE

Nunca fue más oportuno el cambio de medio de locomoción. Apenas íbamos doblando punta Inés, enfilados a punta Chivato, cuando el mar se puso a ondular en forma brusca, irregular, extraña e impresionante. Pasábamos por un sitio en donde se encuentra “mar de contraste” o “mar contrastada”.

Ignoro si el término “mar de contraste” está aceptado por el léxico náutico oficial. Los pescadores del golfo de California usan la expresión para indicar que en tal sitio hay marejadas provenientes de diferentes sitios y por distintas causas, que chocan entre sí, produciendo un oleaje alto y desordenado que hace peligrosa la navegación de embarcaciones pequeñas. En punta Chivato hay, por lo regular, “mar de contraste”. Choca ahí la marejada que produce el viento dominante en esta época: el sureste, la cual corre hacia el noroeste, naturalmente. A esta marejada la toma de través otra marejada producida por la corriente natural de la bajamar, que enfila de norte a sur por el golfo de California. A estas dos marejadas se suma otra, también contraria, que viene del noroeste al sureste, encauzada por la costa bajacaliforniana y la isla de San Marcos, la cual alcanza gran velocidad por lo estrecho y bajo del canal.

La primera ola de esta marejada nos tomó de sorpresa. Llegó lenta y enorme por la amura de estribor, y a pesar de su lentitud apenas nos dio tiempo de poner proa a ella. Nos levantó suavemente, nos puso a dos o tres metros por encima de la línea del horizonte, y nos dejó caer ver-

ticamente, al seno posterior, que parecía un barranco con muros de agua. El *Urano* cabeceó, se meció en amplio ángulo hacia babor y luego hacia estribor y por fin empezó a levantar la proa, para tomar la siguiente ola, que venía un poco más alta pero, afortunadamente, igualmente lenta. Pilo y yo (al menos yo, que eso me consta), empezamos a tragar saliva.

Nuestra única defensa era mantener la proa hacia la ola mayor, haciendo caso omiso de las pequeñas que traían las marejadas de menor intensidad. Disminuimos la velocidad de la maquinita casi al mínimo, para evitar que nuestro impulso nos metiera de cabeza en alguna de las enormes olas y convirtiera al *Urano* en un submarino a todas luces inadecuado. Casi olvidados del rumbo nos mantuvimos a proados a la mar, saltando y dando tumbos, suaves si se quiere, pero profundos. Hubo olas impresionantes por su tamaño. Parecían colinas desbocadas, corriendo a nuestro encuentro. El *Urano* les apuntaba con su pequeña nariz (bauprés) y también corría lentamente hacia ellas. No sé si el *Urano* subía o las olas pasaban por abajo, el efecto era el mismo. Aquello parecía montaña rusa.

El *Urano*, no cabe duda, es un gran bote. En toda la danza, que duró más de una hora (hasta que pudimos salir del canal y situarnos exactamente al sur de la isla San Marcos) no embarcó una sola gota de agua por sobre la borda. Capoteó todas las olas a la perfección, meciéndose rítmicamente, sin sacudimientos. Es verdad que por el fondo estaba entrando agua, pero eso no era culpa del bote, sino de sus tripulantes, que días antes lo habían obligado a hacer cosas para las cuales no estaba preparado, como es la ejecución de saltos sobre las rocas.

Al acercarnos a la isla de San Marcos, la marejada disminuyó y pudimos enfilarse directamente por el bajo canal, al muelle donde los isleños de San Marcos cargan de yeso enormes barcos extranjeros.

LA ISLA DEL YESO

San Marcos es una isla no muy pequeña ni muy grande. Mide seis por tres millas náuticas, con su mayor longitud de norte a sur (diez por cinco kilómetros aproximadamente), y está colocada frente a la costa baja-

californiana, precisamente frente a la caleta de San Lucas (bajo cuyas palmas escribo ahora). Es totalmente estéril, excepción hecha de algunas matas de desierto que crecen en algunos puntos. Tiene agua en el subsuelo, pero es sumamente dura y nada potable. Su biogeografía no presenta interés alguno, ni su situación, y como naturalmente no presta ninguna facilidad para la vida, podría omitirse su descripción por falta de interés, a no ser porque esta isla tan estéril tiene un enorme atractivo de carácter geológico: está hecha de yeso (sulfato de calcio) en cuando menos la tercera parte de su volumen. De un yeso de calidad superior, notable por su pureza, su accesibilidad y su privilegiada situación junto al mar (situación privilegiada porque la explotación y el transporte resultan más baratos).

Por el sulfato de calcio es que San Marcos está habitada y se convierte en un atractivo lugar para quien busca los sitios y las islas interesantes en el golfo de Cortés. Vive aquí una población de 260 almas, sostenida exclusivamente por los trabajos de explotación del yeso, dirigidos por la Compañía Occidental Mexicana, S.A. Antes de llegar a este lugar había obtenido informes de que la compañía era propiedad del multimillonario Henry J. Kaiser, pero, de acuerdo con los datos obtenidos en la propia isla, Kaiser solamente es un contratista de la producción. Aunque no pude saber quiénes son los accionistas de la Compañía Occidental Mexicana, S.A., casi es seguro que los principales son estadounidenses.

Los yacimientos de yeso constituyen, como he dicho antes, una gran parte de la isla, posiblemente algo más de la tercera parte. Son completamente superficiales y bajan hasta una profundidad que no ha sido determinada porque, siendo tanto el que hay a la vista, no tiene objeto alguno investigar la cantidad de reservas, que por hoy son incalculables. Desde que la isla está en explotación se han extraído de ella un millón de toneladas de yeso, y esta enorme cantidad (100 billones de kilos de yeso) no ha mermado en nada la capacidad productora y apenas si ha hecho una muesca insignificante en la blanca orografía de la isla.

El yeso que se obtiene es de lo más puro que pueda extraerse de un yacimiento de sulfato de calcio. Las pruebas de laboratorio hechas en la propia isla determinan para este yeso una pureza de 97 por ciento. Esta calidad, la cantidad y la facilidad de obtención, son los factores que hacen

de San Marcos uno de los yacimientos de yeso privilegiados en toda la América del Norte. En México, desde luego, no hay yacimiento que pueda comparársele, y aunque el yeso es abundante en la república, en ninguna parte puede obtenerse uno de igual calidad ni en la misma cantidad.

EL HOMBRE Y EL YESO

El sulfato de calcio de isla de San Marcos se formó hace algunos millones de años, posiblemente en un largo proceso de sedimentación y precipitación de agua de mar (lo cual no pasa de ser una hipótesis de los geólogos y paleontólogos), cuando todo lo que es la actual isla estaba bajo la superficie de lo que entonces era el golfo de California.

Aunque la historia de su explotación es más reciente que su formación geológica, se ignora también la fecha de su descubrimiento por el hombre y el tiempo de los primeros trabajos. Las crónicas no dicen nada de San Marcos (acaso porque hace dos o tres siglos el yeso no se aprovechaba en gran escala) y lo único que se conoce, por relatos de la gente de la costa, es que ya a fines del siglo pasado grandes barcos veleros que navegaban desde San Francisco venían a llevarse pedazos de la isla. Esas primeras explotaciones fueron desordenadas y ocasionales.

En 1890 se intentó un mejor aprovechamiento del yacimiento y se instaló un campamento casi permanente en la punta sur de la isla, dentro de una pequeña caleta que se llama Puerto Viejo. Los trabajos, por causas desconocidas, pronto se interrumpieron y el campamento quedó abandonado.

Posteriormente, acaso a principios de siglo, algunos entusiastas, creyendo que el yeso era cal, se dispusieron a montar una tenería en la parte central de la isla, a fin de curtir en ella las pieles de los lobos marinos que abundan en cierta época en la punta norte de San Marcos. Después de haber construido algunas pilas (cuyos restos aún permanecen) deben haberse dado cuenta de que el yeso no servía para curtir, por lo cual este proyecto fue abandonado, lo mismo que las instalaciones de madera.

El verdadero valor de los yacimientos de San Marcos fue dado a conocer en 1911 por el químico estadounidense Wallace Riddell. La

potencialidad económica de la Baja California, su mar y sus islas, ha sido descubrimiento de los estadounidenses, aunque se sienta muy feo decirlo y reconocerlo. Riddell ensayó el sulfato de calcio, se dio cuenta de su pureza e inmediatamente se fue a Estados Unidos tratando de interesar a alguna compañía para organizar la explotación. Posiblemente de sus primeros esfuerzos se originó la actual Compañía Occidental Mexicana, S.A.

Esta compañía inició los trabajos de instalación en la isla en abril de 1925 y para el mismo año, en septiembre, habían comenzado los trabajos de explotación. Durante todo este tiempo la compañía ha mantenido los trabajos, exceptuando los años de 1940 a 1946 en que se vio obligada a suspenderlos por la escasez de barcos de carga durante la última guerra.

El yeso de San Marcos va casi exclusivamente al extranjero. En México la industria de yeso está en pañales y pocos son los consumidores. Para el mercado nacional bastan las dos compañías existentes: Yeso Universal, de Pachuca, y otra instalada en Monterrey, Nuevo León. Estas dos compañías tienen sus propios yacimientos y no necesitan traerlo de muy lejos. El de San Marcos va principalmente a Estados Unidos (donde la industria del yeso tiene la misma importancia que la del cemento), a Japón, China y Filipinas. En algunas ocasiones se ha enviado yeso a Mazatlán y Hermosillo, en México, donde las fábricas de cemento consumen una pequeña porción de sulfato de calcio.

LA EXPLOTACIÓN DEL YESO

Extraer yeso de San Marcos es un asunto hasta cierto punto bastante simple. La compañía tiene organizada la explotación en magnífica forma. El proceso sigue estos pasos:

De la montaña, en su declive occidental, se desprenden enormes trozos de yeso mediante cargas de dinamita (en algunas ocasiones se hacen estallar hasta 40 cajas de dinamita simultáneamente). El yeso en bloques se carga, mediante palas mecánicas, en grandes camiones de volteo que lo acercan a una plataforma y lo dejan caer por un talud sobre el cual las piedras ruedan a una trituradora. El yeso, en pequeños trozos,

es acarreado y distribuido automáticamente por una banda sinfín, hasta que forma una montaña bajo la cual se abren unas tolvas que lo dejan pasar, cuando así se requiere, a otra enorme banda sinfín que lo lleva directamente al muelle. Cuando llegan los barcos se hace trabajar esta banda, y el yeso pasa en un momento del cerro a la bodega del barco, donde lo estiba perfectamente una máquina especial que la compañía instala dentro de la bodega de los barcos que llegan por material.

Gracias a este sistema, simple y rápido, la producción mensual de la Compañía Occidental Mexicana llega a dieciocho o diecinueve miles de toneladas, en promedio.

Por lo regular, son dos los barcos (cada uno de diez mil toneladas) que llegan a cargar yeso a isla de San Marcos. Son éstos el *Harry Lundeberg*, de bandera panameña, y el *Permanent Silver Bow*. El primero de ellos pertenece a la Gypsum Carrier Incorporated, compañía yesera estadounidense.

El yeso que cargan estos barcos va principalmente a Long Beach y a San Francisco, donde las compañías tienen instalados grandes molinos que se encargan de pulverizar el producto y convertirlo en yeso calcinado, en bloques o en cartones. Son cincuenta los productos que se obtienen del yeso.

El contratista principal del yeso de San Marcos es Kaiser Gypsum, que es la división de yeso de las mil y una industrias del famoso Kaiser, constructor de barcos y automóviles, entre otras cosas. En la isla, por estas semanas, se está instalando maquinaria para producir algunos materiales de construcción hechos de yeso. Se ha iniciado la fabricación de bloques de ese material y con las primeras muestras obtenidas se está construyendo la iglesia de la isla.

LOS HOMBRES DEL YESO

La isla tiene 260 habitantes, he dicho antes. De ellos, 52 son trabajadores de la Compañía Occidental Mexicana, S.A. Viven aquí permanentemente, con sus familias, en un pequeño vallecito muy cálido y muy seco, dentro de las casitas de madera que les proporciona la empresa y que no

son, por lo demás, muy amplias ni muy confortables. A todas, entre otros detalles, les faltan agua y drenaje. Lo que sí tienen, y de primera calidad, es luz eléctrica.

La población tiene un buen estándar de vida. Los sueldos son altos, sobre todo en comparación con los que pueden devengarse en otros lugares del golfo de California, como pueden ser Santa Rosalía o La Paz. En casi cada una de las casas hay radio y, en algunas otras, radio y refrigerador. El pueblo tiene escuela (tipo Artículo 123), tienda de la compañía, y pronto tendrá una iglesia construida con bloques de yeso.

La comida en la isla es escasa y en realidad es éste el principal problema de la población. Dispone pocas veces de carne, de huevos, legumbres frescas y leche natural. Esto principalmente porque en la tierra peninsular (de donde trae la mercancía un pequeño vapor de la compañía) carne, huevos, legumbres y leche son también escasos, sobre todo en estos meses de sequía.

El agua que consume la población es de primera calidad: es agua "importada" de Estados Unidos. Cada barco que viene a cargar yeso trae las bodegas llenas con agua para los sanmarquinos. La compañía la almacena en grandes depósitos y cada poblador cuenta con 20 litros diarios para su consumo personal. La cantidad es poca, pero no demasiado, porque además de esa agua cuentan con la de la isla, que si no es buena para beber, al menos sirve para otros menesteres, como pueden ser el lavado de trastos y la limpieza en general.

La comunicación de los isleños con tierra firme se hace por Santa Rosalía, en un barco de la compañía, el *San Marcos*, de 32 toneladas. Éste hace viajes tres o cuatro veces por semana, y todos los martes pueden abordarlo, para ir y volver gratuitamente, los trabajadores o sus familiares.

No hay médico en la isla, pero la población perteneciente a los trabajos de la compañía puede hacer uso de servicios médicos, conforme a la Ley del Trabajo, en Santa Rosalía, donde se les proporciona atención, medicinas y hospitalización en caso necesario.

El deporte de los muchachos sanmarquinos es el beisbol, influencia norteamericana fomentada por los gerentes. Hacen un buen equipo, y se pasan algunas tardes entrenando el juego. Es la única distracción en esa

isla donde, exceptuando yeso y sol, no hay otra cosa que pueda distraer los ocios humanos.

A SAN LUCAS

Permanecemos en la isla 24 horas escasas. Dormimos en la escuela, por una galantería del profesor, y comimos en casa de uno de los trabajadores. El gerente de la compañía parece que no recibió bien nuestra visita, y de buena gana se hubiera pasado sin nosotros. Nosotros nos quedamos a pesar de que fue tan atento de advertirnos que en la isla no había hoteles ni restaurantes. Ésta es la desventaja de ser gente de color y viajar en un bote en lugar de un yate, porque el pícaro gerente, si bien es cierto que no ha instalado hotel ni restaurante, tiene en cambio las llaves de una linda casita para sus huéspedes estadounidenses. ¡Gente de categoría, por supuesto! Casita que, naturalmente, sólo vimos de lejos.

Al dejar San Marcos, después de decir adiós al buen Cayo, al hospitalario profesor y al inhospitalario gerente, cruzamos el canal y un buen viento de través nos puso en dos horas sobre la costa peninsular. Entramos de bolina a la caleta de San Lucas y sondeamos ahí, frente a un lindo palmar, donde había de encontrar a uno de los personajes más notables de la Baja California y desde ese día, 22 de junio, un magnífico amigo del *Urano* y su tripulación.

XVI Pinocho

A lo largo de Baja California, sobre su cuerpo de desiertos y montañas o sobre su enorme litoral, hay nombres, de personas vivientes, que se repiten con curiosa insistencia en todas las rancherías, campamentos, pueblos o ciudades. Son nombres de los personajes famosos, de hombres que, por sus actos y sus hechos han bordado leyendas de sí mismos; leyendas que se conocen de extremo a extremo de la tierra peninsular, a lo largo de mil seiscientos kilómetros de tierra y tres mil y tantos de litoral. No son muchos esos nombres. Creo que no pasan de tres o cuatro esos personajes casi legendarios, pero absolutamente reales y existentes. Podría hacer la lista de ellos si no temiera incurrir en omisiones y dejar alguno de ellos, seguramente amigo mío, fuera de la relación.

Entre esos nombres hay uno, que ni siquiera es nombre, que persigue al viajero de Baja California como si fuera un fantasma. Se escucha en Mexicali, en Tijuana, en Ensenada, en San José del Cabo, en Comondú, en el rancho que está a dos días de desierto de la carretera y en el campamento provisional de los tiburoneros que queda en un punto ignorado de la costa. En todas partes el nombre (que es alias, no nombre) es conocido, y famoso el personaje. Todo el mundo se dice amigo de él, todo mundo lo conoce, todo mundo lo quiere, lo desprecia o lo admira (según sean la envidia o la sinceridad). Muchos se refieren al personaje con cariño y respeto, otros (pocos) sonrían al decir el nombre y le acomodan un adjetivo, por lo regular el de "loco". Para éstos, el personaje de marras está más chiflado que un huésped de La Castañeda.*

*Nombre que se le daba al manicomio de la Ciudad de México, ya desaparecido. Fue inaugurado el mismo año en que entró en funcionamiento el penal de Lecumberri, hoy

Desde que escuché el alias por primera vez me entró la gana de conocer al dueño del mote. Cuando oí sugerir que estaba loco me interesó mucho más (porque no conozco ningún cuerdo que presente alguna faceta interesante, a no ser la notoria habilidad que para vegetar y vivir en la mediocridad tienen los cuerdos),* y cuando oí repetir en las ciudades, en los pueblos, en las rancharías o en los campamentos las hazañas del hombre del alias, mi curiosidad no tuvo límite y me decidí a conocer, a como fuera, al hombre de marras.

Por lo pronto se me escapó, porque aunque parece gozar del don de la ubicuidad y aparece casi simultáneamente en varios sitios a la vez, nunca está (o casi nunca) donde se le busca. Durante casi tres años de vagancia por Baja California nunca pude encontrarlo con él. Cuando yo estaba en Ensenada él estaba en bahía Tortugas (dos horas de avión); cuando marchaba por el desierto de Vizcaíno, él se encontraba al otro lado de la sierra, sobre el mar, a 300 kilómetros de mi cámara; cuando vivía en La Paz él estaba en Cachanilla (Santa Rosalía) otra vez a dos horas de avión. Nunca, hasta hoy, llegamos a coincidir en el mismo sitio, e ignoro quién de los dos es el que tiene las piernas más largas y mayor aptitud para cambiar de sitio su residencia o campamento. Pero hoy había decidido encontrarlo, y si no hubiera podido localizarlo con ayuda del *Urano*, de seguro habría montado una expedición especial para encontrar al dueño de ese alias tan traído y llevado, mencionado y discutido por la Baja California.

Cuando el *Urano* cruzó la bocana de la caleta de San Lucas, estaba absolutamente seguro de que mi hombre estaba en ese momento, casi esperándome, bajo los palmares que veía al fondo. Media hora después, mientras recogía las velas del *Urano*, a 50 metros de la playa y del palmar, sabía que el hombre del alias estaba a mis espaldas, observándome en la maniobra. Por esta vez no me equivoqué. No acababa de cargar la vela mayor cuando escuché un grito:

Archivo General de la Nación (AGN). La lúgubre mansión de la Castañedase alzaba en donde hoy se levanta el conjunto habitacional de Lomas de Plateros. (N.C.)

* Aquí está el germen, de seguro, de su libro de crónicas noveladas, *Los locos de la costa*, cuyo manuscrito no aparece. (N. C.)

—¿Qué hay, Jordán?

Me hice el ignorante (vanidad idiota) y pregunté en un grito, indiferentemente, casi sin volver la cabeza:

—¿Quién vive?

Y el hombre cuyo alias escuché en todas partes durante tres años se presentó a sí mismo:

—¡Piiinoooochooo!

No pude fingir más indiferencia. Volví la cabeza y me descubrí metafóricamente, con un grito de admiración y respeto:

—¡Aaaaah! ¡El gran Pinocho! ¡Por fin! ¡Espera un poco! ¡Ahora mismo voy a darte un abrazo!

Luego bajé y le estreché la mano. Nos tuteamos desde el primer minuto y nos sentimos amigos. Nos identificamos, si se quiere. Y si él no se ofende podría agregar que nos identificamos porque pertenezco a su raza, ya que, para algunos idiotas bajacalifornianos, yo también estoy loco.

EL NOMBRE

Contrariamente a lo que digo antes, el nombre real de este hombre es Pinocho. El otro, acaso ni él mismo lo recuerda: Miguel Carrillo Ayala, capitán de la Fuerza Aérea Mexicana, actualmente con licencia, para más señas.

Nadie le conoce este nombre y para todos los que hablan de él (para toda la población bajacaliforniana) el hombre es Pinocho a secas, nada más. En mi libro de bitácora, en la columna de los huéspedes, él mismo estampó su nombre cuando le invité a firmar. Escribió: Pinocho.

No se llama así porque tenga algún parecido físico con el muñequito de madera famoso. Tampoco se llama así porque la nariz le haya crecido (este Pinocho es naricorto). Preguntadle y él mismo contestará:

—No me llamo Pinocho por mis narices. Me llamaron así por mis hazañas.

Es de pequeña estatura, delgadito, muy ligero de peso. Tiene algunos dientes de oro y, por lo que he visto, es desaliñado en el vestir y en su persona (se pasa tres o cuatro días sin rasurar). Sonríe mucho, tiene una

cara simpática que gesticula nerviosamente cuando habla. Su personalidad física no es vulgar ni pasa inadvertida; pero, desde luego, no exhibe nada de lo que el hombre vale, de lo que lleva dentro y mucho menos de lo que ha hecho para ganar la aureola y la fama que va implícita con el sobrenombre renombrado (válgame la expresión) de Pinocho.

Pinocho tiene... ¡Bueno: no importa cuántos años! No es muy joven ni muy viejo. Está en la madurez y en toda la plenitud de su vida. Está casado y tiene seis hijos pequeños. Su domicilio fijo está aquí, en San Lucas, donde tiene un pequeñísimo ranchito en medio de un desierto impresionante, donde no crecen sino choyas y cardones. Tiene instalado un taller mecánico (del cual hablaré más adelante) a la orilla del mar, bajo un palmar de datileras. Vive de su trabajo como mecánico y piloto (en una empresa particular de la cual es gerente, propietario, piloto, copiloto, mecánico y algunas veces velador).

LA FAMA DE PINOCHO

El capitán Miguel Carrillo Aguilar, peninsularmente conocido por Pinocho, sorprendió hace algunos años a todo México realizando una hazaña que todavía no tiene paralelo: voló de Zitácuaro a Morelia y de Morelia a México, en un avión hecho por él mismo (desde la hélice hasta la punta de la cola, incluido el motor) sin que nunca, anteriormente, hubiera volado solo avión alguno. Ese avión fue, que yo sepa, el primero y único construido totalmente en México, y su hazaña como piloto, una de las más audaces realizada por aviadores mexicanos.*

Pinocho tenía entonces menos de treinta años. Era mecánico en su pueblo natal: Zitácuaro, y desde chico había mostrado una precoz y firme inclinación a todo lo que se relacionaba con la mecánica, principalmente con la aeronáutica. A más de la inclinación mostraba una facilidad extraordinaria para entender todo lo relacionado con esa técnica.

*El vuelo tuvo lugar el 14 de mayo de 1936 y el avión —no Miguel Carrillo Aguilar— se llamaba Pinocho, alias que, por extensión, terminó siendo el del constructor de la aeronave. Fue un vuelo que duró dos horas, con una leve escala en Villa del Carbón, que duró 30 minutos, mientras los vientos se aplacaban.



Capitán Miguel Carrillo, Pinocho, 1951.
(Foto: Fernando Jordán.)

Su avión fue el fruto de más de tres años de trabajo. Él mismo dibujó el diseño, dirigió el corte de la madera necesaria, armó el esqueleto y lo forró con manta que posteriormente barnizó perfectamente. Le adaptó un tren de aterrizaje yo no sé cómo, y lo puso en condiciones de resistir la velocidad, la carga y los golpes de las corrientes de aire. Antes, por supuesto, había construido el motor.

En verdad el motor no fue todo obra suya. Seis años antes lo había construido la fábrica Ford, sólo que esta empresa lo había destinado para servir en un automóvil y a Pinocho se le ocurrió que también podía servir para impulsar un avión. Su adaptación de un motor de automóvil para motor de avión fue una verdadera obra de arte. Los problemas principales que tuvo que resolver fueron los del peso excesivo (rebajó el monoblock hasta que se aligerara lo suficiente sin perder resistencia), le aumentó potencia (ignoro cómo lo logró), cambió su sistema de enfriamiento (de agua) por enfriamiento de aire y luego debe haberle adaptado algo para convertirlo en motor de pocas revoluciones, en un motor de alta velocidad. (Siento mucho no poder explicar los detalles, pero la mecánica no entra en mis especialidades.) Después de dos años, repito, Pinocho tenía listo el motor. A los tres años casi, el avión estaba en condiciones de volar. El primer avión, por cierto, que tuviera oportunidad de contemplar la población del michoacano Zitácuaro.

Por entonces Zitácuaro no tenía pista de aterrizaje. Pinocho, personalmente, se puso a construirla. Una vez que la tuvo terminada probó el avión, hizo dos o tres ensayos, y un buen día llegó volando a la capital del estado. Ahí hizo un alto, cargó combustible y volvió a elevarse. Puso rumbo a México y entró a la capital dejando boquiabiertos a todos los pilotos que se encontraban en el aeropuerto de Balbuena. Ese día, Pinocho consumó su segunda hazaña. La primera había sido construir el avión. Muchos aseguran que Pinocho aprendió a volar en su propio avión; él, que considera lo que hizo como un acto perfectamente natural, me ha asegurado que ya antes había hecho algunos vuelos, en Morelia, acompañando a otros pilotos, y solamente acepta que ése fue su primer vuelo solo.

En México, por si acaso el lector no lo recuerda, el vuelo de Pinocho causó sensación. Los diarios hablaron de él y su fotografía apareció en

muchos de ellos (los detalles de su vuelo y su hazaña pueden leerse en los periódicos de la época). El director de la Aviación Mexicana lo felicitó personalmente, y director y pilotos le pidieron prestado el avión para meterlo en el museo y exhibirlo ante la población capitalina. Desde entonces el avión de Pinocho se quedó en el museo y nunca más volvió a volar, pero Pinocho se había encaramado en la gloria y su nombre (su sobrenombre si se quiere) evocaría desde entonces el recuerdo de un hecho inaudito.

LA CARRERA DE PINOCHO

No puedo contar aquí con fechas y detalles, cuáles han sido los pasos de Pinocho. A él le gusta, en ocasiones, hablar de su carrera, pero nunca la cuenta ordenadamente ni con precisiones. Yo no he querido entrevistarlo porque estoy casi seguro de que me va a mandar a freír espárragos y voy a perderme su gran amistad —ya en cierto peligro por estar escribiendo todo esto—. Mi habilidad periodística (si la tengo) se estrella contra la suspicacia y las dotes adivinatorias de Pinocho, y si llega a sospechar que estoy recopilando datos de su vida para escribir sobre ella, lo menos que puede suceder es que me cuente una serie de mentiras para tomarme el pelo. Por ello, lo que presento aquí es sólo un bosquejo de la vida y la personalidad de Miguel Carrillo Ayala.

Su hazaña, aquélla del vuelo Zitácuaro-Morelia-México le valió su ingreso a la Fuerza Aérea Mexicana (FAM). Se hizo piloto de carrera, piloto y mecánico militar. Fue de la Ceca a la Meca con las escuadrillas. Cumplió su servicio durante la guerra y patrulló convoyes en aguas del Caribe. Ascendió hasta capitán y un buen día llegó a la Baja California en el cumplimiento de una misión.

Esto fue hace ocho años. Al principio el lugar le pareció demasiado seco y salvaje. Luego se interesó en el desierto y acabó enamorado de esta tierra, olvidándose casi de su estado natal, donde todo es (o era, antes de los taladores) bosque, ríos y sombras de arboleda. Pero junto con ese amor a una nueva tierra, a Pinocho le fue creciendo en las entrañas una amargura desmedida. Creo, por lo que sé de él, que aquí vino a darse cuenta de que toda su habilidad manual e intelectual, su ambición

profesional y sus deseos de superación, estaban falleciendo dentro de la burocracia militar. El ejército mexicano creo que también padece burocracia, y rígida y disciplinada, lo cual, en la burocracia, es tantito peor. Si fue así, su razonamiento me parece justo, porque no es cosa de que un hombre así que construye su propio avión, aprende a volar en su propio avión, y arriesga la vida para dar cauce a su inquietud y encontrar rumbo a su ambición, se fosilice y se convierta en un simple piloto militar, con dos o tres horas de vuelo a la semana, como puede serlo cualquiera que tenga buena salud, buena vista y no sea idiota de nacimiento (ahora que, bueno es decirlo, hay pilotos de nombre y pilotos verdaderos; no está bueno meterlos a todos juntos).

La especialidad de Pinocho, por otra parte, es la mecánica de aviación, y en esto no tuvo manera de evolucionar dentro de la FAM, que tiene aviones cuando los compra a Estados Unidos; que carece de buenos talleres y de un presupuesto adecuado para construir, o cuando menos reconstruir aviones. Para que no se me acuse de exagerado por lo que digo sobre el estado de la aviación mexicana, puede buscarse una información de hace cuatro años publicada en los diarios de México y basada en unas valientes y abiertas declaraciones del Charro Cárdenas sobre el desastroso estado de la aviación mexicana. De entonces a ahora no creo que hayan cambiado mucho las cosas.

Cuando se dio cuenta de su situación, de su fracaso si se quiere, intentó buscar la solución y su primer paso fue pedir licencia en la FAM. Libre ya, se vino a San Lucas, ofreció al gobierno sus servicios como comandante honorario de este campo de aterrizaje (aceptados) y se plantó aquí, en medio del desierto. Todos, naturalmente, dijeron: "Pinocho está loco. ¿Qué va a hacer en San Lucas?"

SAN LUCAS Y SAN LOCOS

San Lucas es un sitio estratégico para muchas cosas. Ofrece una de las mejores pistas de la Baja California, está a orillas de un bello estero, está bastante cerca y suficientemente lejos de Santa Rosalía, la ciudad industrial del territorio sur, y ofrece, junto con lo anterior, las mejores

posibilidades para morir de hambre, porque carece de agricultura y de ganadería.

Pero algo, además, debe tener San Lucas. Algo que ha unido aquí a diversas personas, provenientes de sectores totalmente distintos y que hacen un grupo rebelde, orgulloso y altivo. Los que viven en San Lucas no sirven a nadie. Son rebeldes por naturaleza.

Indomables e indomesticables. Pueden morir de hambre aquí, contentos, antes de claudicar y servir a una empresa o a un patrón. Son quisquillosos, belicosos y sumamente susceptibles. Por eso San Lucas se llama también, en la jerga popular de la región, San Locos o San Alacranes.

Pinocho tenía aquí un terreno a su medida. Aquí montó un taller (“Pinocho está loco”, dijeron todos). Un taller como no hay dos en Baja California. Aquí puede construirse un avión o un coche y componerse cualquier tipo de maquinaria. Como el mecánico es de toda confianza, llegan aquí en su busca todos los que requieren sus servicios. Le traen aviones a revisar, coches a componer, camiones para montar (yo le he traído mi motor portátil a revisar). Compra aviones de desecho y los rehace. Automóviles inservibles que convierte en camioncitos en perfec-



Jordán y el *Urano* en reparación en el estero de San Lucas. 1951
(Foto de Héctor Salgado para *Impacto*.)

to estado. Arregla motores marinos. Trabaja con él un ayudante y, si le falta, tiene ya bien entrenados a dos de sus hijos. El mayor de ellos, de doce años de edad, parece haber heredado la habilidad del padre y es capaz ya, a pesar de su edad, de arreglar ciertas partes de los motores, de avión o de automóvil. Eso sí, Pinocho sirve a quien quiere. No hay manera de obligarle a realizar un trabajo. Los clientes los escoge él mismo.

Como todos los de San Lucas, Pinocho siente una aversión maniática a servir a empresas y patronos, sobre todo si son extranjeros. Muchas veces, de la famosa fábrica de aviones Douglas, ha recibido insistentes invitaciones para ir a trabajar para ella, con buen sueldo y buena casa. No acepta ni aceptará. Sigue y seguirá plantado aquí en el desierto, haciendo milagros mecánicos bajo las palmas datileras de San Lucas.

Con lo que parece una definitiva colocación de Pinocho, le ha nacido otra vez la esperanza y se le disipan lentamente la amargura y la desilusión. Tiene proyectos por montones y su cabeza ambiciosa sueña con maravillas mecánicas. Actualmente trabaja en una máquina secreta.

“Dentro de unos meses —me ha dicho— no padeceremos más escasez de comestibles. Estoy trabajando en la construcción de una lancha rápida, en la cual me será posible ir por el mandado a Guaymas.” (Guaymas queda a una distancia aproximada de 140 kilómetros, golfo de California de por medio.)

Tiene también grandes proyectos para San Lucas, para un futuro que él mira de cerca, que traerá cosas mejores para él, los suyos y esta desértica región de Baja California.

LAS LOCURAS

Lo más espectacular de la vida de Pinocho en Baja California son sus “locuras”. Todas ellas las hace como piloto y, por lo general, no son actos descabellados, sino vuelos experimentales de entrenamiento, que el pueblo interpreta de otra manera.

Por ejemplo, hay noches en que Pinocho se sube a su avión (un Voltee que le vendió el Che Abente, o antes un Pippier que ahora tiene el Chito Geffroy), lo pone en marcha y se pone a volar. Dura dos o tres horas en

el aire, hasta que agota el combustible, y aterriza a oscuras, en San Lucas o en cualquier otra pista.

Cuando la gente lo oye volar de noche sabiendo que no hay en todo el sur bajacaliforniano una pista con iluminación, cree que Pinocho está haciendo una locura.

“Lo que hago y éstos que me llaman loco no entienden —me ha explicado él mismo— es entrenar vuelos a ciegas. ¿De qué otro modo podría conservarme en condiciones como piloto?”

Otra vez, hace algunos meses, Pinocho voló de noche desde bahía Tortugas hasta Santa Rosalía. En el camino le sorprendió un mal tiempo, quiso regresar pero la niebla estaba espesa en la región de donde había partido. Buscó San Lucas y lo encontró cerrado por la niebla. Se fue volando en busca de una pista libre, de costa a costa de la península. No encontró ninguna y la gasolina se le agotó. Tuvo tiempo de cambiar de asiento (pasó al de atrás para amortiguar el golpe), de tirar todo lo que podía para aligerar el peso del avión y de preparar un aterrizaje forzoso, a medianoche y entre la niebla. Chocó. Se rompió el vientre. Estuvo tres días tirado en el desierto, en una choza de rancheros que lo recogieron al día siguiente de su caída. Luego lo recogió en su avioneta el Chito Geffroy y lo trajo al hospital de Santa Rosalía. Un mes después, Pinocho estaba nuevamente en condiciones. Dicen sus amigos que Pinocho tiene mucha suerte y algo más de siete vidas.

“Ésa no fue locura —explica—. Fue mala suerte. A cualquiera le hubiera pasado. Además yo no volaba por gusto, sino por obligación.”

A pesar de todo nadie desconfía de él como piloto. Sobre sus vuelos se borda mucha fantasía y se interpretan, más que con criterio, con la imaginación. Nadie, que yo conozca, tendría miedo de volar al lado de Pinocho, porque hasta sus más entusiastas detractores le reconocen su gran habilidad como piloto, su serenidad y, sobre todo, saben que volar en su máquina es llevar garantía en la revisión del motor.

EL LUGAR DEL HOMBRE

He escrito este capítulo sobre Pinocho no para entretenerme ni para presentar un personaje famoso en Baja California. Desde que lo conocí

pensé en anotar algo de su vida (aun a riesgo de que cuando me lea se pierda nuestra amistad) porque, para mí, ésa su vida encierra una dolorosa moraleja y un lastimoso ejemplo sobre la desorganización y el mal aprovechamiento de nuestras posibilidades humanas; es un ejemplo más del cruel desperdicio de hombres en México. Pinocho puede estar muy contento en San Lucas. Acaso haga algo sensacional, algo útil y algo nuevo. Tal vez bajo su impulso entusiasta, el desértico panorama de San Lucas se anime y se convierta en un centro de prosperidad. Tal vez...

Pero... ¿Es San Lucas, este pedazo de desierto, un lugar adecuado para un mecánico aeronauta de la calidad de Pinocho?

Yo digo que no. Creo que aquí este hombre no cumple su misión, su verdadera misión. Creo que su capacidad y su talento se pierden en pequeños esfuerzos, inútiles e individuales. Me parece que si todos los hombres de valer se aislaran en la misma forma (como en realidad muchos se aíslan) este México nuestro va a seguir marchando tan despacio como hasta ahora.

Pinocho no es el único ejemplo. Esta vez, y que él me disculpe, me sirve para hablar de un tema que no necesita, en verdad, personificaciones. Los talentos, los verdaderos talentos, los que podrían hacer algo en bien y provecho del país, se encuentran aquí y allá, en los San Lucas de todos los estados de la república, amargados, desilusionados, solitarios; aprovechando sus aptitudes en obras menores, acaso útiles, pero inferiores a su capacidad. Y su ostracismo obligado los anula, los atrofia, los pierde en suelos estériles sobre los cuales nada fructifica, ni crece, ni se fortalece.

Ahora bien, ¿es Pinocho o los pinochos quienes tienen la culpa?

¿Son ellos los criminales egoístas que regatean y niegan su esfuerzo para provecho de una sociedad y de un país? Estoy bien seguro de que no es así. El culpable de que estas manos no trabajen para el bienestar y el mejoramiento colectivo es el Estado, o si se quiere, la sociedad.

En México, un hombre que desee estar en el sitio que le corresponde necesita esgrimir otras armas a más de su capacidad. Necesita halagar, cohechar, intrigar, mentir, traicionar. La burocracia mexicana tiene ese defecto capital: el de anular y no dejar paso libre a quienes tienen capacidad, fuerza y talento para estar adelante. La sociedad, por otra



Fernando Jordán, Miguel Carrillo, Pinocho, José Héctor Salgado y el hijo de Pinocho.
(Foto: *Impacto*, 1951.)

parte, atiende al farsante y desprecia al hombre sincero; se nutre de la mentira y la vanidad y hace caso omiso de la verdad y de la franqueza. Para estar entre ella hay que esgrimir la farsa, hacer malabarismos con el charlatanismo y halagar las vanidades. En cuanto al Estado, pocas son las ocasiones en que ayuda a situar al hombre de valer en el lugar que merece. Hace caso omiso de él, se muestra indiferente ante esos talentos que rara vez alcanzan a levantarse desde el anonimato y, cuando los ayuda, lo hace como si repartiera caridades, ofendiendo y no otorgando lo que el hombre merece.

Y quien pierde en todo este juego mezquino e incomprensible, no es el hombre mismo; son el Estado y la sociedad, que no han sabido o no han querido aprovechar, alentar y encauzar a quienes verdaderamente valen. "No les hacen justicia" como rezan frecuentemente las crónicas periodísticas; y quien no se hace justicia es el Estado, ni se le hace justicia a un país que necesita (como también reza la propaganda demagógica) el esfuerzo de todos y cada uno de sus hombres.

Estas reflexiones se me ocurren aquí, bajo las palmas de San Lucas, cuando escribo sobre este hombre desilusionado y valioso que es el legendario Pinocho. No he querido hacerlas pensando exclusivamente en él. Valen por muchos, creo yo, por muchos hombres que el contacto con la burocracia, la política y la corrupción, han convertido en hombres marginales, perdidos no en sí mismos, sino perdidos para un México que necesita esos esfuerzos.

Mañana, 6 de julio, seguiremos camino. En dos horas estaremos en Santa Rosalía y en seguida partiremos hacia el norte, en busca de los pescadores de perlas. Cuando diga adiós a Pinocho le desearé interiormente que se libre definitivamente de su amargura y su desilusión, que no me ha confesado, pero que he fácilmente adivinado, y desearé también, por México, que pronto el Estado y la sociedad mexicanos aprovechen, alienten y guarden celosamente los talentos, de cualquier especialidad, que pueden ser verdaderamente útiles para la evolución del país.

Con la publicación de este reportaje sobre Pinocho, *Impacto* hubiera deseado presentar, como un homenaje al capitán Carrillo Ayala y a la aviación mexicana, la fotografía del avión construido por Pinocho y en

el cual hizo su sensacional vuelo Zitácuaro-México. El histórico aparato se encuentra en el desconocido Museo de Aviación, y aunque esta redacción solicitó del Estado Mayor Aéreo de la Secretaría de la Defensa autorización para retratarlo, ésta ha sido demorada hasta en tanto no se obtenga un acuerdo superior, como si se tratara de fotografiar el modelo secreto de un nuevo aparato. Cabe advertir como nota curiosa a propósito de este tardado trámite burocrático, que en 1936 circularon profusamente tarjetas postales editadas comercialmente en las cuales aparecía el primer avión construido en Zitácuaro por un zitacuarensé.

PIMIENTA Y MOSTAZA

Por Currente Cálamo
(Edmundo de la Portilla)

¡Pinocho!
Pinocho, sin elementos
construyó un aeroplanito
en el que hizo un estupendo
y admirable viajecito,
pues sin brújula ni nada
desde Zitácuaro a acá,
hizo el joven la jornada
con toda felicidad.
En cambio, conozco a muchos
que a pasto han sacado plata
diciendo que son muy duchos
como Icaros de hojalata;
y han gastado los dineros
en malos planes y planos,
no sin que quedara mucho
embarrado entre sus manos.
En cambio, Pinocho pudo
sin gritos, sin alaridos,

demostrarnos que el que quiere
sin padrino ni partidos
puede realizar proezas
que honra a la patria le dan,
actos que, por sus bellezas
sólo con los héroes van.
Hombres así necesita
el gobierno que hoy impera,
no leguleyos pancistas
que vacían su faltriquera.
Los que en comidas, banquetes
brindan y hablan hasta por los codos
se aprovechan de los "cuetes"
para medrar de mil modos.
Esperamos por lo mismo
que Pinocho sea ayudado
pues desconoce el cinismo
del político taimado.
Esta acción es un sedante
que nos llena de contento,
pues que mitiga al instante
el dolor del pensamiento.
Hace concebir la grata
y lisonjera esperanza,
de que aún quedan hombres buenos
cuyo corazón alcanza
a luchar con gran denuedo
por alcanzar para México,
un victorioso laurel
que sea digno de su duelo.
Tu noble y modesta hazaña,
nos causa placer sincero;
eres Pinocho, desde ahora,
del Espacio, el caballero.

Tomado de: *La Prensa*, 20 de mayo de 1936, p. 9.

El viaje a bordo del velero *Abel Miranda* que significa para mí la más interesante experiencia de mi expedición por el golfo de California, fue debido a una serie de circunstancias, afortunadas unas y desafortunadas otras, que nos pusieron, materialmente, sobre la cubierta de este *pailebot* que es el más viejo de todo el litoral mexicano. La aparición de este capítulo en el cual el *Urano* desaparece del relato no significa que haya abandonado mi botecito de vela ni que haya desistido de mi viaje; significa, simplemente, que el destino torció las cosas de tal manera que hubo una obligada interrupción en la navegación del *Urano*, y un cambio de barco y de ruta (aunque no de medio de locomoción) para su tripulación. Es una interrupción, repito; un paréntesis de seis días durante los cuales hemos recibido la más objetiva y rápida lección de navegación a la vela.

El nombre de *Abel Miranda* lo escuché por primera vez hace tres años, durante mi primera visita a Mulegé. Correspondería este nombre, según las palabras de mi informante, el teniente Fernando García Esparza, a un *pailebot* velero poco menos que legendario, cuyo capitán, don José Lorenzo Real Davis, era totalmente legendario: un capitán como ya no existen: de los que beben y fuman mucho y se acicalan poco o nada; de los que prefieren los barcos de madera a los de metal y la vela en lugar de motor; de los que viven enamorados de su barco y se mantienen de vientos y tempestades; de los que desconocen el uso del sextante, de la radio, del giróscopo y del cronómetro y todas sus travesías las hacen "a rumbo" calculando más con su innato sentido marinero que con el compás magnético; un capitán, en fin, de los que debiera haber doce cuando menos en cada puerto mexicano, para mantener así abierta una tradición y una amorosa esperanza para los mares mexicanos. Nunca, hasta hoy, pude corroborar con mi propio testimonio las opiniones del teniente Esparza. Cuantas veces pasé por Mulegé, el *Abel* se encontraba en el mar, en algún punto del golfo de California. Esta vez, entrando con el *Urano* al estero y puerto de Mulegé, me encontré fondeado al *Abel Miranda*, lo cual reavivó mi deseo de embarcarme en él y viajar como tripulante del capitán Real.

Al presentarme al capitán José L. Real, me hizo una formal invitación de navegar con él (invitación extensiva a mi compañero, el ingeniero José Héctor Salgado). En principio aceptamos, pero ni remotamente llegué a creer que pudiésemos viajar al lado del capitán Real, pues no era cosa de abandonar, así como así, al fiel y noble *Urano*.

Pocos días después dejaba Mulegé y seguía rumbo al norte, directamente a la isla de San Marcos. Al despedirme del capitán Real, éste me ofreció enviar un telegrama a Santa Rosalía avisándome del día de su salida, para que entonces pudiera decidir si me unía o no a la tripulación del *Abel*

Miranda. Yo hubiera decidido que no, pero la suerte, o el destino, o lo que se quiera, se encargó de responder o de hacerme responder afirmativamente. Precisamente al salir de Mulegé el *Urano* saltó sobre una piedras que la marejada no nos permitió ver a tiempo. El golpe fue tan fuerte que creímos inminente el naufragio, pero el *Urano* tiene una extraña fortaleza y lo único que resultó del choque fue la formación de varias vías de agua que nos obligaron a ir achicando el bote durante todo el trayecto de Mulegé-isla San Marcos-San Lucas. Aquí hubo que buscar un buen carpintero de ribera y dejar en sus manos al maltratado *Urano* mientras Pinocho nos hacía el favor de revisar el motor portátil. De este golpe contra las rocas sumergidas que se encuentran al salir de Mulegé resultaron dos cosas: que yo no llegara a Santa Rosalía y que mi viaje se retrasara, obligadamente, algunos días.

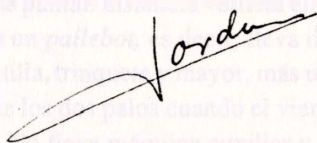
Me encontraba bajo las palmas de San Lucas, ocupado exclusivamente en supervisar la reparación del *Urano*, cuando el gran Tabaco, desde Mulegé, llegó trayéndonos un mensaje. Decía: "Salgo rumbo a Guaymas el martes 26. Espérolos" y lo firmaba el capitán José L. Real. Nosotros habíamos olvidado el compromiso, pero el capitán Real cumplía su ofrecimiento y el *Abel Miranda* estaba fondeado, esperándonos. Decididamente estaba dicho que alguna vez tendría que viajar en el *Abel Miranda*. Pilo y yo resolvimos ir a Guaymas mientras el *Urano* quedaba listo para seguir viaje. Dejamos todo bajo la custodia de Pinocho y regresamos con el primer camión que pasó el martes 26. Al anoecer, estábamos a bordo del *Abel Miranda*, y al día siguiente, en la madrugada, zarpábamos rumbo a Guaymas.

La travesía Mulegé-Guaymas en el *Abel Miranda* la relato en este capítulo. No es exacta ni refleja, según creo, todas las impresiones de este viaje inolvidable. Para mí, en mi sensibilidad, esos días de viaje los tengo grabados en la memoria como una serie de cuadros increíbles, correspondientes a una época que, por razón natural, no puedo haber vivido. Cuando los reavivo en la memoria, esos cuadros me parecen arrancados a una película hollywoodense, así son de fantasiosos e irreales. Sin embargo, sé que los he vivido y he formado parte de ellos durante un corto lapso, por más que hoy eso me siga pareciendo increíble, aún a mí mismo.

Ése ha sido el problema al redactar la crónica de este viaje y por el cual este capítulo me parece que no se ajusta ciento por ciento a la realidad. La yuxtaposición, o mejor dicho, la contraposición de lo pasado con el presente, o si se quiere el pasado metido de repente en nuestra época, suscita forzosamente una situación que no puede vertirse o reflejarse en lo escrito; es como querer contar fielmente la crónica de sucesos de hace un siglo con nuestra mentalidad y nuestros ojos nacidos y acostumbrados a lo moderno. A pesar de ello, del problema y del esfuerzo que representa vencerlo, he hecho un intento de contar las cosas tal como fueron, pero dejando al lector

la colocación de los adjetivos y de las comparaciones. Llamo pues, en ayuda mía, a la imaginación del lector. Que él complete, con su recuerdo, con los rasgos de otras lecturas que corresponden a viajes en barcos similares —escritas por mejores plumas como son las de Farrére, Conrad o el vívido Slocum— la crónica de este viaje por el golfo californiano.

Antes de terminar esta explicación, y como es posible que lo que escribo llegue algún día a manos del capitán José L. Real o de su tripulación, quiero aclarar que nada de lo que se dice en este capítulo tiene el menor dejo de desprecio o de burla para el *Abel Miranda* o sus tripulantes. Está escrito lo más ajustado que he podido a la realidad (con la salvedad hecha anteriormente) y cuenta los hechos tal como los vi y los sentí. A ellos les consta que no agrego ni exagero nada, pero quiero advertirles aquí que no obstante las apreciaciones que hago sobre la velocidad del *Abel* y la alimentación y el orden a bordo, guardo para este gran barco una admiración sin límite, como es la que guardo también para el capitán y sus tripulantes, los últimos marinos de la gran escuela que se encuentran en los mares de México. Con esa ilimitada admiración expreso aquí, a todos ellos, mi agradecimiento por su amistad franca y sus atenciones mientras fuimos compañeros de viaje.



XVII

Travesía en el *Abel Miranda*

El *Abel Miranda* es un noble barco de 40 toneladas de desplazamiento bruto. Fue construido en Mazatlán hacia 1861 y desde entonces, durante esos 90 años de vida, ha hecho servicio de cabotaje entre los puertos del Pacífico mexicano, principalmente en el golfo de California. Mide 50 pies de eslora, sin contar el *bauprés* que sobresale diez pies más por la proa; tiene una manga de 16 pies y seis de puntal: distancia vertical entre la quilla y la cubierta. Por su aparejo es un *pailebot*, es decir, lleva dos palos y cuatro velas fijas: foque, trinquetilla, trinqueta y mayor, más una vela adicional que se iza por lo alto entre los dos palos cuando el viento es moderado y que se llama vela estay. No lleva máquina auxiliar y su tripulación completa la hacen, a más del capitán, un contra maestre, un marinero y el cocinero.

El *Abel Miranda*, en el libro de registro de matrículas de los barcos de la Marina Mercante Nacional, es el decano, y aunque sus 90 años registrados son ya bastantes, si no es que demasiados, para cualquier navío, su capitán y otros marinos viejos de la costa tienen la seguridad de que la fecha oficial de su registro de nacimiento está equivocada, y que por estos años el *Abel* cumple ya su primer siglo de navegación en aguas mexicanas.

Además de ser el más viejo de todos los barcos mexicanos, el *Abel* es el único, en ambos litorales de México, que hace la navegación exclusivamente a la vela, y es por esto y por su edad, que el *Abel* ejemplifica a la perfección ese fenómeno fisicobiológico que se conoce por supervivencia. Es el único ejemplar viviente de un tipo de navío definitivamente

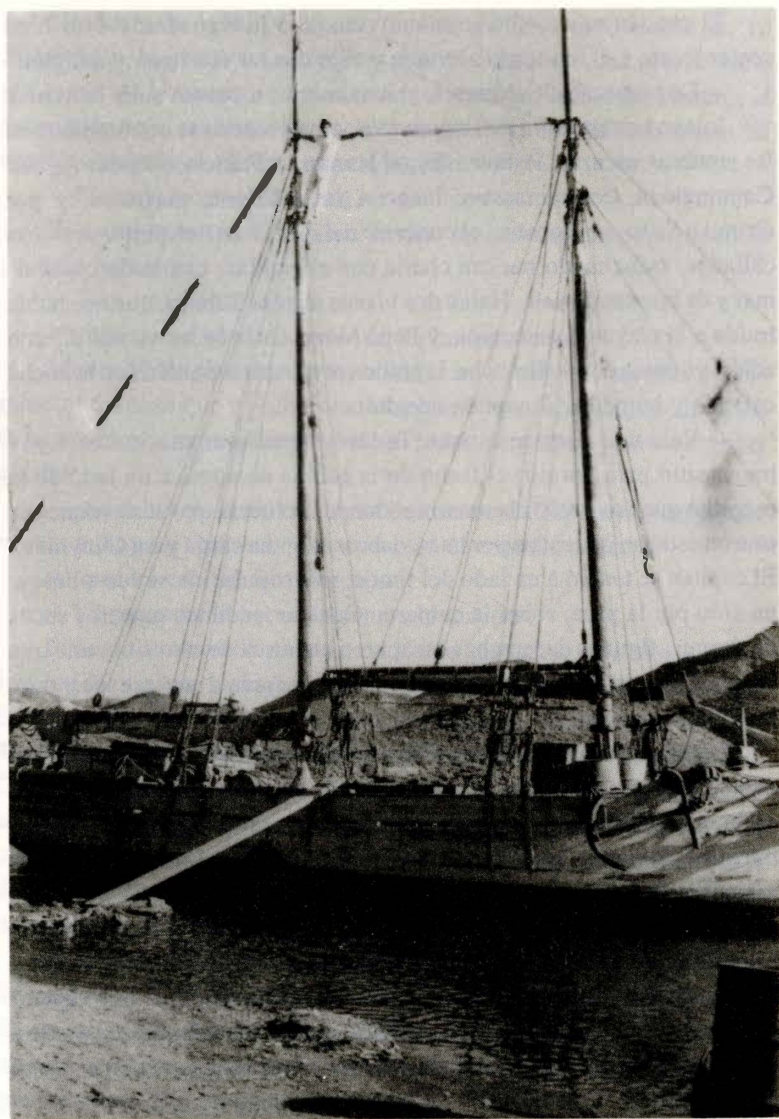
desaparecido de los mares mexicanos. El capitán del *Abel* es, cosa rara en los navíos, notoriamente más joven que su barco. Cuenta apenas 60 años de edad, y de ellos, 35 ha visto transcurrir sobre la cubierta, en el timón y al mando del último velero mercante. Al igual que el barco, don José Lorenzo Real Davis es otro ejemplo de supervivencia de una raza de marinos que ya no existe y que empezó a extinguirse cuando los navíos de acero sustituyeron en los mares a los barcos de madera.

Pero tanto el *Abel* como su capitán, don José L. Real, no solamente se conservan para demostrar que hay tradiciones eternamente vivas. Ambos cumplen una misión increíblemente importante. En la región de Mulegé (incluidos los pueblos de Comondú y La Purísima y una docena más de ranchos de importancia agrícola o ganadera) los motores nunca se detienen por falta de combustible, y esto gracias al *Abel Miranda*. Mientras en todo el resto del Territorio Sur, incluida la capital y la importante ciudad de Santa Rosalía, se padece una crónica escasez de gasolina debida a la falta de comunicaciones con el resto de México, en la región antes citada nunca sucede, porque el *Abel Miranda*, barco de hace un siglo, cumple fiel y casi puntualmente con su misión de unir Mulegé con Guaymas y de traer de ésta todo lo que necesita aquella, incluidas provisiones y otros artículos de primera importancia.

En una de éstas, sus periódicas travesías, fue que Pilo y yo viajamos a bordo del *Abel Miranda*. Esta aventura en el pasado se inició en la madrugada del 27 de junio y terminó seis días después. Toda ella significó para nosotros, o al menos para mí, un viaje inolvidable, una experiencia cuyo recuerdo opaca y disminuye todos los recuerdos en mis años de vida errante.

Cuando saltamos sobre la húmeda cubierta y buscamos, a oscuras y con tropiezos, el sitio de donde partía la voz del capitán, nuestras personalidades se habían empequeñecido. Ya no había periodista ni ingeniero, ni capitán ni subcomandante del *Urano*. Quedaban sólo dos hombres pequeños, muy jóvenes, bebés de teta sobre un trozo de civilización secular, donde cuatro hombres guardan la experiencia de 100 años de navegación en el Pacífico mexicano. Por eso no tuvimos empacho en presentarnos, sin ironía:

—¡Aquí están los grumetes, capitán Real!



El *Abel Miranda*. Jordán en el mástil mayor.
(Foto: José Héctor Salgado.)

El capitán nos tendió su mano y nos dio la bienvenida. Nos hizo sentar frente a él, en torno al timón y dijo con su voz llena y antigua:

—Los esperaba. Saldremos al amanecer, en cuanto suba la marea.

Luego nos presentó a su tripulación, cuyos rostros se confundían con las sombras oscuras. Primero dimos la mano a Francisco Javier Aguiar Cunningham, contraмаestre; luego a Juan Duarte, marinero, y por último a Silvestre Romero, el cocinero del *Abel*. Los tres permanecieron callados, escuchando nuestra charla con el capitán, charla de cosas de mar y de buques de vela. Había dos visitas más: el Tabaco, que nos había traído a la playa en su camión, y Pepe Meza. Cuando las visitas dijeron adiós, ya cerca de medianoche, la plática se quedó suspendida en la noche caliente y húmeda. El capitán decidió:

—Vale más dormir un rato. Todavía tarda la marea. Se nos dio el mejor sitio para dormir: el techo de la cabina de popa, a un lado de la escotilla que da acceso al camarote (donde las literas que acaso nunca se usaron estaban ocupadas por latas, cabos y alguna carga para Guaymas). El capitán se tendió a un lado del timón, y la tripulación se fue a buscar un sitio por la proa, sobre la cubierta. Cuando tendimos nuestros sacos de dormir, algunas cucarachas escaparon en busca de otro sitio, una que se quedó retrasada crujió cuando le puse encima un pie desnudo, involuntariamente.

Dormimos algunas horas. Cuando abrimos los ojos, al apuntar el alba, la tripulación estaba en pie. Silvestre, el cocinero, preparaba café en la estufa, instalada sobre la cubierta contra el palo de la trinqueta, mientras Javier y Juan daban los primeros pasos para preparar la maniobra de salida.

Café de barco: café negro endulzado, muy ligero y muy caliente. Silvestre nos lo trajo a la cama, servido en unas tazas de peltre, viejas y despostilladas. Faltaba una taza en la vajilla y alguien tuvo que esperar a que terminara el primero. Al mediodía suplimos la faltante con nuestra taza de pasta, color verde, que desentonaba horriblemente con el juego de a bordo.

Ése es el “pequeño desayuno”, dirían los afrancesados, en el *Abel Miranda*. Entre éste y el desayuno o almuerzo, corre buen rato de trabajo.

Zarpamos. A las seis de la mañana.

No fue a la vela, porque el fondeadero del *Abel*, detrás de El Sombrerito, le queda tan estrecho y a la medida como una tina de baño al *Urano*. Al levantar la primer ancla, el *Abel* enfiló hacia el estero; al sacar la de popa se dio media vuelta y se fue derecho a El Sombrerito. El capitán, sentado al timón, inmutable, advirtió:

—No vayamos a dar contra las piedritas...

El contraмаestre, Francisco Javier Aguiar Cunningham, hizo la primera broma:

—Toda máquina atrás...

Y cada quien tomó un remo; hasta los grumetes.

Mover 40 toneladas con cuatro remos no es ninguna broma. Quince minutos después Pilo y yo íbamos resoplando y empapados en sudor. Nos daba envidia ver al capitán sentado al timón. Envidia y ganas de hacer chistes:

—¿Se habrá olvidado el capitán de nosotros? Si seguimos así pronto vamos a llegar a Guaymas sin necesidad de usar las velas.

Al rato, el capitán Real anunció:

—Ya pasamos la barra. Izaremos la mayor.

El barco se llenó de pisadas, ruidos de garruchas y de olor a sudor. Javier y Juan izaron la mayor y la trinqueta. Silvestre atendió las dos velas de proa. Cuando las velas se iban desplegando parecía que el *Abel Miranda* estiraba los brazos, desperézándose con cierta voluptuosidad. Casi no hacía brisa, pero las velas se combaron y sacaron el pecho hacia sotavento. Se largó poca escota y empezamos a navegar de bolina, hacia punta Chivato. Rumbo: este-nordeste. El capitán dejó el timón en manos del contraмаestre, quien echó una mirada al compás para darse cuenta del rumbo.

El compás del *Abel* es magnético y de manufactura estadounidense. Su barómetro es francés. Ambos son de tipo antiguo. El compás no se divide en grados, sino en cuartas. Por eso los rumbos no se fijan como en los barcos modernos, donde el capitán escribe en una pizarra un número que corresponde a un punto numerado del compás.

Los modelos antiguos vienen divididos en cuartas (32 en total), cada una de las cuales corresponde a la octava parte entre cada uno de los puntos cardinales, por lo cual valen, cada una, once grados y quince



José Lorenzo Real Davis, capitán del *Abel Miranda*.

(Foto: Fernando Jordán.)

minutos. Esto es tan complicado que parece de origen británico, y no es cosa fácil aprender a cuartear la rosa.

Nuestro primer rumbo fue este-nordeste y lo seguimos durante toda la mañana. A las ocho, Silvestre anunció que el almuerzo estaba listo. La comida en todos los barcos mexicanos es excesivamente frugal, incluida la del *Urano*. Pero puedo asegurar que fue en el *Abel Miranda* donde aprendí el exacto significado de frugalidad: un plato de carne seca, deshebrada, frita en aceite con algunos trozos de papa, una taza de avena sin leche y una tortilla de harina. Nada más.

Al mediodía la cosa fue mejor: un plato de cocido cuya grasa salió de unos huesos sin carne, arroz y frijoles; esta vez y todos los mediodías sin tortilla. Por la noche un plato de frijoles y el resto del cocido, café y una tortilla.

Puedo confesar que durante los seis días que pasamos a bordo del *Abel Miranda* no pasamos hambre ni perdimos peso. Era aquella comida una dieta perfectamente nivelada, curiosamente compensada con el trabajo a bordo, que no fue poco ni mucho: exactamente el necesario para mantener los músculos en acción y ágil el cuerpo.

Por supuesto que no hay comedor en el *Abel Miranda*; ni siquiera cocina, a menos que a la estufa de leña pueda llamársele así. El fregadero es portátil: una lata de agua que se llena lanzándola al mar por sotavento y dentro de la cual se lavan los platos, las tazas y las cucharas de peltre. En cuanto a la despensa, eso ya es otra cosa. En el *Abel* está instalada en la cámara de popa, cuyas literas es posible que nunca se hayan ocupado. Es el mejor sitio del barco para guardar comestibles, pero ni ahí están a salvo de las cucarachas y de las ratas. Los tomates, desde el primer día, hubo que ponerlos a salvo sobre la canoa que iba sobre cubierta, lo mismo que la carne seca de la machaca y los huesos grasosos del cocido. Pero Silvestre olvidó las papas dentro del camarote y las mordieron las ratas. Hubiera sido cosa de tirarlas al mar, pero ¿quién puede asegurar que un barco de vela llegará pronto a su puerto de destino? Por eso el capitán, con justa razón, decidió que a las papas mordidas por las ratas se les cortara el trozo dañado y lo bueno se friera con la machaca. En realidad el daño de las ratas no les quitaba sabor ni proteínas; supieron y nutrieron bien.

El agua dulce en un barco de vela es siempre un problema, pero no tan agudo como se imagina. Se lleva la dotación en barricas de madera que periódicamente se lavan con cal para evitar que el agua se pudra. El *Abel* lleva tres barricas (cada una con 200 litros aproximadamente) sobre cubierta, y algunas más en la bodega, como lastre. Sobra agua para beber y para cocinar; por eso el capitán permite que los grumetes, un día sí y otro no, se den un baño de agua dulce, con diez litros por cuerpo, los cuales resultan suficientes para cambiar la mugre de lugar.

A las seis de la tarde, doce horas después de haber zarpado, no habíamos recorrido aún veinte millas. El viento seguía flojo e inconstante y el *Abel* no alcanzaba siquiera una velocidad de dos nudos. Por la popa se veía aún El Sombrerito de Mulegé y por la aleta de estribor las islas de Santa Inés. El contraamaestre se burlaba del *Abel*; suspiraba:

—¡Pensar que de tantos buenos veleros que hubo en el golfo de California sólo quedó el más feo y el más pesado..!

Exageraba seguramente, porque el *Abel* (y no por ser el único) no puede haber sido el más feo ni el más lento. Es cierto que tiene los fondos sucios y que pide con urgencia una buena pintada... Por lo que a su lentitud se refiere, ésa no era, en ese momento, culpa suya, sino del viento.

Al crepúsculo, el viento fue en aumento, y la marejada empezó a golpear duro. El *Abel* marchó más rápido, pero dando bruscos bandazos. La noche prometía viento, viento duro y más marejada. La caída del Sol fue un hermoso espectáculo y las nubes, hacia los cuatro puntos cardinales, se tiñeron de colores. Sin embargo, tanta nube, el viento duro y la marejada, no presagiaban un buen tiempo.

Antes de oscurecer, la vela estay se desgarró y hubo que arriarla antes de lo debido. Las velas estay no tienen permiso para trabajar de noche, “son todavía muy chicas”, explicó Francisco Javier.

A las nueve de la noche las nubes cubrieron las estrellas y por la proa, a no mucha distancia, el chubasco se anunciaba con truenos y relámpagos.

Los grumetes tratamos de dormir. Nos tendimos en el mismo sitio, sobre la cubierta de la cámara, pero el fuerte balance nos sacaba cada rato del sueño y del lugar.

A la medianoche el viento se desataba con furia, silbaba en todas las jarcias de los palos, y éstos crujían dolorosamente a cada balance y golpe

de viento. El capitán había tomado el timón y seguía manteniendo el rumbo. La intensidad del viento me hizo caer en cierta inquietud:

—¿Va a tomar rizos capitán? (Tomar rizos es disminuir la superficie de las velas.)

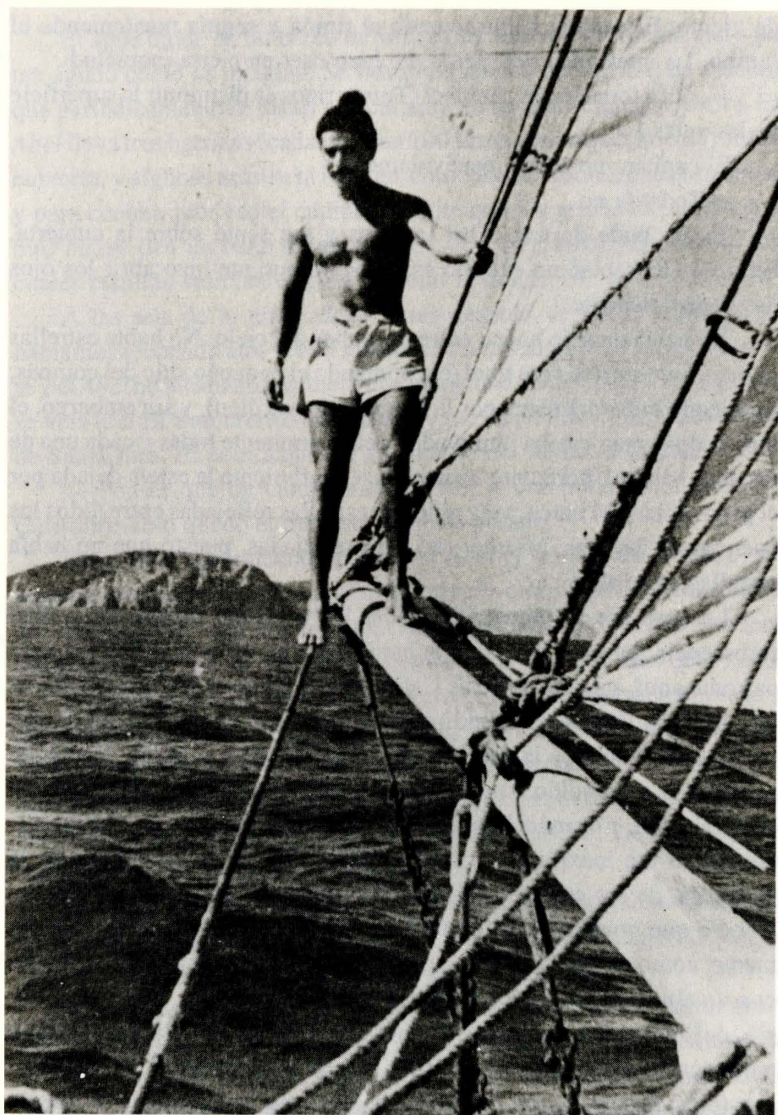
El capitán me sonrió benévolamente:

—Todavía no...

Ya no pude dormir. Abrí los ojos y me senté sobre la cubierta. Entonces presencié un extraño espectáculo que me hizo abrir los ojos desmesuradamente.

No había un solo hueco entre las nubes del cielo. No había estrellas ni luna. La oscuridad era total (exceptuando el pequeño sitio del compás, iluminado indirectamente por la lámpara de petróleo), y sin embargo, el mar, todo el mar, estaba iluminado. Veía claramente todas y cada una de las olas, hasta el horizonte; veía blanca y turbulenta la estela dejada por el paso rápido del barco; veía miles de estrellas reflejadas entre todos los cuencos de las olas. Miento: ¡no eran reflejadas, puesto que no había estrellas en lo alto!

La cosa era sorprendente. Había leído y oído mucho de la fosforescencia del mar. Inclusive la había visto en otros mares. Pero nunca como aquí, a medio golfo de California. Aquí no es fosforescencia, es una extraña iluminación indirecta, que parece surgir del fondo del mar. La curiosidad y la sorpresa me llevaron hasta la borda. Haciendo equilibrios y prendido con fuerza a los obenques me quedé asomado, boquiabierto, mirando la superficie del mar. Nunca vi cosa tan increíble ni tan inexplicable. A pesar del balance, de los golpes de la marejada, de los crujidos de los palos, no podía sentirme navegando. Parecía que volábamos sobre un polvo de estrellas (me sentí, sinceramente, como un espíritu ajeno volando sobre la mismísima Vía Láctea), con un abismo infinito a nuestros pies, muy en lo alto, lejos de la tierra, del mar y del mundo. Yo sabía que me bastaba alargar la mano para tocar el agua, pero no me atreví. Preferí quedarme en la duda y soñar (bien despierto por cierto; el balance no era propicio a ningún sonambulismo) que el *Abel* se había salido del mar y seguía navegando en el infinito, entre miles de estrellas y planetas espantosamente lejanos.



Fernando Jordán en el Mar Roxo de Cortés, en el bauprés del *Abel Miranda*.
(Foto: José Héctor Salgado.)

El fuego del mar se apagó con la lluvia. Primero fueron gotas y luego algunas cubetadas rápidas, de agua dulce y caliente, como leche de ubre. Pilo y yo nos metimos al camarote para escapar a la lluvia. Esperamos un rato a que se quitara pero no cesó y me quedé dormido sobre una pila de cabos, recargada la cabeza contra unas latas llenas de hígado de tiburón, nada perfumadas. La tripulación quedó arriba, bajo y sobre el agua, y el capitán no dejó el timón ni perdió el rumbo en ese mar increíblemente luminoso, arañado por los relámpagos y azotado por el viento del chubasco.

Al amanecer, a la hora del café, el viento había amainado, aunque la marejada seguía la misma. El cielo seguía encapotado y no se distinguía costa alguna. Duarte llevaba el timón, y el capitán estaba acostado casi a sus pies, vestido y durmiendo un merecido sueño.

Aquel día tuvimos nuestro primer encuentro con los dorados. Son éstos unos peces de regular tamaño, de soberbios colores: el cuerpo y la cabeza de azul cobalto y las aletas y la cola amarillo subido. Nadaban cerca persiguiendo a los peces voladores. A ratos se nos perdían de vista, pero donde surgían del agua los peces voladores, planeando rápidos, era segura la presencia de un dorado. Según afirman los pescadores, el dorado es el más rápido pez de escama. Se alimenta casi exclusivamente de peces voladores, que a más de rápidos tienen la facultad de poder planear trechos largos sobre el agua. Y éstos son fácil presa de aquéllos. En ocasiones los siguen dando saltos sobre el agua, pero por lo regular nadan bajo la superficie. Cuando descubren un cardumen de peces voladores eligen presa y la siguen por abajo mientras el volador va sobre las olas. Casi por lo regular el dorado le toma la delantera y se traga al volador cuando éste se ve obligado a *amarizar*. De hecho, los voladores perseguidos amarizan en las propias fauces del dorado.

Con ayuda de Francisco Javier preparamos dos fisgas y un curricán hecho de un pedazo de lata. Nuestros esfuerzos fueron vanos, y a pesar de las buenas ganas que teníamos de preparar un caldo de pescado, el curricán no surtió efecto ni las puntas de las fisgas encontraron el lomo de los dorados.

Por la tarde se acercaron tiburones y posteriormente vinieron las toninas a jugar con la proa del *Abel*. A esa misma hora, por la proa, un

poco a sotavento, se despejó el horizonte y aparecieron las inconfundibles Tetas de Cabra que señalan al navegante la cercanía de Guaymas. En ese momento estábamos a 25 millas de la entrada del puerto.

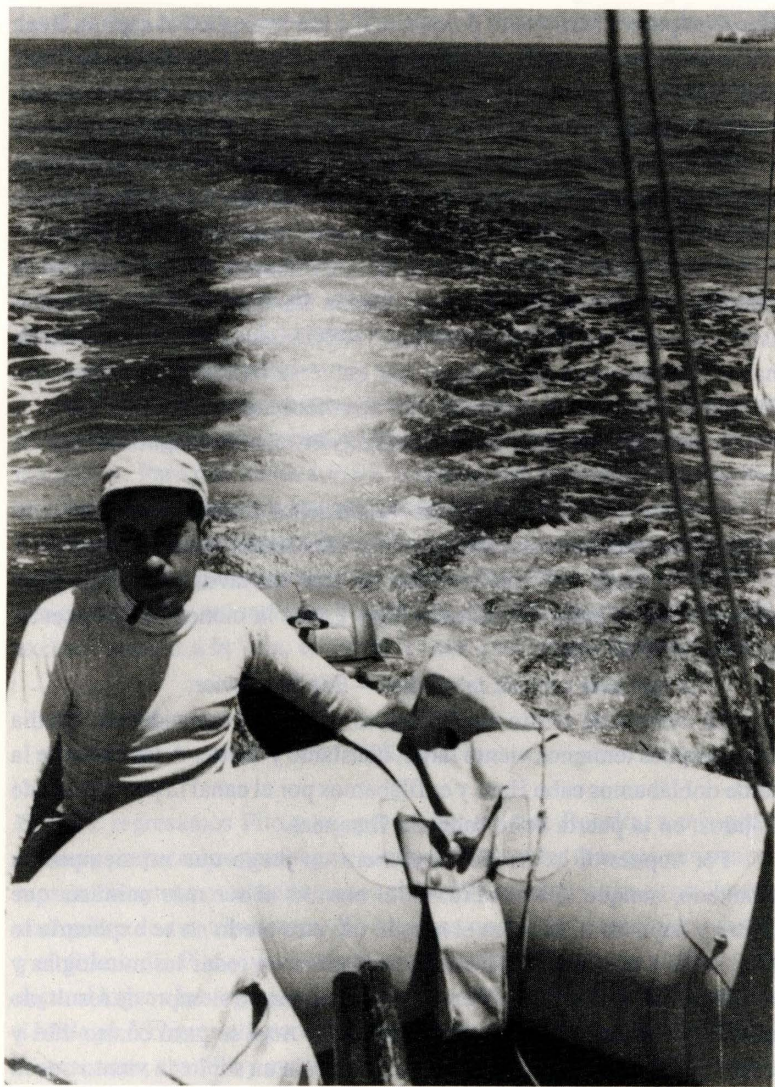
Para un barco de motor (para el mismo *Urano*, si hubiera sido capaz de aguantar la marejada de ese día) llegar a Guaymas, desde ese punto, hubiera sido cosa de cuatro horas. Para el *Abel* fue cuestión de 24 horas. El capitán, no obstante, hizo lo imposible por entrar en menos tiempo, pero esa tarde el viento no estuvo propicio, ni el mar, ni la corriente. Faltó brisa y la corriente nos arrojó al norte, tirándonos sobre cabo Haro, lo cual estuvo a punto de provocar una catástrofe. Durante varias horas, a partir del atardecer, el *Abel* fue derivando hacia el norte, contra los temibles cantiles del cabo. El capitán confiaba en que el viento rolaría (cambiaría de dirección) un poco para permitirle doblar la punta, pero la brisa se calmó casi por completo y nos dejó al garete. A las once de la noche, estábamos casi bajo el faro, a menos de una milla de los cantiles. A esa hora, aprovechando una racha de viento, el capitán hizo virar y poner proa al sur, contra viento y corriente. Al día siguiente don José habría de suspirar:

—¡Por poco damos con las piedritas!

Por la noche se repitió el fenómeno de la fosforescencia, aunque no con igual intensidad que la noche anterior. Sin embargo había bastante luz. Los dorados pasaban cerca y se veían claramente, como brasas ardiendo. Me pasé dos buenas horas lanzándoles la fisga, maravillado de ver cómo la varilla acerada rompía el agua y lanzaba una cascada de chispas mientras se hundía y los dorados saltaban y huían espantados, dejando grabada entre las olas la ruta de su fuga.

Cuando me tendí para dormir, el capitán seguía aún riéndose de mi mala puntería, fumabacigarrillo tras cigarrillo y se dedicaba a lo que parece ser su deporte favorito: llevar el timón del *Abel Miranda*. (El capitán se siente viejo, pero asegura que todavía puede hacer guardias de doce horas. Hace algunos años, durante una tempestad, estuvo 36 horas consecutivas pegado al timón del *Abel*, semidestrozado por las olas y el viento.)

Por la mañana del día 29 de junio seguíamos a la misma distancia de las Tetas de Cabra, buscando el sur y un viento largo que nos permitiera volver al puerto. A las doce del día, cuando el viento roló del este al sureste, el capitán ordenó virar y otra vez pusimos proa hacia cabo



Pilo en el Abel Miranda.
(Foto: Fernando Jordán.)

Haro, un poco a barlovento porque, como me lo explicó el capitán Real: “A las mujeres y al viento, una cuarta a barlovento”. Este dicho marinero, que tiene mucha sabiduría, al menos por lo que se refiere al viento, significa que hay que poner la proa un poco hacia el lado de donde viene el viento, y no hacia donde va. De este modo, lo que el viento (o las mujeres, en caso de ser aplicable al uno y a las otras) lo arrastra a uno hacia donde corre, es justamente lo que se necesita para llegar al punto deseado.

Frente a cabo Haro la brisa se calmó y durante dos horas sopló en ráfagas, tan débiles que apenas si hacían flamear las velas. Mientras tanto, la corriente seguía arrastrando, rápidamente, hacia el norte. De haber seguido así un par de horas más hubiéramos pasado lo mismo que la noche anterior, y tampoco ese día hubiéramos podido entrar a Guaymas. Para remediar la situación Javier, con su magnífico humor, propuso comprar algo de viento:

—Compre veinte centavos de viento señor Jordán —me dijo—. Si tiene la moneda tírela por barlovento y verá como viene enseguida.

Yo no tenía sino una moneda de diez centavos. Javier propuso comprar diez y pedir fiados otros diez. Lancé la moneda a barlovento, pero la brisa no sopló.

—Es que está cerrada la oficina.—Explicó Javier.

La compra de viento resultó una sorprendente coincidencia. Media hora después teníamos viento largo, constante y fuerte. A las cinco de la tarde doblábamos cabo Haro y enfilábamos por el canal la punta e isla de Pájaros, en la puerta de la bahía de Guaymas.

Por supuesto, lo de la moneda era un juego que no siempre da resultado, aunque el marinero, en el mar, es el ser más animista que exista y haya existido sobre el mundo (de otro modo no se explicaría lo bien surtido que están los panteones náuticos en todas las mitologías y religiones de los pueblos). Y estoy seguro de que no siempre da resultado porque precisamente en el viaje anterior, el *Abel* se pasó cuatro días y cuatro noches frente a cabo Haro, al garete, sin un soplo de viento que lo empujara a Guaymas.

Al pasar por frente al muelle de Petróleos Mexicanos, el viento nos tomó por la proa, y el *Abel* tuvo que irse a la vuelta y vuelta, siempre de bolina, para vencer viento y corriente, ambos contrarios. En este punto el

canal es muy estrecho, apenas 150 metros. Viramos seis veces de un lado a otro para poder pasar, ejecutando la maniobra frente a tres enormes barcos que estaban surtos en la entrada de la bahía: el nuevo barco petrolero *Presidente Miguel Alemán* y dos barcos de carga con bandera española. Entre ellos, casi tocándoles en cada bordada, pasó el *Abel Miranda*.

Los marineros del petrolero y los cargueros se pusieron sobre las barandillas para observar las maniobras, admirados de ver navegar este fantasma vivo de una era antigua. Un marinero español se puso las manos sobre la cara, a manera de bocina, y me preguntó cuántas toneladas desplazaba el *Abel*. —Le contesté a gritos, orgulloso:

—¡Ochenta de lastre!

Eso era una mentira y acaso no me lo creyó. Pero me dio gusto que se fijara en este noble barco, y orgullo de que me pensara uno de sus marineros. Para que nadie supusiera que yo era un pasajero me puse a atender la escota de la trinqueta durante las viradas (la escota, por lo demás, no necesitaba atención alguna), porque en verdad me daba gusto y vanidad pasar por tripulante del noble *Abel Miranda*, del barco más antiguo todavía en servicio y el único que hace cabotaje a la vela, exclusivamente a la vela, en aguas y entre puertos mexicanos.

EPÍLOGO

El día 2 regresamos Pilo y yo, por avión, a Santa Rosalía, a recoger al *Urano* y prepararnos para seguir camino. Durante los días que permanecemos en Guaymas no abandonamos el *Abel Miranda* y vivimos en él como cualquiera de sus tripulantes. Yo hice una noche de cocinero de a bordo y el último día Pilo y yo ayudamos a descargar el lastre de piedras, para dejar el lugar a la carga que dentro de unos días traerá el *Abel* de Guaymas a Mulegé. Vivimos ahí porque nos gustaron el barco y su tripulación, tan franca, sana, sencilla y gentil como es el viejo capitán don José Lorenzo Real Davis. Nos dio tristeza decirles adiós. Cuando tendí la mano al capitán Real le prometí volver a verlo, en invitarlo, en un *Urano* más grande, a viajar conmigo. El capitán aceptó de antemano y me aseguró:

—Nos volveremos a ver, seguramente... si Dios quiere.

XVIII

El *Urano* en peligro

El 7 de julio, a las 4 de la madrugada, ya estábamos a bordo del *Urano*, fondeado en el puerto de Santa Rosalía. Era aún de noche, y el cielo, cargado de nubes, no dejaba ver una sola estrella. Por el oriente, una ligera claridad anunciaba la proximidad de la aurora. Esperábamos la primera luz para zarpar rumbo norte, como siempre, frente a una costa que en el mapa, con grandes letras que pusiera Chale De la Toba, dice: “Peligro-peligro-peligro”. Por esa palabra, y las especiales indicaciones de nuestro amigo De la Toba, es que antes del amanecer, sin desayunar siquiera, estábamos esperando el momento propicio de la salida.

El día anterior habíamos llegado de San Lucas, en un rápido y agradable viaje de apenas tres horas de navegación, sin incidentes dignos de ser anotados. Fondeamos en Santa Rosalía solamente con el propósito de pasar la noche y saludar a varios amigos, pues el *Urano*, desde el refugio de Pinocho, venía listo y preparado para continuar su marcha hacia los placeres de perlas, aparentemente nuevo después de los arreglos y la pintada que le diéramos en San Lucas, con sus barriles llenos de agua, el tanquecito con gasolina, y el camarote lleno de comestibles. Lo único que respecto al *Urano* ocurrió en Santa Rosalía, fue que la gente del puerto que lo vio llegar manifestó su extrañeza por su escaso tamaño. Lo habían visto ya en fotografías, pero acaso por falta de escala lo pensaron más grande y no como realmente es: más pequeño que una canoa de pescadores.

La zona señalada como peligrosa está al norte de Santa Rosalía, a doce millas de distancia aproximadamente. Los mapas oficiales no traen

ninguna indicación especial sobre la costa en esta región y aparentemente, leyendo el *Derrotero de la costa*, no existe ningún riesgo en navegar entre Cabo Vírgenes y la bahía de Santa Ana. Sin embargo, para las embarcaciones pequeñas, ese tramo de costa, que tiene un desarrollo de 25 millas que se empiezan a contar desde un poco antes de Cabo Vírgenes, no presta ninguna seguridad ni ofrece refugios. Los pescadores le llaman “el tramo de la cantilería.”

Es una costa vertical, cortada a pico, donde las últimas estribaciones de Las Tres Vírgenes caen directamente al mar. A lo largo de 25 millas náuticas (45 kilómetros aproximadamente) no hay playas, ni puertos. A media distancia hay un pequeño refugio llamado Punta Baja, donde desemboca el arroyo (siempre seco) de La Reforma. Este atracadero es, como lo comprobamos posteriormente, totalmente inadecuado para botes como el *Urano*, que una vez varados no pueden ser lanzados nuevamente al mar entre dos personas. Mientras las condiciones meteorológicas son propicias, el tramo de la cantilería no ofrece ningún peligro, pero habiendo marejada fuerte o mal tiempo, una canoa o un bote corren el riesgo de ser despedazados contra los murallones de piedra. Por eso nosotros decidimos salir a la madrugada, cuando por lo general el mar ofrece algunas horas de calma.

LOS CANTILES

A las 4:45 de la madrugada el cielo empezó a iluminarse y nosotros dimos la última revisada al bote, al mar y al cielo. En el *Urano* todo estaba en su sitio. El mar, hacia afuera de los rompeolas, parecía quieto y con intenciones de estar en calma. Solamente el cielo parecía amenazador, encapotado con gruesos cúmulos de lluvia. El barómetro estaba alto y anunciaba buen tiempo, a despecho de las nubes. Estábamos seguros de que en pocas horas tendríamos vientos demasiado fuertes, pero no obstante las nubes y las posibilidades de vientos frescos, corrimos el riesgo y a las cinco de la mañana, exactamente, soltamos la amarra del muelle y levantamos el ancla. Por ese día, y mientras no pasáramos los cantiles, el *Urano* iba a navegar a motor.

Durante una hora navegamos ceñidos a la costa. Habíamos decidido esperar hasta las seis de la mañana para confirmar nuestras observaciones sobre el posible buen tiempo. En caso de que se desencadenaran los vientos antes de lo previsto, desistiríamos de continuar y buscaríamos refugio en la caleta de Santa María, el último puertecito antes de la costa acantilada. Durante esa hora lo único que molestó bastante fue la marejada de través, amplia y lenta, pero lo bastante fuerte para embarcarnos algunos litros de agua por sobre la banca de popa. Las marejadas, en estas semanas, parecen ser perfectamente naturales. Son una consecuencia de los chubascos que noche a noche caen sobre el mar, entre nosotros y la costa sonorensis. Desde hace dos semanas no fallan esas tormentas locales. Todas las noches vemos relampaguear el cielo a lo lejos, hacia el este. Calman al amanecer, pero el mar queda alborotado y revuelto, cruzado por marejadas que para el *Urano* son demasiado pesadas. Lo único que nos consuela respecto a esas tormentas, es que hasta ahora no han soplado sobre esta costa bajacaliforniana.

Al pasar la caleta de Santa María el día mejoraba, el sol había roto la capa de cúmulos y las nubes empezaban a disgregarse. Viento cero y marejada. Realmente no se podía pedir nada mejor. Sin decirnos nada Pilo me dejó el timón y se puso a buscar el *thermos* para servir café y tomar el desayuno a bordo. Atrás, por babor, quedó la caleta de Santa María, el último puerto seguro antes de la costa peligrosa.

Al doblar Cabo Vírgenes nos alejamos de la costa, pusimos proa al mar abierto hasta ponernos a dos o tres millas de la orilla. Cuando la costa es insegura, es preferible alejarse y atender cualquier emergencia lejos de ella. Desde ahí vimos desfilar lentamente una muralla agresiva, desolada y de colores enfermizos. La abundancia del cobre en esta región de la costa peninsular, pone notas amarillas, verdosas, rojas y sepias en todas las rocas y las montañas, desde la triple cumbre de Las Tres Vírgenes hasta la misma orilla del mar. Con ayuda de los prismáticos fuimos observando detenidamente ese dique del mar, alto y escarpado, donde los colores denuncian la presencia de los metales. Mientras tanto, exceptuando la mar gruesa, el golfo seguía calmado y propicio.

Tres horas después vimos una grieta en el muro: una playa blanquecina en la desembocadura de un arroyo: La Reforma. Nos acercamos a ella con esperanza de poder bajar a tierra y preparar un almuerzo decente. En la ruta nos cruzamos con una canoa de pescadores que iban en busca de tiburones. Su ligera embarcación saltaba sobre el mar armoniosamente y desaparecía cada veinte segundos, detrás de alguna de las olas. Al menos, ésa era la impresión que nos daba, pero tomando en cuenta que el *Urano* era más o menos de las mismas dimensiones que la canoa, es seguro que era el *Urano* quien desaparecía de la superficie cuando menos la mitad de las veces que se nos perdía la canoa. Sus tripulantes nos saludaron con la mano, nos gritamos al paso algunas frases de buenos deseos y luego nos separamos: ellos al mar y nosotros rumbo a la costa, al campamento que se veía sobre la arena.

Queríamos desembarcar, pero la marejada nos quitó las ganas. El mar golpeaba sobre la playa y La Reforma no se nos presentaba como un buen puertecillo para el *Urano*. Fondeamos solamente para preguntar a los pescadores del campamento sobre el próximo puerto. Nos contestaron: San Carlos. Dimos las gracias, dijimos adiós, y nos fuimos en busca de San Carlos. Nunca imaginamos que de esa pregunta y de esa respuesta, iban a surgir posteriormente algunas dificultades que estuvieron a punto de convertirnos en náufragos.

Desde La Reforma hasta la bahía de Santa Ana, la costa conserva, durante doce millas, el mismo corte perpendicular y su desagradable característica de ausencia de playas. Pero al menos en este tramo, los cantiles son de menor altura y a cortos trechos se abren cortaduras que en caso necesario pueden servir de atracaderos para varar canoas. Algunas veces, en emergencias, estos pequeños intersticios son utilizados por los pescadores para varar sus canoas, aunque tienen que abandonarlos cuando la alta marea los empuja contra el muro de roca.

Al entrar a la bahía de Santa Ana, apareció una extensa playa; al fondo una línea verde de arboleda y la esperanza de un puerto cercano. Con esto, nos empezó a llegar por popa un viento fuerte y una peor marejada. Hacía siete horas que habíamos dejado Santa Rosalía y el sol de fuego nos empezaba a tostar las requemadas espaldas.

EL MOMENTO CRÍTICO

Al entrar a la bahía, Pilo y yo empezamos a discutir. Yo quería fondear cuanto antes y tenderme bajo una sombra. Pilo insistía en seguir y buscar refugio en San Carlos. Desplegamos el mapa y calculamos la distancia al puerto indicado por los pescadores. San Carlos, según la carta, estaba a 18 millas de distancia, lo cual, en el mejor de los casos, significaba tres o cuatro horas más de navegación. Mientras luchábamos muy cortésmente por imponer nuestros argumentos, la arboleda quedaba atrás, y nosotros, sin saberlo, nos íbamos alejando del puerto que los pescadores, y no el mapa, llaman de San Carlos, y que no es otra cosa que el estero de la desembocadura del arroyo de Santa Ana. Nosotros no vimos la entrada al estero ni imaginábamos su existencia. Acaso, de haberlo sabido, nos hubiéramos ahorrado el mayor susto de todo el viaje.

El viento arreció y la mar vino en mi ayuda. En vista de que el *Urano* hacía agua con cada ola, nos pusimos de acuerdo en buscar cuanto antes un fondeadero para dejar al *Urano* y un pequeño campo para establecer campamento. Nos acercamos a la playa y sacamos los prismáticos para revisar la costa, siempre por la proa, sobre la ruta. En esos momentos, tal vez a media milla por la popa, quedaba uno de los mejores puertos en 200 millas de costa. Cerca de la una de la tarde vimos un recodo y acordamos fondear en él. Atrás de esa curvatura se adivinaba una llanura enmarcada por unas montañas grises, totalmente desnudas. Ese paisaje, que sobre el mapa puede señalarse cerca del extremo noroeste de la bahía de Santa Ana, es uno de los más téticos e impresionantes que hayamos visto sobre la costa. Nos recordó la costa norte de la bahía de la Paz y al acercarnos me asaltó un sentimiento desagradable, de desolación, tristeza y abandono. Fondeamos. La marejada producía una fuerte resaca sobre la orilla, una playa pedregosa. Para mayor seguridad convinimos en atar la balsa de goma con un cabo a fin de facilitar el desembarco. Pilo hizo el primer viaje. Fui soltándole cabo paulatinamente. Le vi confiado abandonar los remos para ponerse las alpargatas, acaso sin fijarse que estaba cruzando la rompiente de la resaca. Le grité que tuviera cuidado, pero no me hizo caso y siguió atándose la sandalia. Treinta segundos después la resaca lanzó por el aire a la balsa de goma y Pilo cayó al agua. Pronto emergió

y salió a nado. Me reí de su descuido, pero en el fondo la cosa no me gustó nada, porque si bien la resaca no tiene importancia para la balsa de goma y un buen nadador, es peligroso para desembarcos de equipo y para el propio *Urano*. Pilo me devolvió la balsa y me metí en ella para acompañarlo a realizar la incursión de rigor, de exploración previa al establecimiento de todos los campamentos.

El sitio era casi inadecuado, solitario y triste como pocos en toda la costa. Echamos una ojeada a la llanura y nos quedamos mudos, sin comentario. Es una llanura baja, gris, de tierra dura y salitrosa, lisa como una mesa de billar, pero sin la menor brizna de vegetación. Atrás, las montañas, labradas a cincel, parecen cortar todas las salidas a ese valle que me imaginé el de la desesperación. No obstante había algunas rocas bajas cerca de la playa, contra las cuales hubiéramos podido tender el campamento provisional. Así hubiera sido...

Se me ocurrió, antes de entrar a explorar algo de la llanura, echar un vistazo al *Urano*. Me sorprendió mucho su posición. No estaba como lo habíamos dejado, proa al mar. Estaba atravesado, paralelo a la playa de rocas y guijarros, sobre una ola enorme cuya cresta sostenía la quilla. Luego lo vi descender y seguir en la misma posición: atravesado a la mar. Entonces comprendí lo que pasaba:

—¡Pilo, el ancla!

No sé todavía si Pilo comprendió inmediatamente, tan rara era la situación. Me eché a correr hacia la orilla y me lancé de cabeza al agua para poder pasar la resaca. Cuando saqué la cabeza el bote estaba al alcance de mis manos. Estaba suelto y venía hacia las rocas de la orilla. Cuando me afiancé a él toqué con los pies las rocas del fondo. No sé cómo me di la vuelta y salí por la proa. Tomé al *Urano* de la cadena de la barbada (barbiquejo del *bauprés*) y soportando con la espalda la resaca conseguí aproarlo y alejarlo dos metros más hacia afuera. Pilo llegó nadando y me ayudó a sostener la cadena, a fin de que el *Urano* no reculara y se fuera contra la playa.

—¡Aguantate aquí, Pilo, mientras pongo el motor!

Subí a bordo y Pilo se quedó agarrado a la proa. A ratos lo veía desaparecer bajo la espuma de la resaca. Luego sacaba la cabeza, abría la boca para respirar y volvía a sumergirse, buscando apoyo para los pies, a



El *Urano* con su vela desplegada, rumbo a Puertecitos.

fin de poder lanzar al *Urano* hacia afuera. La escena era cinematográfica, y siento no haber tenido en ese momento cuatro brazos y otro par de ojos para poder manejar, al tiempo de la maniobra de instalar el motor, la cámara fotográfica. Cuando conseguí poner en marcha el motor, di avance sin avisarle a Pilo. El *Urano* saltó, el bote de goma, afortunadamente atado al cabo, se deslizó sobre las rocas de la playa como consecuencia del tirón y cayó de cabeza, pero siguiendo al *Urano*. Pilo, en cambio, seguía agarrado a la cadena, hundiéndose y reapareciendo entre la espuma y las olas. La velocidad del *Urano* lo tenía pegado a la quilla y le impedía impulsarse para subir a bordo a fuerza de brazos. Temí por un momento que se fuera a desprender y que, pasando por abajo del *Urano*, se golpeará contra la propela de la maquinita. Debe haber adivinado mi preocupación porque me gritó, entre trago y trago de agua: "Ahora subo, sigue hacia afuera!" Y subió. Cuando lo vi parado sobre la proa me llevé un susto de primera: Pilo venía teñido de rojo de la cintura hasta los pies, materialmente bañado en sangre. Un minuto después él y yo soltamos a reír. No venía herido, sino pintado de rojo, con la pintura de cobre del fondo del *Urano*.

Después empezamos a considerar la situación. No teníamos más remedio que seguir adelante hasta encontrar un mejor fondeadero. Teníamos que encontrarlo cuanto antes, porque el *Urano* había perdido el ancla sin esperanza de rescate, y el bote no se encontraba en condiciones, por tal motivo, de quedarse frente a una playa donde golpeará la marejada.

La pérdida del ancla fue un serio golpe para nosotros. Fue culpa nuestra, falta de previsión al no revisar periódicamente los ajustes (empates) de los cabos, pero la cosa no tenía remedio y lo mejor era buscarle una solución, aunque fuera provisional. Mientras seguíamos camino buscamos el ancla de repuesto. Es un ancla de juguete, de tres kilos de peso: la que usaba el *Urano* dentro de la siempre quieta ensenada de La Paz. Esta anclita no sirve para el mar, como lo vimos días después, pero por lo pronto era nuestra única ayuda.

EL PRIMER UÉSTE

A las tres de la tarde hallamos una pequeña ensenada, bastante abierta, pero seguramente lo mejor hasta ese momento. Afortunadamente el

viento había calmado y la marejada, dentro de ese recodo, golpeaba con bastante suavidad. Sin más alternativa, soltamos ahí la anclita, atada convenientemente, y nos quedamos un rato a bordo, observando el resultado. La pequeña mano del *Urano* no garreó (resbaló) sobre el fondo arenoso y decidimos tenerle un poco de confianza. Por lo que pudiera suceder durante la noche, bajamos a tierra, en tres cansados viajes del bote de goma, toda el agua de a bordo y bastante provisión. Fue esa la primera vez, y no sería la última seguramente, en que preparamos todo para convertirnos en náufragos.

Después de instalar un toldo para hacer sombra, y luego de comer más o menos bien, nos hicimos una reflexión y nos pusimos a tender cables entre el *Urano* y la playa. "Si el ancla falla, al menos que el *Urano* y el resto del equipo vengan a tierra." Atamos los cabos de unas enormes rocas cercanas a la playa y nos dispusimos a descansar. La previsión de amarrar al *Urano* desde tierra fue providencial. A la caída del sol un viento de tierra arrancó la lona que nos había dado sombra e hizo escorar al *Urano* sobre un costado: el *uéste* aparecía, el primer viento del oeste: el más peligroso en esta región para las embarcaciones pequeñas. Sopló repentinamente, como nos habían advertido los pescadores, con fuerza desde el primer instante, con una velocidad que puede haber sido de 40 millas por hora, aproximadamente.

Desde ese momento, hasta el día siguiente, el viento sopló de continuo, sin tomarse un solo descanso. Hasta cierto punto, el oeste fue bueno para el *Urano*, porque lo mantenía retirado de la orilla a la cual estaba sujeto por los cabos. En caso de haber soplado del rumbo contrario, con la misma intensidad, la pequeña anclita no hubiera soportado el esfuerzo y habría dejado al bote venirse contra la orilla. Pese a esto, aquella noche fue una de las peores que hayamos pasado. Casi toda nos mantuvo despiertos el constante silbar del viento, entre los arbustos de la orilla y contra los cabos y las jarcias del *Urano*. A cada momento Pilo y yo despertábamos sobresaltados de nuestro sueño inquieto, encendíamos la lámpara grande de baterías y lanzábamos un rayo de luz sobre el bote. Quien fuera de los dos, siempre avisaba al compañero:

—¡Todavía está aquí el *Urano*!

Y la frase, por extraña que parezca, nos llenaba de tranquilidad y nos permitía cabecear otros minutos, hasta que una racha de viento, más fuerte, volvía a sacarnos del sueño.

¡Todavía está aquí el *Urano*...!

PUNTA TRINIDAD

Al salir el Sol, el día siguiente, el viento del oeste no había amainado ni parecía tener intenciones de calmarse. En la orilla, la resaca pegaba con poca fuerza, pero a lo lejos, hacia el mar, toda la superficie cabrilleaba y era fácil imaginar cómo reventaban las olas por la fuerza del viento. A las cinco de la madrugada teníamos listo al *Urano* para partir de inmediato, pero nos vimos obligados a esperar una calma que no tenía traza de llegar.

A las ocho, después del desayuno, dejé a Pilo encargado de vigilar el bote y me fui de excursión a una elevada meseta cercana a la playa. Desde ahí, hacia el norte, la costa volvía nuevamente a elevarse en acantilados y la sierra corría paralela y muy cerca del mar. Hasta donde alcanzaba mi vista, la orilla parecía protegida del viento del oeste por la montaña. No se veía fuerte la resaca ni se notaba marejada. En esas condiciones podía intentarse seguir navegando al socaire de la sierra.

Comuniqué mis observaciones a Pilo y convinimos en navegar “sobre las piedras” a fin de que el oeste no nos causara molestias ni representara peligro alguno. En un rato soltamos al *Urano* y nos pusimos en marcha, totalmente pegados a la orilla, a una distancia no mayor de 200 metros.

Casi al mediodía nos encontrábamos cerca de la bahía de San Carlos. El viento seguía fuerte, desatado en ráfagas que molestaban bastante, sin ser peligrosas. A tres millas escasas veíamos la punta Trinidad (conocida localmente por El Mojón) y solamente esperábamos doblarla para buscar un fondeadero y descansar mientras se calmaba el terral. Antes de alcanzar la punta llegamos a una gran playa de suave arena y se me antojó fondear frente a ella para tenderme a dormir un rato. Pilo no me dejó, insistió en doblar la punta y buscar el recomendado refugio de San Carlos.

Todavía no nos enterábamos que ese puertecito quedaba muy atrás y que la bahía de San Carlos es, para los pescadores, bahía Trinidad.

Estábamos sobre la punta Trinidad cuando el oeste refrescó; vimos cabrillar toda la superficie del mar, frente a nosotros, pero nunca creímos que en esa parte el mar estuviera embravecido. Seguimos avante, confiados, creyendo que el cabrilleo no podía tener importancia. Media hora después, acabando de doblar la punta, el *Urano* se agitaba desesperadamente, las olas subían sobre cubierta y nosotros estábamos calados hasta los huesos por un continuo baño de regadera provocado por el viento al romper contra la cresta de las olas.

Cuando afrontamos al *ués*te por la proa no hubo manera de retroceder. La marejada era soberbia y cualquier viraje nos habría costado una volcadura. No hubo otra alternativa que seguir de frente, lentamente, capeando, con la proa puesta hacia la playa lejana de la bahía. Dos horas estuvimos en la misma situación, avanzando con una lentitud desesperante. A babor, veíamos claramente una ensenada que parecía ofrecernos protección, pero nos era materialmente imposible atravesarnos a la mar y enfilar hacia ella. Teníamos que seguir adelante, hasta pasar la zona de la marejada y del mar rompiente.

Cuando llegamos a la playa pudimos virar por babor, ya sin otro obstáculo que el viento. Lentamente, sin separarnos de la orilla, saltando cada diez minutos para poner a flote el bote que se varaba sobre los bajos, conseguimos llegar a la ensenada que parecía el mejor fondeadero de la bahía, precisamente al oeste de El Mojón. Ahí soltamos el ancla, muy lejos de una playa pedregosa, pues en toda esa rinconada hay poco fondo y la playa tiene muy poca pendiente. Esperamos un rato para ver si el ancla no garreaba y cuando creímos seguro al *Urano* nos fuimos a tierra, a pie, caminando con el agua al cuello y llevando sobre las cabezas el equipo del campamento. Aquella tarde y los dos días siguientes, nuestro campo se redujo a un pequeño declive entre unas rocas acantiladas, horadadas por muchas madrigueras de ratas, y una playa llena de piedras, donde los cangrejos y otros pequeños animales de la orilla del mar abundaban en forma extraordinaria.

Mientras me dedicaba a encender fuego, a preparar la comida y a ordenar el campamento, Pilo volvió al bote para sacarle el agua que había

caído dentro. Luego volvió a comer. No nos dijimos nada, estábamos cansados, algo preocupados, nada comunicativos y con mucho sueño. El *Urano*, a 500 metros de nosotros, parecía también de mal talante, retorciéndose y golpéandose por la marejada. Nos preocupaba mucho su situación, sin ancla conveniente, pero no había manera de arreglar el asunto. Al terminar de comer nos decidimos por atarlo a un cabo largo (completado con todos los pedazos que traíamos a bordo) y amarrarlo a una roca desde tierra. Lo mismo que la noche anterior: “Si el ancla garrea, es mejor que el *Urano* venga hacia nosotros y no hacia alta mar”.

A las cuatro de la tarde, de muy mal humor, nos tendimos a dormir creyendo que el *Urano* estaba seguro. El viento seguía soplando fuerte, pero nosotros no estábamos con ánimo para seguir la vigilancia perpetua. Acaso fue mejor decidirse por el descanso. Tres horas después nuestras tribulaciones habían de continuar.

XIX

Aprendices de náufragos

La pérdida del ancla, el oeste desencadenado y nuestra lejanía de los pueblos de la costa (en Punta Trinidad estábamos a 40 millas al norte de Santa Rosalía y a 35 millas al sur de El Barril, el rancho más cercano por ese rumbo) nos hicieron pensar, por primera vez durante este viaje, en las posibilidades de quedarnos a vivir por un tiempo indefinido sobre una costa árida y desierta. Eso, sobre todo, cuando el viento y la marejada, en la tarde del 8 de julio, arrojaron al *Urano* sobre la playa mientras nosotros estábamos durmiendo una pesada siesta, de la cual ni una tormenta nos hubiera logrado despertar.

En realidad, en varar al *Urano* no solamente tuvieron participación el viento y la mar. Nosotros pusimos nuestra parte en ello, porque no había otra alternativa. La emergencia sucedió casi al anochecer. Pilo despertó y enseguida me sacudió para que me pusiera en pie. Apenas abrí los ojos me señaló hacia donde estaba el *Urano*. El cuadro, con pocas variantes, era el mismo que el día anterior, cuando estuvo a punto de destrozarse contra la playa rocosa de bahía Santa Ana. El bote se había corrido hacia atrás, garreando el ancla, y se encontraba saltando a 20 metros de la orilla, a punto de estrellarse contra unas rocas. Esta vez, afortunadamente, el botecito venía arrastrando el ancla, y marchaba lentamente. Nos pusimos de pie y nos metimos al mar, pero en esta ocasión no había manera de repetir la misma historia y de salvar al *Urano* poniéndolo a navegar con el motorcillo. ¿A dónde podíamos ir de noche, sin ancla y con un viento huracanado?

—Pilo, corta el cabo del ancla. ¡Vamos a varar!

Por primera vez, en momentos de emergencia, el *Urano* ponía proa a tierra y salía huyendo del agua. Lo sacamos en una exhalación. Lo tomó por la popa una ola de la marejada y nosotros nos concentramos en guiarlo, tomándolo de la barbada y del espejo. El momento coincidió, curiosamente, con lo más alto de la marea y por ello, el *Urano* quedó cerca de nuestro campamento, apenas a diez metros, sobre un espacio arenoso de una playa llena de rocas.

En esa forma, por lo pronto, el problema del ancla quedó resuelto.

Luego rescatamos la pequeña ancla, la colocamos en su sitio, sobre la proa, y volvimos a la tienda, a esperar otra noche llena de viento y de aullidos.

¿NÁUFRAGOS?

Náufrago, según entiendo, es cualquier persona que ha perdido su barco, que se ha hundido o ha quedado varado definitivamente sobre alguna playa, un bajo o una isla. Un náufrago es toda o cualquier persona que queda aislada, en tierra o mar desconocidos, lejos de pueblos, atendida a sus propios recursos y habilidades.

De acuerdo con esto, 24 horas después de haber quedado en tierra el *Urano*, sus tripulantes (Pilo y yo) empezamos a considerarnos náufragos: el *Urano* estaba en tierra y al momento de la alta marea siguiente, nos fue imposible volverlo a flote, a pesar de que descargamos el equipo y lo aligeramos lo mejor que pudimos. La resaca del día anterior había arrojado a nuestra playa una enorme cantidad de arena, y el *Urano* estaba sentado sobre ella, casi sobre una duna, y nuestros cuatro brazos fueron poca cosa para arrancarlo de su sitio. Por lo pronto la cosa no nos importó; el oeste estaba en su tercer día, no amainaba, y en realidad era preferible dejar otro poco más al bote sobre tierra, en espera de que el tiempo compusiera definitivamente. Lo único que llegó a preocuparnos fue la posibilidad de que nunca más volviera a ponerse a flote.

Por esa posibilidad, el día lo ocupamos en estudiar la situación y en buscar la forma de resolverla. Hicimos un inventario de nuestras provisiones, del equipo y nos pusimos a calcular las probabilidades que había de ser rescatados. Las provisiones no escasean en esta región,

suponiendo que terminaríamos con las reservas de la despensa del *Urano*. El equipo de emergencia estaba completo y todavía sin tocar: raciones de emergencia (regalo de Ricardo Griffin), panga de hule, estuche de pesca, espejo de señales, luces de bengala y pintura para el mar (regalo del capitán César Abente); rifle para cacería (regalo del general Francisco Carrillo) y algunas cosillas más. Sabíamos que estábamos sobre la ruta de los pescadores de perlas, y que un día u otro, de cualquier modo, tendría que pasar algún barco de las armadas, uno de los cuales es el de mi amigo Chale de la Toba. Pero como no sabíamos cuántos días nos veríamos obligados a esperar, decidimos racionar el agua hasta que se decidiera la situación y buscar el aguaje que, según el mapa anotado por el mismo De la Toba, no debía estar lejos.

EL AGUAJE

Por la mañana, en el segundo día de nuestra estancia en la punta sur de la bahía de San Carlos, hicimos una incursión tierra adentro. Nos calzamos las botas con grandes trabajos, porque de tanto caminar descalzos nuestros pies han perdido la costumbre del calzado, tomamos las cantimploras y las bolsas de nylon para acarrear agua. Rifle al hombro y machetes listos, dejamos al *Urano* y el campamento y nos encaminamos hacia la llanura. Fue la única vez que olvidamos las cámaras, y todavía, por lo que vimos después, siento verdaderamente no haber captado fotografías.

La bahía de San Carlos se abre frente a una amplia llanura. La sierra, que descansa directamente sobre el mar desde Santa Rosalía, se retira aquí y deja un valle desértico y ancho. Junto al mar, el valle es una planicie de salitre, extensa y desolada. A media longitud lo cruza una línea de verdor, y al fondo de ella, camino a la montaña, se ven las copas armoniosas de cuatro palmas datileras. Hacia ese punto, cruzando el salitral, nos dirigimos nosotros, suponiendo que donde hay dátiles hay agua dulce. En el salitral seguimos varias veredas angostas, tortuosas, que se deslizaban entre los matorrales. En un principio pensamos que fueran hechas por el hombre, pero en todas ellas solamente se veían las

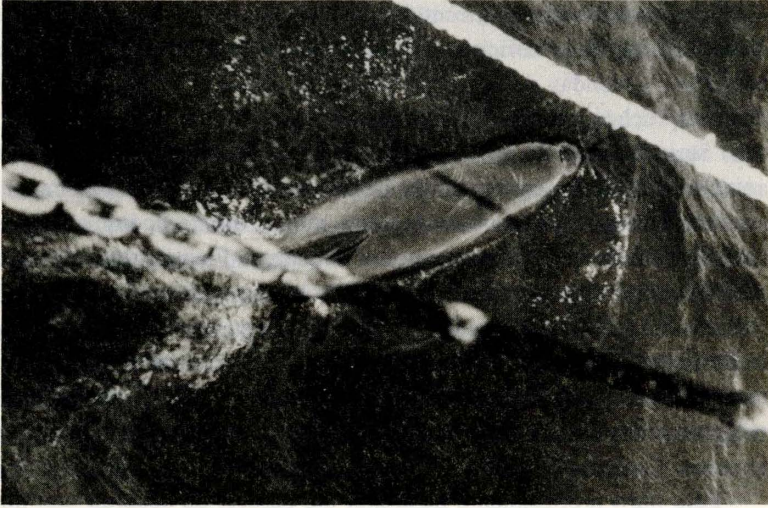
huellas de los coyotes. En un tramo encontramos huellas de pies, muy viejas, conservadas perfectamente por la dureza del salitre. Durante una hora, bajo un sol abrasador, caminamos por la llanura antes de llegar a la línea verde. Ahí la vegetación era desordenada y abundante, y varias veces tuvimos que recurrir a los machetes para abrirnos paso, hasta poder asomarnos al estero, en cuyas márgenes se levantan las cuatro datileras. Pilo se tiró de bruces y probó el agua: era totalmente dura, inservible. A pesar de eso, por las señas que me había dado Chale, estaba seguro de que en alguna parte había agua dulce. Seguimos caminando por la línea del estero, asustando al paso a las enormes lisas que nadaban en esa agua que parecía de estanque y a las bandadas de patos, patos de agua dulce, o gallaretas. Por la presencia de esos animales me inclino a creer que el agua de ese estero tiene una afluencia de agua dulce cuya pureza se pierde al ponerse en contacto con el agua del mar, que se filtra al estero por la barra arenosa y salitrosa.

Después de caminar otra hora por las márgenes del estero dimos con un pequeño cuenco cavado en la tierra. Estaba casi lleno de agua, bastante clara, aunque en su superficie flotaran toda clase de alimañas. Con la ayuda del machete y de la gorra limpié el agua lo mejor que pude y la probé: estaba bastante dulce. Esperamos un rato a que se asentara todo el cieno que había levantado al agitarla y luego llenamos las cantimploras y las bolsas de nylon. El agua no era totalmente dulce, ni nada limpia, pero nos consoló saber que era potable y que, en caso necesario, podíamos disponer de ella en cantidad suficiente para pasar una buena temporada. Posteriormente, esa agua la separamos en un barril del *Urano* y no le dimos otro destino que el de servirnos de reserva y para confeccionar la sopa y los cocidos, pues la leche de bote, al juntarla con esa agua, se cortaba a causa de la abundancia de sal y carbonatos.

LA BIBLIA DEL NÁUFRAGO

Por la tarde, después de intentar inútilmente poner a flote el *Urano* nos sentamos filosóficamente a esperar, a esperar yo no sé qué ayuda providencial. Por lo pronto nuestra situación no tenía nada de desesperada

y ni siquiera pensamos en preparar fogatas en triángulo (buena señal para los aviones) o en alistar las luces de bengala. Nuestro único cuidado fue sacar de la pequeña biblioteca de a bordo nuestra Biblia de los Náufragos, un libro que, en mi concepto, no debiera faltar entre el equipaje de todos los que se aventuran por regiones desconocidas.



Cuando el *Urano* se precipitaba contra bajos fondos ocultos, una fiel tonina precedía a la nave queriendo indicar el peligro que se avecinaba.

(Foto: José Héctor Salgado.)

El libro es una edición del Instituto Naval de Estados Unidos, de Annapolis, Maryland (1943) y se titula *How to Survive on Land and Sea*, (*Cómo sobrevivir en la tierra y en el mar*). El libro se divide en nueve partes: I. Supervivencia (equipo de emergencia, actuación y comportamiento, búsqueda de comida); II. Orientación y caminatas (guías celestes, cuidando la ruta, rutas sobre el agua, caminos en terreno montañoso o quebrado); III. Agua (modos de encontrar agua, agua de las plantas, lodo y aguas impuras, peligros de beber aguas impuras); IV. Comida de plantas silvestres (conocimiento y uso de las plantas, nueces, pastos, hongos, bebidas de plantas, cortezas comestibles, sustancias irritables y

venenosas, raíces, frutas, hojas...); v. Comida de animales silvestres (pesca, métodos de pesca, ranas, otros anfibios, moluscos, crustáceos, reptiles, insectos, pájaros y mamíferos, trampas, principios de cacería, algunas plantas con las cuales pueden tejerse cuerdas, piolas y lazos); VI. Haciendo fuego y cocinando (fuego en climas húmedos, fuego sin cerillos, fuego para calentarse, fuego para cocinar, técnicas y métodos de cocinar, preservación de la comida, raciones concentradas, comidas de animales venenosos, deficiencias vitamínicas); VII. Vivienda (viviendas naturales, viviendas de selva, viviendas en la nieve, viviendas en el desierto, lechos, construcción de lechos, protección contra el agua); VIII. Supervivencia en áreas especiales (viviendo sin agua ni comida, agua, modos de conseguir comida, pesca, anzuelos, carnadas, pescando en el mar, pájaros, indicaciones de tierra, moral. Dónde y cómo cazar en las playas, moluscos peligrosos, peces venenosos. Plantas tropicales. La comida en las regiones nórdicas); IX. Problemas del medio ambiente (efectos del sol, insolación, fatiga por calor, ceguera de nieve, aclimatación, efectos del frío. Mosquitos, malaria, fiebre amarilla, filariasis, moscas, etcétera, serpientes venenosas. Animales acuáticos venenosos o peligrosos. Otros animales peligrosos. Plantas venenosas. Peligros imaginarios. Contacto con los nativos o aborígenes).

Este libro profusamente ilustrado, me parece, de acuerdo con mi experiencia, el más completo que se haya hecho hasta la fecha para entrenar a un individuo en las formas de sobrevivir al encontrarse en regiones desconocidas y peligrosas. Fue hecho con el exclusivo objeto de ofrecer un libro de texto a los pilotos y marinos que prestaban servicios, durante la guerra, en regiones poco conocidas.

Su utilidad para las fuerzas armadas es indudablemente extraordinaria, y tengo la seguridad de que traducido al español podría prestar un gran servicio a los clubes de exploradores, a las brigadas exploradoras de petróleo, a mineros, antropólogos, y toda clase de especialistas que, por razones profesionales, viajan lejos de lugares civilizados, atentos a su preparación y habilidad.

Lo mejor del libro es que todo lo que en él se aconseja para sobrevivir requiere un pequeñísimo equipo de emergencia, y nada hay, dentro de los métodos de pesca, caza, orientación, etcétera, que enseña, que no pueda

realizarse con ayuda de ese equipo. El tal equipo está constituido por un cuchillo de monte, un reloj de pulsera en el cual va también una brújula magnética, un paquete de fósforos dentro de un tubo hermético (aunque también en el libro vienen instrucciones de cómo hacer fuego sin cerillos), una pequeña lámpara de baterías, un juego de anzuelos y una red de defensa contra los mosquitos. Los artículos imprescindibles son el cuchillo, el reloj y la lámpara de baterías; el resto (exceptuando el mosquitero) puede suplirse aplicando los conocimientos que el mismo libro enseña.

Es por su importancia en sí que doy aquí esta ligera reseña sobre *How to Survive on Land and Sea*. Para nosotros, en realidad, tiene una limitada importancia, al menos en esta tierra y sobre esta costa que no me es totalmente desconocida. De todos modos, cuando tenemos dudas, como en esos días en que el oeste nos tuvo detenidos en la bahía de San Carlos, nos entretenemos en leerlo en voz alta y en ir aprendiendo algunos secretos que no conocíamos con anterioridad.

También de este libro hemos aprendido la fórmula esencial: "La batalla de la vida no siempre la gana el hombre más fuerte o el hombre más rápido, sino que pronto o tarde el hombre que vence es el hombre que piensa que puede vencer".

LAS PLAYAS PELIGROSAS

Hay, en el libro que he mencionado, un capítulo especial sobre los peligros emboscados en las playas de los náufragos. Nos divierte leerlo y comprobar su verdad sobre estas playas aparentemente seguras, en las cuales, para el novicio, el único riesgo parece ser el de los cangrejos, cuyas tenazas más de una vez nos han atrapado los dedos de los pies.

Sin embargo, como lo advierte el texto, las playas aparentemente propicias para nadar, pescar y caminar, están llenas de riesgos que pueden evitarse con un poco de conocimiento y bastante precaución.

En todas las playas del litoral bajacaliforniano y en aguas de las islas, hay siempre animales verdaderamente peligrosos cuyo encuentro hemos evitado en todo lo posible. Hay, sobre todo, uno que se encierra en la

pesca. Supongamos que nos ponemos a pescar con anzuelo y carnada cerca de la orilla. Inmediatamente y como primera presa, capturaremos un pecesito de regular tamaño, aparentemente bueno para la cena, que parece una cabrilla pequeña. Ese pececillo, cocido o asado, es el más activo veneno que se pueda imaginar. Se llama botete, es ampliamente conocido por los pescadores de la costa, y encierra en su hígado veneno suficiente para matar en pocos minutos a media docena de personas. Su veneno es tan activo y su apariencia tan inofensiva, que algunas veces lo comen zopilotes y gaviotas. Esas aves, apenas han tragado un bocado, caen muertas como fulminadas por una corriente eléctrica.

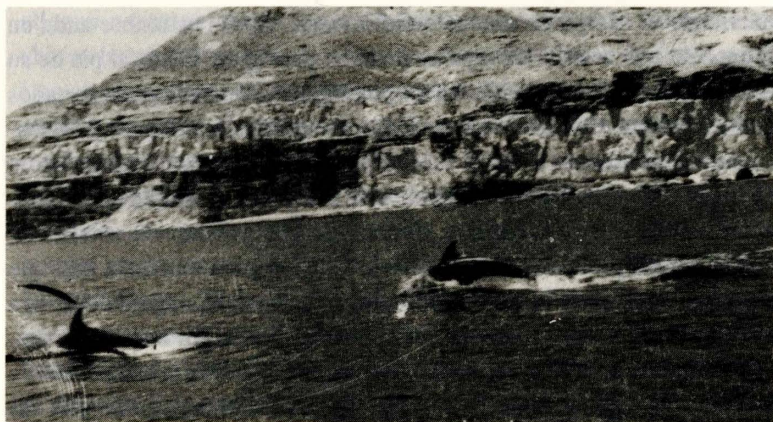
El botete es un viejo conocido. La primera mención sobre él la encontré en una crónica antigua donde relata cómo los soldados españoles lo pescaron y comieron en presencia de los antiguos indios californios. Los aborígenes les advirtieron el peligro, pero los conquistadores, en plan de hacerse pasar por superhombres, respondieron: "Español no muere. Come cualquier cosa". De esa experiencia resultaron muertos cuatro españoles.

Aunque el botete sea sumamente conocido por los costeros bajacalifornianos, se da el caso, frecuentemente, de que algunos mueran envenenados. Cerca de Loreto, y pocos días antes de nuestra llegada, una familia había sufrido tres muertes por causa de un botete puesto a cocer.

Lo único peligroso del botete es el hígado, y aseguran que su carne es deliciosa, nutritiva e inofensiva. Muchos se atreven a comer la carne, separando antes cuidadosamente el hígado. Nosotros, por exceso de precaución y acaso por no haber sufrido demasiada hambre, nos hemos abstenido no sólo de carne de botete, sino aun de pescar con anzuelo. Nos conformamos con lo que captura el curricán y nunca aprovechamos peces cuya especie no sea perfectamente conocida.

EL LUPÓN Y LA RAYA

Otros dos peces sumamente abundantes en las playas de la costa e islas del mar de Cortés son el lupón y la raya. El primero es un pececillo pequeño, ligeramente aplastado, que acostumbra descansar sobre la



Alegres toninas.

(Foto: José Héctor Salgado.)

arena, a poca profundidad. Tiene la espalda llena de púas terriblemente aguzadas y se corre el riesgo de pisarlo, de clavarse esas púas en la planta del pie. Las púas del lupón son infecciosas en alto grado. En pocas horas, la víctima tiene inflamados los pies y corre peligro de sufrir una septicemia o un envenenamiento gangrenoso. Las heridas son espantosamente dolorosas y el que pisa el lupón, si cura y salva el pie, nunca olvida los dolores sufridos.

Nosotros todavía no hemos encontrado lupones bajo los pies y ni siquiera los hemos visto. Sabemos de su existencia y de ella nos han prevenido nuestros amigos pescadores, pero nuestra buena estrella los ha apartado de nuestra ruta cada vez que, obligados por las circunstancias, hemos tenido que caminar largos trechos con el agua por encima de la cintura.

En cambio, a falta de lupones, buenos encuentros hemos tenido con las peligrosas rayas, a las cuales, sin remordimiento alguno, nos entretenemos en fisgar cuando estamos fondeados y pasan cerca del *Urano*. La raya es una pequeña especie de la mantarraya. Es de forma casi circular, aplanada, con la cabeza en un extremo de su cuerpo circular y una cola larga, tan delgada y tres veces más larga que la de una rata. Se desplaza

moviendo el cuerpo en suaves ondulaciones, y por costumbre anda en grupos de seis u ocho. La raya no muerde, pero pica. Tiene, al pie de su apéndice caudal, un espolón duro y puntiagudo, con los bordes cortados como serrucho. Cuando se acerca a ella un nadador, o se la pisa (si se encuentra descansando sobre el fondo), contrae su cuerpo a manera de un alacrán y clava con fuerza extraordinaria el espolón. La punta entra fácilmente en las carnes del hombre, pero no sale por los bordes aserrados. Se queda dentro produciendo un horrible dolor y para extraerla hay que cortar un buen trozo de carne, músculos y tendones. La aguja de la raya es venenosa y la herida se infecta fácilmente. Puede producir gangrena.

Al hablar de la raya no puedo menos que reconocer la buena estrella que nos protege durante este viaje. En San Carlos, donde por las circunstancias nos vimos obligados a caminar varias veces desde el *Urano* a la playa, había cientos de rayas, según lo supimos después. Es un verdadero criadero de estos animales peligrosos, y sin embargo, nosotros no los vimos ni topamos con uno de ellos. De haber resultado víctimas de su afilada arma, nuestra situación de naufragos temporales se hubiera agravado bastante.

OTRA VEZ AL MAR

Nos pasan cosas curiosas en este viaje. Al cuarto día (y penúltimo) que sopló el oeste y tercero de nuestra obligada detención en la bahía de San Carlos, el radio nos trajo ayuda. No es que llevemos transmisor. Nada de eso, fue un receptor, común y corriente, de baterías (comprado en Santa Rosalía por una gentileza de mi director), el que puso a flote el *Urano*. En nuestra playita pedregosa, entre una alta roca y el palo del varado *Urano* habíamos instalado una antena, y aquella mañana, mientras nos entreteníamos en remendar las alpargatas, pusimos a sonar el radio a todo volumen (melodías estadounidenses, porque las estaciones de EUA son las que mejor se captan). Del otro lado de la loma que hace punta Trinidad (conocida localmente por El Mojón) hacía 24 horas que estaban detenidos, por el mismo viento, unos pescadores que se dirigían a la bahía tripulando una canoa de vela. Estaban a 500 metros de nosotros, pero ni

ellos ni nosotros imaginábamos nuestra mutua cercanía. Cuando escucharon la música se subieron a la peña y buscaron el sitio de donde partía. Los vimos aparecer de repente y nos pareció extraño que salieran de esa cumbre desnuda. Cuando nos explicaron su situación entendimos tan repentina e inesperada aparición.

Los invitamos a comer, pero antes fueron a ver su canoa, y a despecho del viento, casi a punto de naufragar, acaso animados por nuestra presencia, consiguieron doblar la punta de El Mojón y vararla al lado del *Urano*. Nosotros pusimos la comida y ellos el agua, que traían en abundancia. Hicimos buena amistad y por la tarde nos ayudaron a botar al agua el botecito, al momento de la alta marea. Como era tarde, preferimos demorar la salida hasta la mañana siguiente. Con música, charlas de mar y buena compañía, pasamos la última noche en la fatídica bahía de San Carlos, que los pescadores llaman de La Trinidad.

Antes de acostarnos afianzamos al *Urano* con anclas provisionales, aprovechando unos rieles viejos, todos llenos de orín, que encontramos hundidos entre las dunas, tal vez abandonados años atrás por los pescadores de perlas que llegaban a este lugar, antiguo placer.



Un merecido descanso antes de continuar el viaje.
(Foto: Fernando Jordán.)

A la mañana siguiente, con un moderado viento del oeste, salimos dispuestos a cruzar la bahía. Como la canoa de los pescadores no podía marchar con tal viento pusimos el motor y les dimos un remolque hasta la salina. Antes de despedirnos les pasamos algunas provisiones para que no se vieran obligados a comer gaviotas en caso de detención por causa del viento. Nos deseamos buen viaje unos a otros y el *Urano* siguió su ruta hacia los placeres de perlas.

Por la tarde, con buena brisa del sureste, llegamos a El Barril, uno de los famosos placeres, ahora abandonado por otros que quedan un poco adelante. Ahí decidimos pasar la noche, fondeamos al *Urano* en una pequeña caleta bastante protegida y subimos a dormir al pie de una enorme casa de piedra, la única construida a la orilla del mar entre Santa Rosalía y San Felipe (300 millas: 555.6 kilómetros de costa). En El Barril hay un rancho, buena agua y fruta. En la casa, propiedad del señor Ibarra, amigo mío de Calmallí, habita una familia cuyo jefe es también un viejo amigo. En El Barril, estábamos ya a once millas escasas (20.3 kilómetros) de los placeres de perlas. Entre ellos y nosotros, a siete millas, (12.9 kilómetros) se encuentra el paso más peligroso en toda la costa bajacaliforniana: la punta de San Francisquito, la entrada al canal de Salsipuedes.

XX

La punta de San Francisquito

He dicho antes, al iniciar esta serie de reportajes de un viaje en bote por el mar de Cortés, que escribiría sencilla y sinceramente, relatando todo lo que pasa ante los ojos y en el fondo espiritual de los tripulantes del *Urano*. Quedé en no mentir y ofrecí no exagerar, pero también, para completar de una vez el relato, me comprometí a no ocultar nada de lo que sintiéramos, supiéramos o viéramos durante nuestro viaje. Al llegar aquí, no puedo menos que confesar todos mis temores en las horas anteriores al paso por la punta de San Francisquito. Tuve miedo, bastante miedo. Ignoro si a Pilo le pasaría lo mismo, pero por lo que a mí toca, las primeras horas del día 12 de julio fueron de una muy seria tensión, de un acopio de entereza y de serenidad para enfrentar al pequeño *Urano* a las corrientes y a la marejada de la punta que los pescadores y gente de la costa señalan como el punto más peligroso de la costa bajacaliforniana por el lado del golfo.

A todo eso contribuyó, seguramente, el relato que sobre lo que pasa en esta punta me fueron haciendo, de puerto en puerto y de campamento en campamento, todos los pescadores que me brindaron sus consejos y su amistad. Me pintaron el paso tan absolutamente serio, casi tan infanqueable, que poco a poco, a medida que nos íbamos acercando a la mencionada punta, mis nervios se iban endureciendo, como preparándose para una prueba suprema. Al final fue casi como un reto. En Santa Rosalía alguien me había sugerido que esperaríamos en El Barril a que alguno de los barcos que a menudo se detienen a cargar agua y comprar fruta para los pescadores de perlas, me diera un remolque para pasar al

Urano hasta el otro lado de la punta. Esa sugerencia me pareció innoble, y Pilo y yo convinimos en pasar la punta absolutamente solos, con nuestros propios recursos, aunque eso fuera lo último que hiciéramos durante el viaje. Estábamos decididos a pasar o naufragar ahí, pero, a pesar de mi (¿nuestro?) miedo, nunca hubiéramos aceptado otra ayuda que no fueran consejos.

Por consejos no quedó, y eso acaso aumentó nuestros temores. Algunos, provenientes de distintos conocedores, coincidían. Uno de ellos era, por ejemplo, éste: “No pasen con viento. Usen el motorcito y olvidense de la vela. Si intentan pasar a la vela van a naufragar, con toda seguridad”. Otro, también común, era el de esperar a que la corriente tirara hacia el norte. “Si intentan pasar contra la corriente, aunque no haya viento —nos habían dicho— van a pasar ahí toda la mañana, sin poder dar adelante.” Pero, en cambio, otros consejos eran de lo más curioso. Un pescador nos advirtió: “Es mejor que al llegar a la punta busquen el mar abierto y den un gran rodeo”. Otro (mi amigo de bahía de San Carlos) nos aconsejó muy sinceramente: “Péguense a las rocas al pasar la punta. Tienen que irse sobre piedras, y como ninguno de los dos conoce si hay rocas o anegadas, es mejor que uno lleve el timón y otro vaya parado en la proa observando si hay obstáculo”. Esta sugerencia, de cuya sinceridad no dudo, me parecía y sigue pareciéndome bastante absurda. Todavía no puedo imaginarme cómo hubiera hecho Pilo para mantenerse parado en la proa, hacerme señas y vigilar atentamente el mar, ese mar loco y embravecido donde la marejada golpea por todos lados. Por lo demás, este pescador tenía razón en lo que a pegarse a las rocas respecta. Es el método que usan los canoeros de la región para pasar la punta. Solamente que ellos pueden hacerlo porque conocen todas y cada una de las piedras y seguramente saben cómo evitar las que se hallan a flor de agua. Este método, por supuesto, se puede aplicar cuando no hay viento. En cuanto sopla, el paso es imposible para embarcaciones pequeñas.

Preguntaréis cuál es la longitud del paso peligroso; acaso cuántos metros, kilómetros o millas tiene de distancia. Yo hice la misma pregunta a un pescador. ¿Cuántas millas son? le dije. Y se rió. Me señaló una piedra y me dijo: “Es como de aquí a allá”. Y lo que señalaba era un espacio de 500 metros como máximo.

Parece mentira, pero ésa es toda la distancia peligrosa: 500 metros, acaso media milla, sumando al paso de la punta de San Francisquito el de la punta de El Barril, que también tiene un riesgo. Es un total de media milla, pero ¡qué media milla! En ese tramo se desatan todas las iras, las violencias y los caprichos de las corrientes del mar de Cortés. (Antes de seguir quiero hacer una aclaración. La punta de San Francisquito, a la que yo me refiero, se llama en los mapas punta de San Gabriel, y la de El Barril o La Jerga aparece como punta de Santa Teresa. Esta confusión se debe a que los mapas han sido hechos por estadounidenses y nunca han sido corregidos con base en la toponimia local. Esta confusión no es la única, y realmente resulta una doble complicación, muchas veces peligrosa (como me pasó en San Carlos) viajar basándose en las cartas y simultáneamente en las informaciones de los costeños. Hasta que nuestra armada, o la Dirección de Geografía pongan interés en hacer, de una vez por todas, los mapas de nuestras costas, estos errores seguirán confundiendo a los navegantes del litoral mexicano.

EL MECANISMO DEL MAR EN LA PUNTA DE SAN FRANCISQUITO

En el *Derrotero de la costa*, página 268, dice sobre la punta de San Francisquito (que corresponde en los mapas a la punta de San Gabriel, como he advertido antes):

La punta[...] que está a poco más de una milla de la punta Santa Teresa, de La Jerga o El Barril, para los pescadores, es la extremidad NE de ese promontorio; es un acantilado rocalloso de 13.7 metros (43 pies) de altura. Al oeste de la punta hay una playa de arena de un cuarto de milla de larga; en la terminación de ésta, hay otra punta rocallosa, semejante a la de San Gabriel, que forma la punta este de la entrada a la bahía.

En la página siguiente dice, refiriéndose al canal de Salsipuedes: “[...] es un ancho y profundo canal en el cual las corrientes son bastante fuertes, especialmente en la marea vaciante y con viento del noroeste; en estas condiciones es muy difícil de cruzar por las embarcaciones de vela[...]” Dos páginas más adelante, en las obser-

vaciones, completa: "Las corrientes de marea en las proximidades de estas islas son muy intensas, formando, a veces, gruesas rompientes. Los vientos, etcétera".

Como se ve, el *Derrotero* no presta ninguna especial atención, ni hace indicación alguna respecto a la punta de San Francisquito. Sin embargo, no hay sitio, en toda la costa del golfo de California, donde corran mayor riesgo las embarcaciones pequeñas.

Lo que sucede en la mencionada punta es sencillo y fácil de explicar. San Francisquito es, en cierta forma, el vértice de un ángulo, uno de cuyos lados corre de oeste a este (bahía de San Rafael) y otro de sur a norte (costa de El Barril). El vértice señala precisamente hacia la isla mayor de San Lorenzo, y entre la isla y la punta, corren todas las aguas de marea que entran o salen del canal de Salsipuedes. La puerta al canal es angosta, y hacia ambos lados de la puerta el corredor es ancho.

De este modo, las corrientes se encajonan al llegar aquí y alcanzan una enorme velocidad. Esto sería simple si fuera todo, pero sucede que las corrientes no son del todo regulares. Cuando la marea sube, la corriente tira, por lo regular, al norte. Cuando la marea baja, la corriente marcha al sur. Pero con cada corriente hay contracorrientes que descienden en sentido contrario precisamente a causa de los dos lados del ángulo que forma la punta. Hay *hilos de corriente* dicen los pescadores. Cuando la marea sube, ellos bajan, y cuando la marea baja ellos hacen lo contrario. Son en realidad deshilachamientos de la corriente, desviados de dirección por la conformación de la costa y la presencia de las islas. Finalmente, hay que recordar que frente a la punta de San Francisquito está la línea más corta entre Baja California y Sonora, es decir, la parte más angosta del golfo.

Lo que resulta de esas corrientes de marea y sus respectivas contracorrientes, en la punta de San Francisquito, ya no es tan simple. Es un hervidero, un mar agitado donde el mar llega y causa una revolución. La corriente general, si tira al norte, choca contra los *hilos de la corriente* que tiran al sur; si va al sur, choca con las contracorrientes que van al norte. Si a todo esto se le agrega un poco de marejada, resultado de los chubascos que caen noche a noche en las

cercanías, la cosa empeora. Si se le da un toque final con un poco o un mucho de viento, que produce marejada y más rompiente, la cosa se pone de los diablos: la punta de San Francisquito es un hervidero donde parecen estar agitándose todos los condenados del infierno, los demonios del mar y todos los peces descomunales que navegan por estas regiones. Las olas chocan entre sí, sin orden ni concierto, rompen en espuma y se levantan a cinco, ocho o doce metros de altura, según sea la intensidad del viento. Como el oleaje carece de dirección y azota hacia todos lados, los barcos que entran a la zona no saben cómo hacer para salir huyendo. Los capitanes se conforman con disminuir la máquina al mínimo y rogar que el navío no se desbarate de tanto golpe seco y continuo. Los cascos crujen y rechinan, la cubierta es barrida por las aguas y la arboladura salpicada por la espuma. Según sea el viento y la dirección del barco, la cosa dura diez minutos, media hora o una hora. Después, saliendo de ese mar infernal, todo es calma, hacia uno u otro lado. (Calma relativa, porque queda la corriente general). En cuanto a las canoas la cosa es diferente: si hay viento y quieren pasar, naufragan; si no hay viento y se dejan arrastrar por la corriente, pasan sin grandes trabajos. Los canoeros, lo he dicho antes, esperan en la punta de Santa Teresa (si van al norte) hasta que haya una calma en el viento; si ésta coincide con la corriente tirando al norte, se dejan ir al mal paso y doblan la punta a remo, a diez metros de los acantilados, escurriéndose entre las rocas. Es la única forma de pasar en un bote o canoa, este sitio donde el golfo de California desata todas sus iras en los días de viento.

EL DILEMA PARA EL URANO

Todo lo anterior lo fuimos aprendiendo mucho antes de nuestra llegada a El Barril. Cuando desde este pequeño oasis artificial distinguimos las rocas de la punta, empezamos a estudiar el problema: ¿Cómo pasar? ¿Por dónde pasar? ¿A qué hora pasar?

Desde luego, habíamos resuelto esperar en El Barril un día sin marejada y sin viento, utilizar el motor y “cazar” a la corriente cuando fuera rumbo al norte, para no vernos obligados a luchar contra ella. El

dilema que no pudimos resolver fue el del sitio para pasar: ¿las rocas o el mar abierto?

Separarnos de la costa para doblar la punta era una buena idea, pero no llegó a gustarnos. Corríamos el riesgo de prolongar la estancia del *Urano* sobre una mar encrespada, donde forzosamente había de saltar y saltar. El bote, decididamente, no está para esas acrobacias: sigue haciendo agua, tiene resentida la quilla y flojas algunas cuadernas. Un mal golpe de mar puede partirlo en dos sin darnos tiempo siquiera a echar mano de los salvavidas. Y aunque eso no sucediera, siempre quedaba la posibilidad de que las olas de la marejada nos asaltaran por la popa y nos hicieran naufragar. En cuanto a navegar junto a los acantilados, significaba un riesgo posible: el de estrellarse contra las rocas a flor de agua, a las cuales es casi imposible ver cuando hay fuerte marejada y mar de contraste.

En realidad, esta segunda ruta era la más segura, a juzgar por el resultado que les da a los canoeros, pero para nosotros no lo era por la sencilla razón de que ésa sería la primera vez que entraríamos a esas aguas, de las cuales no conocíamos los bajos ni los escollos.

En El Barril, la noche de nuestra llegada, Pilo y yo celebramos una reunión para discutir la ruta que habríamos de seguir. El dilema, después de cambiar impresiones, presentar argumentos y pesar pros y contras, quedó en dilema. En vista de que ninguna de las dos posibilidades nos gustaba, resolvimos por el término medio: “No pasaremos lejos ni cerca de los acantilados. Si el *Urano* salta, que salte; si se estrella, que se estrelle. Ya veremos qué pasa”.

Antes de acostarnos fuimos a ver a don Arturo Villavicencio, un hombre terriblemente alto, serio y atento, cuyas manos han hecho de ese rinconcito de costa un agradable oasis. Le pedimos su opinión sobre el paso de la punta de San Francisquito. Don Arturo es un hombre lacónico como pocos he visto. Nos aconsejó: “Salgan antes de amanecer. Es la mejor hora, y según creo la corriente tira al norte durante las primeras horas. En dos horas estarán en la bahía de San Francisquito, al otro lado de la punta... si no sopla viento”.

De su laconismo alcanzamos a entender que, de soplar viento, no habíamos de pasar.

LAS HORAS DE ESPERA

En El Barril podíamos haber esperado un día, dos o una semana, en caso necesario, para “cazar” el tiempo propicio para el *Urano*; pero sentíamos algo de urgencia, acaso motivada por la nerviosidad, por doblar cuanto antes la punta peligrosa. La noche en El Barril la pasamos vigilantes, atentos al viento, a las nubes y al *Urano*, mal fondeado por su falta de ancla en esa rinconada de la costa. Hubo nubes, rachas de oeste y, como todas las noches, un chubasco a medio mar, acaso sobre la costa sonorense.

“El herrero está trabajando. Mañana tendremos marejada...”

Me desperté a las cuatro de la madrugada. Pilo se puso en pie poco después, e inmediatamente empezamos a levantar el poco equipo que habíamos traído a tierra. Nos servimos café con leche del *thermos*, preparado desde la noche anterior, y nos embarcamos inmediatamente. En el *Urano* hicimos una revisión general. Nivelamos el peso hacia ambos costados, aferramos la botavara de la vela, corrimos el lastre de agua un poco hacia atrás, para evitar que el *Urano* se encabusara (se hundiera de proa), achicamos e instalamos el motor. Traíamos poco combustible, apenas el necesario para recorrer veinte millas. Desde Santa Rosalía habíamos aprovechado un viaje del *Arturo*, y con su capitán, servicial y amable, habíamos enviado latas de gasolina y el aceite a San Francisquito, con los pescadores de perlas, para recogerlo a la pasada. De ese modo nos evitábamos doblar la punta con el bote demasiado cargado. Como la distancia a recorrer era de once millas, confiábamos en que todo saldría bien en la socorrida punta y que el combustible nos alcanzaría cuando menos para pasarla. Del otro lado, hasta el campamento de los perleros, ya había manera de resolver la cosa.

A las cinco de la mañana, con el primer color de la aurora, levantamos las anclas del *Urano* (el ancla pequeña y la vigueta, a la que posteriormente, en San Francisquito, agregamos una piedra pesada) e hicimos rumbo a la punta. Como lo habíamos previsto, hacía marejada, lenta pero fuerte, consecuencia del chubasco de la noche.

En menos de una hora alcanzamos punta Santa Teresa (de El Barril). Antes de entrar a ella hicimos la última revisión. Cerramos la es-

cotilla y tendimos, sobre nuestras piernas y contra nuestra cintura, la lona que desde San Lucas instalamos para evitar, hasta donde fuera posible, que el agua de las olas se metiera por el hueco de popa. Pilo se iba a encargar de tomar fotografías y como eso requeriría que se pusiera de pie, me pareció conveniente atarlo con una cuerda por si algún golpe de mar le hacía caer al agua. Yo me puse al timón, él la cámara al cuello. Echamos un vistazo al tanque de combustible: ocho litros: diez millas aproximadamente.

Por primera vez, tuve que ordenar a mi tripulante una maniobra desagradable: —Saca los salvavidas y ponlos al alcance de la mano.

En aguas de San Francisquito es imposible nadar. El mejor nadador es incapaz de mantener la cabeza fuera del agua por espacio de más de dos minutos. Por eso era preferible usar los salvavidas.

EN LA PUNTA

A partir del momento en que entramos a la punta de El Barril, recuerdo todos los detalles con una precisión tan absoluta que me causa extrañeza. Debo haber estado en esos momentos (cuestión de nervios, seguramente) de una atención y una perceptividad extraordinarias. Podría describir con lujo de detalles (muchos de ellos insustanciales) todo lo que pasó, minuto a minuto, desde que llegamos a esta punta hasta que salimos de la siguiente, y siento como si todos esos detalles los hubiera registrado mi memoria en forma indeleble, a prueba del tiempo y del olvido.

Recuerdo que a 200 metros de las primeras rocas la ondulación, paralela al *Urano*, producida por la marejada, perdió su orden y su ritmo. Dejó de golpear nos por estribor como si el movimiento del mar se hubiera detenido y quedamos inmóviles, adrizados (verticales), solamente marchando hacia adelante por el impulso del motorcito. Por la proa, en ese momento, el mar empezó a hervir, descompasado, en pequeñas olitas y muy cortas de onda.

Pilo y yo checamos los relojes: las seis de la mañana con 14 minutos.

Doblé un poco de estribor y empecé a seguir un rumbo paralelo a las rocas de la punta, a una distancia aproximada de 300 metros. Veíamos

claramente la rompiente sobre las rocas y cómo las olas se convertían en espuma al chocar contra el acantilado. El *Urano* empezó a danzar inclinándose hacia una u otra banda, cayendo de proa cuando la corriente lo tomaba por atrás. Disminuí máquina al mínimo y traté de conservar el rumbo. Pilo se puso de pie, haciendo equilibrios, y tomó una o dos fotos del oleaje rompiendo contra las rocas. Danzamos un rato, no mucho ni poco. Comprobamos con gran satisfacción que la corriente iba a nuestro favor y nuestra tensión disminuyó en buena proporción. El viento estaba detenido y todo parecía propicio.

En cuatro minutos cruzamos la zona del oleaje desordenado. Luego vino un respiro y el *Urano* se enderezó. Dos kilómetros adelante se bañaba en el mar la primera roca de la punta de San Francisquito.

Otra checada al tanque: un cuarto de tanque. “Nos alcanzará”. Otra aferrada a los cabos, a la botavara y la última revisión del lastre. Pilo abrió la escotilla y echó un vistazo al fondo: —No hemos hecho agua —me dijo—. Todo va bien.

A las 6:40 empezó nuevamente el baile. Estábamos sobre la punta de San Francisquito.

EL MAL PASO

Entramos de cabeza, materialmente. El *Urano* clavó el botalón en el cuenco de una ola y levantó la popa dejando al aire la propela de la maquinita portátil. El motor se desbocó y zumbó como si se fuera a desbaratar. Luego se enderezó el botecito e hizo el movimiento contrario, hundió la popa y una ola se nos escurrió sobre el espejo, corrió por el asiento empapándonos hasta la cintura y se quedó estancada en la limera (hueco de popa). Al mal tiempo...

...la mar está brava, la mar está brava y nos vamos a ahogar...

Veníamos de excelente humor. Habíamos decidido pasar la punta sin preocuparnos en exceso. “Pasemos o no pasemos, no es cosa de ponerse a llorar.” Y seguimos cantando la vieja canción del capitán que se emborrachó cuando había tempestad...

—No sиеento el barco que se perdioooo

Yo lo que siento es al piloto y la tripulacioooón...

Después del primer golpe el *Urano* tomó el ritmo del mar desordenado y por varios minutos no embarcó más agua. Pilo aprovechó para hacer algunos disparos de la cámara.

La cuestión de las fotografías me parecía realmente inútil y solamente habíamos decidido tomarlas para guardar el recuerdo fotográfico de esa punta. Pero en cuanto a la realidad de los hechos, no creo que pueda grabarlos la película. Esos pasos de mar revuelto no se ven, se sienten. La única forma de captarlos con aproximada exactitud sería estando el operador en una base fija con la cámara apuntada hacia el botecito que danza. Si la cámara y el suelo se mueven, es imposible que la cámara registre el movimiento. Es el mismo caso de meter a un fotógrafo en uno de esos juegos de feria llamados la Casa de la Risa donde el cuarto da vueltas y más vueltas. En la película no podría registrarse nada de ese movimiento, excepto la cara angustiada de los infelices espectadores; lo cual no era aquí el caso, porque nosotros veníamos contentos.

A medio paso el *Urano* perdió por un momento el ritmo. Lo confundieron las olas desordenadas y volvió a meterse de narices y luego de popa. Pilo, que estaba de pie, cayó casi sobre mí. El motor zumbó otra vez desesperadamente y la limera se llenó de agua.

Nos alcanzaron dos golpes de marejada y se nos colaron dentro, pero a la tercera ya el *Urano* estaba preparado y la aprovechó para saltar hacia adelante unos cuantos metros. El motor venía a poquísima velocidad, pero con la fuerza de la corriente navegaba a toda prisa, como queriendo huir de esa endiablada revoltura.

La punta dio vuelta hacia el oeste, y el *Urano*, entre un respiro de marejadas, hizo lo mismo con una precisión encantadora (los virajes en malos mares son extremadamente peligrosos; puede uno volcarse con bastante facilidad). Navegando hacia el oeste íbamos saliendo de la zona peligrosa.

Al virar, la marejada aumentó, pero toda nos llegó por la popa, de modo que nos ayudaba a avanzar. Se terminó la danza hacia las bandas (los bandazos, dicen los marineros) y solamente nos quedó el ritmo longitudinal: una vez empujados de proa, otra vez sentados sobre la popa. No hicimos más agua. El mar se fue calmando y corrimos las últimas olas de la zona de peligro.

La última, fuerte, nos levantó a buena altura y nos arrojó hacia la zona de calma. Fue casi humillante. Yo sentí como si el mar nos despreciara y con gesto de soberbia nos colocara fuera del peligro. Fue una especie de manotazo al pequeño barco de los marinos bisoños e inexpertos. Casi lo oí decir:

—Quítense de aquí, par de idiotas, este mar no es para ustedes ni para su bote.

Si no hubiese tenido tanto miedo, seguramente mi orgullo me habría hecho volver al peligro, al mar de la punta de San Francisquito. Por esta vez, preferí seguir adelante y tragarme mi humillación.

En la bahía de San Francisquito no estaban los pescadores de perlas. Estaban en el puerto siguiente, a dos millas: en puerto de Mujeres. Nos detuvimos un rato en San Francisquito, comprobamos que ahí estaba nuestra gasolina y atracamos junto a un barco de pescadores de tiburón que nos invitaron a tomar café.

—¿Cómo les fue en la punta? —preguntaron.

—¡Bien, bien! Estaba casi en calma y el *Urano* es un gran bote en esas marejadas.

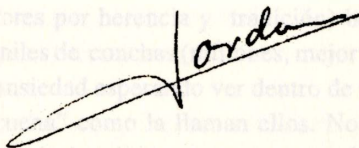
Al rato seguimos camino. Doblamos otra punta donde el mar estaba bastante sereno, y diez minutos después contemplábamos admirados el espectáculo de la pesca de perlas, en el propio campamento de los pescadores, comiendo un buen plato de callos de concha nácar y charlando con el buen armador y noble amigo que es Chale de la Toba.

—¿Cómo te fue en San Francisquito?

—Bien, bien. Nada de importancia.

Lo importante, en lo íntimo de nosotros, era el hecho de haber pasado la endiablada punta.

Este artículo, escrito con calma y cierta comodidad en la bella bahía de los Ángeles, quizá parezca cargado de detalles al lector no interesado en cuestiones de perlas. He querido hacerlo así por varias razones, siendo la primera y más importante, la de que no existen estudios sobre la actual pesca de perlas en el golfo de California. Los investigadores, por causas que no quiero ni puedo analizar aquí, han olvidado dedicar algunas horas de estudio a esta interesante actividad humana y no hay libro donde pueda encontrarse algo al respecto (los únicos estudios corresponden a las pesquerías del siglo pasado). Podría enfocar este artículo desde otro punto de vista; describir principalmente cómo vivimos Pilo y yo entre los pescadores, cómo encontramos un amigo en cada uno de ellos. Podría relatar algunas divertidas anécdotas de la base de los perleros, cómo también nosotros salimos a pescar y abrimos conchas esperando encontrar “la buena” que nos hiciera ricos, o cualquier tontería más por ese estilo. No lo hice por lo antes expuesto y por haber sido yo el primer periodista mexicano que ha llegado a vivir en un campamento de perleros y a tomar fotografías de sus actividades. Esto, desde luego, me obliga a prestar al asunto una atención más objetiva y menos personal. Aprovechando la necesidad de hacer esta aclaración, quiero hacer patente mi agradecimiento a todas las personas que con su ayuda me permitieron reunir observaciones y tomar fotografías sobre la pesca de perlas en el golfo bajacaliforniano. Al amigo Enrique Kion, en La Paz, por haberme invitado a pasar algunos días con la gente de su armada; a Chale de la Toba, armador de Kion; a Trino, el cocinero de la armada, por sus preferentes atenciones; a Lamberto y Ricardo, los buzos; a los hermanos García y gente de su armada; al güero Cecilio, descubridor del placer y, en general, por su amistad y abierta camaradería, a todos los pescadores de perlas que se reunieron este año en puerto Mujeres en busca de fortuna. Con mi agradecimiento, mi sincero deseo de que la pesca les sea o haya sido fructífera y muchas las buenas perlas obtenidas.



XXI

La pesca de perlas en el mar de Cortés

Hace ya mucho tiempo, en la época de la Colonia, las aguas del golfo de California, mar roxo de Cortés, mar Bermejo o mar de Cortés (que con todos esos nombres se le ha conocido) ofrecieron una perla soberbia a la corona de España. Esa perla, de un fantástico oriente, pasó, por causas que no conozco, a poder de la Corona de la Gran Bretaña, y si no se ha perdido debe lucir aún sobre la que se puso, el día de su coronación, Su Majestad Jorge VI. Pero éste no es un asunto que tenga relación alguna con la historia que empieza aquí. La perla, sacada de una concha de madreperla en aguas de Loreto, pesó 52 quilates; tenía el tamaño de un limón y una perfecta forma esférica. Su precio, por aquella época, se calculó en cien mil piezas de oro, y de haberse encontrado en estos años, acaso se habría valuado en un medio millón de dólares.

Desde entonces, hasta nuestros días, seis generaciones de pescadores de perlas han buscado una perla de igual tamaño y valor, sin poder encontrarla. Año por año, desde hace un cuarto de milenio, un centenar de hombres (casi todos pescadores por herencia y tradición) bajan al fondo del mar de Cortés, sacan miles de conchas (millones, mejor dicho) y las abren con una contenida ansiedad esperando ver dentro de alguna de ellas la perla buscada, “la buena” como la llaman ellos. No la encuentran todavía, ni la encontrarán jamás, porque para satisfacer la ambición humana no hay perla demasiado grande.

Sin embargo, todos los años el golfo de Cortés brinda algunas buenas perlas a los pescadores, de diez, doce o quince kilates (acaso algunas mayores, pero no lo he sabido a ciencia cierta). Por lo regular,

cada armada obtiene una perla de valor, por lo menos, con un precio que puede oscilar entre doce y veinte mil pesos. Para una temporada ésa es, casi, “la buena”. Otros, no obstante, regresan a casa con las manos vacías. He visto, en San Francisquito, a una pequeña armada que volvía después de estar un mes dedicada a la pesca. Los hombres regresaban tristes y llenos de deudas, sin haber encontrado una sola perla que valiera por la cuarta parte de los gastos.

Por lo general, la pesca de perlas es un albur, una cuestión de suerte. Un hombre, solamente un hombre, puede obtener una perla que pague los gastos durante el resto de su vida. Otros, los más, obtienen perlas apenas por el valor suficiente de lo que cuesta una expedición en busca de ellas.

En San Francisquito, cuando nosotros llegamos, se habían registrado los dos casos. Durante un mes, las conchas de todas las armadas reunidas no habían rendido una perla que pagara la centésima parte de los gastos. Después, durante los diez días siguientes, todas las armadas, casi sin excepción, obtuvieron perlas de regular valor que los animaron a seguir la pesca.

Durante ese mes inútil, según cálculos aproximados, se sacaron 600 mil conchas del fondo del mar; durante los diez días siguientes, 100 mil conchas bastaron para rendir buenas perlas. Como se ve, el sacar buenas perlas es cuestión de suerte, o en todo caso de probabilidades: una perlita pequeña pide mil o dos mil conchas; una mayor, 50 mil; una buena perla, de 100 mil a 300 mil; una perla muy buena, cerca de un millón de conchas; y una perla de 52 kilates, como aquélla que luce la Corona británica, parece que necesita un minuto de suerte en un lapso de tres siglos de pesca continua.

MADREPERLA Y CONCHA NÁCAR

En un principio, desde la llegada de los españoles (o antes, cuando los californios buscaban las perlas para adornarse las largas cabelleras), el golfo de California producía la concha perlera de la mejor calidad: madreperla. Se explotó sistemáticamente desde mucho antes que el golfo fuera totalmente descubierto, y durante más de un siglo hubo varios concesionarios de la Corona de España.

De la Independencia a la Revolución, los placeres de madreperla del golfo de California atrajeron colonos y propiciaron el poblamiento de esa lejana región mexicana. A principios de este siglo, la explotación de la madreperla estaba en auge y hasta llegaron a construirse viveros especiales para facilitar la reproducción de la concha. Durante estos años muchos grandes capitales se forjaron con base en las perlas (y en la explotación despiadada de los nativos pescadores) y llegó a constituirse casi un monopolio dirigido por cuatro o cinco familias que, todavía hoy, constituyen el grupo de los potentados que intentan representar la élite subbajacaliforniana. (A ellos se debe en gran proporción el anquilosamiento sociológico, el atraso cultural y el estancamiento económico de una gran parte del Territorio Sur).

Durante la época colonial, el centro de los placeres de perlas se encontraba en Loreto. Pero, para fines de siglo, nuevos placeres, descubiertos más al sur, desplazaron la capital a La Paz, que hasta la fecha es el centro comercial de las perlas, el puerto donde se preparan las armadas y el lugar de origen de la mayoría de los pescadores de perlas.

Después de la Revolución la madreperla desapareció. Los placeres solamente producían concha muerta, vacía de perlas. Como no se encontró explicación científica al fenómeno se culpó a los japoneses de la muerte de las perlas, llegándose a afirmar que ellos habían envenenado los criaderos con sustancias especiales, para proteger la industria de la perla artificial, descubierta por un nipón y por entonces ya muy desarrollada en los mares del Mikado. Nunca se podrá saber a ciencia cierta lo que sucedió, aunque M. Mason, un comprador de perlas de Los Ángeles, me ha afirmado que todo fue natural y que en todos los mares donde se produce la madreperla se da el caso de muerte natural de las conchas, como consecuencia de una enfermedad cuyo origen no han descubierto todavía los oceanógrafos.

Por la muerte de los criaderos, la industria perlera decayó y durante algunos años los pescadores no salieron más a bucearlas. Los barcos (de vela en su mayoría) y las canoas quedaron varados en las playas de La Paz, y el hambre entró a los humildes hogares de los pescadores, sin causar mayores molestias a los compradores de aquellos años, que para entonces ya habían amasado respetables fortunas. El único comprador e

industrial de las perlas que se arruinó junto con los pescadores, que yo sepa, fue Gastón Vivés, el hombre que intentó reproducir artificialmente las conchas.

Hace una década, aproximadamente (siento no poder precisar las fechas con exactitud a causa de la irreparable pérdida de unos apuntes que naufragaron), se descubrieron placeres de concha nácar en la costa bajacaliforniana sobre el mar de Cortés, entre los paralelos 28 y 29 grados. Esta concha nácar también produce perla, bastante fina, aunque en modo alguno de la misma calidad que la madreperla. Con ese descubrimiento la situación se compuso para los pescadores y nuevamente se organizaron armadas para ir a buscarla. Los armadores adquirieron barcos, ya no del tipo antiguo de vela, sino de motor dísel o de gasolina; nuevos capitales se invirtieron para costear las expediciones; se compraron máquinas de buceo, trajes de buzo, y nuevos buzos se prepararon para bajar al fondo del mar. Como en tiempos antiguos, las armadas salieron y siguen saliendo de La Paz, capital bajacaliforniana de las perlas. Al poco tiempo, empezaron a llegar y siguen llegando compradores extranjeros para llevarse las perlas del golfo de California.

La pesca de perlas en la actualidad (1951), a la que se refiere este reportaje, es de concha nácar, y cuando se habla de perlas debe entenderse que son perlas de esta clase. Dentro de algunos años, es posible, volverá a explotarse la madreperla, que se reproduce y crece por ahora en poca cantidad, en ciertos lugares del golfo cercanos a La Paz.

LA RUTA DE LAS PERLAS

Al correr de los años, la búsqueda de nuevos placeres de perlas, antes de madreperla y actualmente de concha nácar, ha provocado desplazamientos de población, o tal vez, mejor dicho, migraciones provisionales a lo largo del golfo. En el siglo XVIII, el centro perlero fue Loreto, en el paralelo 26°; el siglo siguiente tocó a La Paz, un poco al norte de la línea del paralelo 24°. Actualmente, si bien el centro perlero sigue siendo La Paz, la zona de los placeres de concha perlera está más al norte que durante el siglo XVIII, y va del paralelo 27° 40' (bahía de San Carlos)

hasta el paralelo 29° 45' (bahía de San Luis Gonzaga, donde, según informes casi confidenciales, se acaban de descubrir unos prometedores placeres.)

Los placeres más antiguos en esta región son los de El Barril (paralelo 28° 20'). Aquí, junto a la hermosa huerta que cuida Villavicencio, quedan enormes concheros dejados por los pescadores. Desde el año pasado, con el descubrimiento de unos placeres cercanos a San Francisquito, este lugar fue abandonado por las armadas.

Pero desde más al sur, precisamente la bahía de San Carlos, las playas desiertas muestran huellas del paso de las armadas. Detrás de punta Trinidad hay, sobre las dunas, enormes cerros de conchas, algunas muy antiguas y otras casi recién abiertas. Donde hay conchas abiertas, hay placeres cercanos, pero seguramente en esas aguas la pesca rendía poco, y los pescadores se fueron al norte, hasta donde el trabajo resultaba productivo.

En general, desde Loreto hasta San Luis Gonzaga, hay placeres de perlas; pero son precisamente los más septentrionales donde las conchas tienen más y mejores perlas.

Los placeres de San Francisquito, donde fueron captadas las fotografías de este reportaje, son conocidos desde hace tiempo, pero nunca, hasta el presente año, se mostraron tan decididamente propicios. La bonanza en este lugar se debió al descubrimiento de un enorme placer en puerto Mujeres (una milla al norte de la bahía de San Francisquito), donde la concha se encuentra en abundancia. Sin embargo, el placer, que en un principio resultó prometedor, ha defraudado las esperanzas de los pescadores y en estos meses, seguramente, las armadas se desplazarán un poco más al norte, quizás hacia los placeres cercanos a Punta Final, cerca de San Luis Gonzaga. Esto, si es que el pescador que posee el secreto del lugar exacto lo da a conocer, lo cual es improbable, porque Cecilio, poseedor del secreto y descubridor también del placer de puerto Mujeres, ya fue defraudado este año por los armadores, que le prometieron cierta cantidad de conchas si les señalaba el lugar del placer y luego, al explotarlo, se negaron a cumplir el trato. Este fraude no incluye a todos los armadores, y mucho menos (así me lo ha dicho el propio Cecilio) a nuestro común amigo De la Toba. Que conste.



Placer de perlas.

(Foto: Fernando Jordán.)

En busca de estos placers, los pescadores vienen desde La Paz. Recorren aproximadamente 400 millas náuticas (750 kilómetros, más o menos) a bordo de los barcos de motores de gasolina o diésel, trayendo provisiones para pasar varios meses lejos de las poblaciones, remolcando las canoas sobre las cuales trabajan las máquinas de buceo y transportando a bordo todo el personal necesario para trabajar. Algunos pescadores pobres van en canoas, a la vela y a remo, haciendo en dos o tres semanas la larga y peligrosa travesía. Otros, muy pocos por cierto, que también trabajan por su cuenta, sin capitalistas ni armadores, llegan en canoas movidas por motores portátiles desde lugares que distan 100 o 200 millas.

La mayoría de los pescadores son de La Paz, cuna de marinos, sin lugar a dudas. En los placers visitados por nosotros, el 80 por ciento de los pescadores era de La Paz, un 10 por ciento de Loreto y Santa Rosalía, y el diez por ciento restante de otros lugares de la costa e interior peninsulares.

EN EL FONDO DEL MAR

Los placeres del mar de Cortés se encuentran a profundidades medias que van de dos a doce brazas (3.7 a 21.9 metros), sobre fondos arenosos y principalmente rocosos, cerca de la playa, a media, una o dos millas, especialmente donde la costa es pedregosa o acantilada. El placer de puerto Mujeres, se encuentra a milla y media de la playa y a 800 metros, aproximadamente, de una punta acantilada.

La concha nácar, en placer, se presenta en cerradas agrupaciones que se extienden a manera de gruesa cubierta sobre el fondo del mar. Según sea la calidad del placer es la superficie sobre la cual se extiende y encuentra la concha. Por lo general, ocupan algunos kilómetros cuadrados de superficie. Entre las conchas no hay separación alguna. Las del fondo están aferradas a las rocas mediante unos filamentos que tienen las características de una raíz, y las de las capas superiores se mantienen unidas a aquéllas por estos mismos filamentos. En los placeres muy antiguos, que nunca fueron trabajados, se encuentra un gran porcentaje de conchas vacías, muertas, mezcladas con las conchas jóvenes, y todas unidas entre sí por sus raíces.

Entre las conchas y sobre ellas vive una fauna submarina característica, principalmente pulpos, erizos, otros parásitos, así como unos peces grandes cuyo nombre local no puedo recordar (¡la dolorosa pérdida de mis apuntes!). Los pulpos, que según los buzos nunca alcanzan gran tamaño, viven alimentándose del molusco que encierra la concha. Para matarla se valen de su extraordinario mimetismo que los confunde con conchas y piedras. Aprovechan el momento en que la concha separa sus valvas e introduce entre ellas, rápidamente, uno de sus tentáculos. La concha se cierra y aprieta el tentáculo, pero el pulpo, mientras, va desprendiendo al molusco de las paredes de nácar hasta que lo debilita y obliga a abrir las valvas. Después, todo consiste en extraerlo totalmente y comérselo.

Los erizos no sé de qué puedan vivir. Tal vez de pequeños parásitos que se adhieren a las conchas por el exterior, pues los buzos no pudieron aclararme este problema.

Los peces grandes (cuyo nombre no recuerdo) viven, en cambio, devorando erizos. Aprovechan el momento en que las corrientes o los

buzos los separan de la concha y de un rápido bocado los desprenden de su coraza de púas. Estos peces son extremadamente confiados, se acercan a los buzos y los estorban en el trabajo, esperando que junto con las conchas desprendan erizos. Los hombres que bajan al fondo me han explicado que a cada momento se ven obligados a estarles dando manotazos, como si fueran gatos mimados, para quitárselos de encima y poder trabajar sin obstáculos. Dicen que pueden compararse con los gatos porque, cuando toman un erizo con las manos y voltean su parte blanda e indefensa, los peces acuden rápidamente y en las propias manos devoran la carne del peligroso animalillo.

Entre los pescadores de perlas existe la creencia de que las conchas que se encuentran a poca profundidad tienen más perlas que las de mucho fondo. Por eso, cuando encuentran un placer, empiezan los trabajos buceando a dos o tres brazas, y solamente hasta agotar las de esta zona llegan a las profundidades de diez o doce brazas. Es natural, también, que en poca profundidad el trabajo es menor, el esfuerzo poco y mucho el producto. A medida que transcurren las semanas, las canoas de buceo van alejándose de la orilla y los buzos van trabajando, paulatinamente, en profundidades cada vez mayores, hasta llegar al máximo donde aparece la concha nácar, que es aproximadamente de doce brazas (22 metros).

LA CONCHA NÁCAR

La concha nácar se compone de dos valvas que encierran herméticamente al molusco y que semejan, cada una de ellas, la forma de una oreja. Cada valva consta de una base, casi recta, de diez o doce centímetros; siendo su mayor longitud de 15 o 17, medidos perpendicularmente desde esta base hasta el filo de las valvas. El molusco vive adherido a las dos caras interiores de la concha, y mediante un juego muscular las cierra o las abre, haciéndolas girar sobre la que actúa a manera de gozne o bisagra. El cuerpo del molusco es grande y apenas cabe dentro de la mano de un hombre. Desprendido de su concha muestra una parte dura y otra viscosa y suave. La parte dura, llamada callo, tiene forma cilíndrica, y es el músculo del animal, el resorte que hace abrir o cerrar la concha.



Concha nácar.

(Foto: Estudio Bitterlín. Ensenada, B.C.)

Simétricamente, sobre cada una de las bases de este cuerpo cilíndrico, se extienden unos olanes viscosos que se unen entre sí por un punto para encerrar la panza, también viscosa. Colgando de la llamada panza, está la raíz, que sale por un extremo de la concha y cuya función es la de mantener a la concha fija a las rocas del fondo. Esta raíz es fibrosa, y separada del cuerpo podría tomarse por una especie de liquen. Las conchas del molusco, por el exterior, están recubiertas de pequeña flora submarina, principalmente pequeñas conchitas parasitarias del tipo sabocado y de excreciones calcáreas, de un color rojizo o verdoso. Por el interior, en cambio, muestran toda una gama de colores tornasolados sobre una superficie pulida y limpia: el nácar, propiamente dicho.

Este irisamiento de la concha, que en cierta forma es el mismo que da oriente a las perlas, no corresponde a color alguno. El nácar, según las investigaciones de los biólogos, debe sus matices a la peculiar estructura que permite que la luz efectúe en él brillantes y vistosos juegos de colores, provocados por ciertos fenómenos físicos que determinan la descompo-

sición de la luz. Si se toma un trozo de nácar, se tritura y pulveriza, se obtendrá un polvillo blanco sin tonos de ninguna clase, lo cual prueba que los reflejos nacarados dependen de la estructura y disposición de las láminas que constituyen la superficie interior de la concha. El nácar está constituido por laminillas de aragonito y conquiolina, dispuestas paralelamente. En estas laminillas existen grietas finísimas, sólo visibles con el microscopio, en las cuales se descompone la luz solar produciendo el efecto que tanta admiración causa en las conchas de nácar.

LAS PERLAS

Las perlas tienen una larga tradición en la historia del mundo. Se mencionan en los libros hindúes (*Vedas*) donde los héroes las reciben como premio de sus victorias. En Ceylán, donde se encuentran los placeres más famosos del mundo, las pesquerías de perlas tenían ya gran fama 500 años antes de Jesucristo. Entre las perlas más famosas de la antigüedad están las de Cleopatra, con las cuales deslumbró a Marco Antonio; sobre todo, según la leyenda, diluyendo en vinagre fuerte una de ellas y bebiendo el licor resultante. (Lo cual no pasa de ser leyenda, porque científicamente ha sido probada la imposibilidad de diluir perlas en vinagre, a menos que se trituraran previamente). En el golfo de California, ya hacia 1613 las pesquerías se habían organizado en virtud de una concesión dada por Su Majestad a Tomás de Cardona. Aunque, hay que decirlo, las pesquerías se organizaban en forma temporal, con alarde de aventura y con poco rendimiento, debido a la piratería, los aún desconocidos peligros marítimos del golfo y la inhóspita tierra en cuya costa se encontraban los placeres.

Las perlas, pequeñas o grandes, deformes o perfectas, se encuentran dentro de la masa viscosa que forma el cuerpo del molusco. Por lo general, en la concha nácar del golfo de California, las perlas pequeñas aparecen ligeramente adheridas a los "olanes", mediante la baba que segrega el molusco. Las otras perlas no tienen sitio determinado para buscarlas; algunas aparecen pegadas al callo, recubiertas por una pequeña membrana viscosa que hay que romper para extraerlas. Otras veces se encuentran en la panza, revueltas con la masa digestiva. Muy a

menudo se descubren fuertemente adheridas a la concha por una capa de nácar, totalmente separadas del molusco. Este último tipo de perlas es inservible, porque al separarlo de la concha se rompe cuando menos por la parte que tenía unida a la valva.

La concha nácar del mar de Cortés produce perlas de diferente color. Digo color a falta de otra palabra, con las reservas que obliga la explicación anterior sobre la característica del nácar. La clasificación por colorido es la siguiente: blanca, verde, azul, avinada, abronzada (bronceada), gris y negra. Las que adquieren un mayor valor cuando tienen buena forma, tamaño y oriente, son las verdes y azules. La negra, contra lo que se piensa generalmente, no vale nada; carece de oriente, es opaca y puede pasar fácilmente por una bolita de brea (de éstas me regalaron algunas los pescadores, pero en cambio no me obsequiaron verdes ni azules). La perla blanca del mar de Cortés es casi siempre imperfecta y de poco oriente. La abronzada es de un bello tono dorado y según entiendo tiene el mismo valor de la avinada. En cuanto a la gris, es también de poco valor por la falta de brillo y oriente.

Por su tamaño, las perlas se clasifican (entre los pescadores) en cuatro tipos: morralla es toda aquella perlita pequeña, imperfecta y sin oriente. Por lo general se junta morralla desde el tamaño de la cabeza de un alfiler hasta el de la cabeza de un fósforo. La morralla se vende por gramos y un buen precio para ella va de tres a cinco pesos gramo. Hasta la fecha no he podido saber cuál es su destino. Desde luego no puede utilizarse en joyería y es poco probable que se utilice para fabricar medicinas, como algunos llegan a afirmar.

El culantrito es una perlita de regular forma y oriente que pesa uno o dos kilates. Según su color y su brillo, puede alcanzar un precio de 200 o 300 pesos por kilate. Estas perlititas, por lo general, se utilizan para montarlas en anillos, en el vulgar estilo de "tú y yo".

Una perlita, de acuerdo con la clasificación de los pescadores, debe pesar tres o más kilates. Si pesa seis o siete es una buena perla y si llega a diez o doce, es una magnífica perla, siempre que su forma y oriente sean perfectos. Según el color, el precio por kilate de una perlita o perla, va de 100 a 1 500 pesos. Por esto, una buena perla de diez a doce kilates, llega a valer de diez a veinte mil pesos.

La cuarta clase de perlas corresponde a la perlaza. Es ésta una gran perla, de seis o más kilates, imperfecta en la forma y en el color. Hay algunas perlazas que llegan a tener hasta tres colores sobre su superficie. (He visto una que tenía, por terceras partes, blanco, verde y abronzado.) Éstas se venden por pieza y precios variables, que dependen principalmente de la candidez y conocimiento del comprador. Hay algunas perlazas sumamente bellas, cuyo valor, no obstante, nunca pasa de 200 a 300 pesos, así pesen diez kilates.

Una quinta clase de perlas no incluidas en la clasificación podría constituir las el topo. Es ésta una excreción deforme de nácar que muchas veces guarda en el interior una perla fina, aunque otras veces no tiene nada, sino capas de "aragonito y conquiolina". Cuando un pescador encuentra un topo corre el azar de poseer un trozo de nácar casi sin valor o una perla de algún precio. Se ha dado el caso como le sucedió al Chale de la Toba alguna vez, según me lo refirió, que dentro de un topo comprado, por no dejar, en 15 pesos, se encontraba una perla con valor de 2 000 pesos.

LA FORMACIÓN DE LAS PERLAS

La formación y origen de las perlas constituye uno de los más elegantes fenómenos de la naturaleza. Mucho se ha escrito y discutido sobre el particular, pero creo que a pesar de que actualmente, en Japón, puede provocarse la formación artificial de la perla dentro de las conchas vivas, no se ha llegado a una conclusión definitiva. La más aceptada, y que representa el *sumum* de la sabiduría en cuestión de perlas no pasa de ser el mismo concepto que, sobre el asunto, tienen los gentiles pero indudablemente iletrados pescadores del mar de Cortés. Mucho más bellas y menos prosaicas me parecen las teorías expuestas por los poetas de la antigüedad, según lo relata el profesor Rioja:

Infinidad de leyendas corrían en otros tiempos acerca del origen de las perlas. Según la tradición india, la perla no es otra cosa que gotas de rocío solidificadas en el interior del cuerpo del molusco al conjuro de la luz de un pálido rayo de luna o al claro resplandor de la aurora. Plinio y Dios-

córides, que se hacen eco de esta antigua y poética leyenda, cuentan que la madreperla, durante la época de la reproducción, entreabre sus nacaradas valvas en las noches claras de brillante luna; éste es el momento en que una gota temblorosa de rocío penetra en el interior de la concha; al conjuro de la suave claridad del astro de la noche, o cuando por Oriente aparece el albo claror de la mañana, se transforma en la pulida y delicada joya con que la naturaleza ofrenda a los mortales.

El judío español Benjamín de Tudela, viajero infatigable, cuenta en sus correrías por Persia en los años de 1160 y 1173 lo que sigue: En estos lugares se encuentran las perlas, fabricadas por el admirable artificio de la naturaleza: desde el cuarto al vigésimo días del mes de Nisán las gotas limpias de lluvia que caen durante la aurora en las amansadas aguas del mar son absorbidas por las ostras, e inmediatamente caen al fondo del mar; más tarde, mediado el mes de Tisri, los hombres descienden a las profundidades del mar, y por medio de cuerdas cogen las ostras en gran cantidad y de éstas salen, cuando se abren, perlas maravillosas.

Dejemos a un lado la versión de trovadores y poetas que hacen de las perlas lágrimas de Náyades, Nereidas o de angelicales criaturas solidificadas por mágico artificio, o la de aquéllos que suponían a las perlas huevos de los mismos nacarones, solidificados de modo incomprensible.

Los naturalistas han desechado con sus prosaicos argumentos y exactas observaciones toda esta categoría de delicadas y románticas hipótesis. Después de las observaciones efectuadas por Filippo de Filippi acerca de la formación de las perlas en las almejas perleras de agua dulce del Parque Real de Reconigi, en Italia, los naturalistas están conformes en atribuir la formación de la perla a una verdadera enfermedad que el molusco soporta. Las ostras perleras son atacadas por infinidad de parásitos que viven a costa de ellas; para defenderse de estos molestos huéspedes, la madreperla los encierra en la regia cárcel de una perla que tiene como núcleo de formación el cadáver del cautivo. Alrededor del parásito se forman capas y capas de substancia perlífera, que engruesan sus paredes y aumentan su tamaño.

Algunos naturalistas como Seurat, Sauthwell y sobre todo Harman, atribuyen la formación de las perlas, especialmente a las de las pesquerías de Ceylán, a diversos gusanos, o sus larvas, semejantes a tenias o solitarias y a las duelas del hígado. Dubois, haciéndose eco de estas investigaciones, ha podido decir con perfecta razón: "La perla más bella no es, en definitiva, otra cosa que el espléndido sarcófago de un inmundo gusano". A pesar de los datos y observaciones reunidos acerca de esta cuestión por tantos investigadores, no deja de haber naturalistas que no aceptan estas conclusiones, y opinan que las perlas no son otra cosa que una especie de

cálculo semejante a los que en el hombre se forman en el hígado o en la vejiga urinaria, que tienen por causa de una afección o enfermedad desconocida que sufre el molusco.

LAS PERLAS ARTIFICIALES

El valor alcanzado por las perlas ha impulsado a fabricarlas o a imitarlas artificialmente. La industria de la imitación de perlas ha adquirido, principalmente en Francia, un desarrollo considerable. El procedimiento general consiste en hacer unos globulitos de vidrio opalescentes o ligeramente azulados en los que se introducen unas gotas de esencia de oriente o substancia de propiedades análogas. La esencia de oriente era primitivamente la substancia argentada que tiñe las escamas de los peces, convenientemente preparada en ciertos disolventes.

Se ha predicado con algún éxito el provocar la producción de perlas por los propios moluscos o hacer que recubran de nácar camafeos, figurillas u otros objetos análogos. En este terreno, chinos y japoneses han alcanzado extraordinaria habilidad.

Los chinos, desde tiempo inmemorial, introducen cuerpos extraños entre el manto y las valvas de algunos moluscos productores de nácar, especialmente en los que viven en agua dulce, para que éstos los recubran de aquella substancia. En las cercanías de Hou Tcheu Fou, lugar próximo a Titsin, en el territorio de Tché Kiang, existen unos lagos y lagunas donde vive la almeja de agua dulce china o *Dipsas plicatus*; estos moluscos son recogidos en abril, manteniéndolos con sus valvas entreabiertas por medio de una varita de bambú interpuesta entre sus bordes. Con sumo cuidado y habilidad se introducen en ellos collarcitos de esferitas de marfil o hueso, pequeñas figuritas representando ídolos y otros mil objetos de diferentes formas. Una vez realizada esta operación, se introducen entre las valvas de la concha del molusco escamas de peces pulverizadas, operación realmente de eficacia dudosa para el propósito que se persigue. Hecho esto, los moluscos sometidos a esta operación se colocan en unos estanques especiales; convenientemente ordenados y de modo tal que no se toquen los unos a los otros. Transcurridos diez meses, o más tiempo si se desean lograr productos más perfectos o de mayor tamaño, se vuelven a sacar los moluscos de sus estanques, estando recubiertos los objetos introducidos en ellos de una ligera capa de substancia nacarada que les da un aspecto muy parecido al que tienen las verdaderas perlas.

“En Europa, Linneo, el inmortal naturalista sueco, se ocupó en una etapa de su vida del problema de la producción artificial de perlas, siendo

el primero que indicó la posibilidad de obtener perlas por cultivo. En 1748 escribía el anatómico Von Haller:

“Hace tiempo he observado la manera como las perlas se originan y crecen dentro de la concha que las produce; en el curso de cinco o seis años soy capaz de provocar en una concha perlera una perla de igual tamaño que las que se originan de modo habitual.”

En la Sociedad Linneana de Londres se conservan algunas de las perlas obtenidas por Linneo y algunos de sus manuscritos referentes al asunto.

En 1761, Linneo se dirigió al rey y al Consejo de Estado suecos en demanda de apoyo para realizar sus experiencias sobre las almejas perleras de agua dulce que habitan en el territorio de Suecia. El procedimiento que el gran naturalista utilizó fue el de perforar la concha a fin de provocar una excitación del manto con el fin de dar lugar a la formación de la perla. Las perlas así logradas no fueron superiores a las que naturalmente producen aquellos moluscos, y representaban un gran esfuerzo que no compensaba los resultados alcanzados por lo que, por esta causa o por otra no bien conocida, el sabio naturalista abandonó la empresa.

A pesar de lo poco conocidas que fueron estas experiencias, se ha intentado la perlicultura. El primer ensayo fue realizado en 1803, en Ceylán, por Wright, sin que se llegase a obtener resultados positivos. Las madreperlas australianas y sobre todo las de Japón son mucho más resistentes, hasta el punto de que su cultivo se ha llevado a cabo con extraordinario éxito durante los últimos años en aguas japonesas.

Los japoneses no se limitan únicamente al cultivo de la madreperla, sino que provocan en ellas la formación de las perlas. Los primeros ensayos se efectuaron hacia 1890 por el japonés Kochiki Mikimoto, en la pequeña isla de Tohoku; desde entonces esta industria se ha perfeccionado y extendido de tal modo, que existen varias poderosas empresas que se dedican a este productivo cultivo. Se ha llegado a tal extremo, que en la última feria de Nueva York figuraba una instalación en la que por la módica suma de un dólar se le proporcionaba al visitante una madreperla conteniendo una de estas perlas de cultivo. Aunque los detalles del procedimiento se mantienen aún en secreto, parece, según el profesor Boutan, que la práctica de la perlicultura se lleva a efecto fabricando con el manto del molusco unas especies de bolsitas en cuyo interior se encierra una partícula extraña que puede ser un granito de arena o una esferita de nácar o de hueso. Estas bolsitas se introducen en las ostras perleras en número considerable: unas se fijan o injertan en los tejidos del molusco, encontrando en ellos hospitalidad, en tanto que otras son destruidas o arrastradas al exterior. Las primeras encuentran en los tejidos de la madreperla la energía suficiente para provocar una activa secreción, la cual da por resultado la producción

de una perla que no se diferencia en nada o en casi nada de la formada en las condiciones naturales normales.

Los moluscos se recogen en el momento en que sus formas son jóvenes o larvarias y se fijan sobre piedras extendidas en lugares poco profundos donde se desarrollan durante tres años. Al cabo de éstos se procede a la operación antes descrita y se les traslada a lugares que tienen 10 a 12 o aún más metros de profundidad, de tal modo que las distintas madreperlas están convenientemente separadas unas de otras, y en este lugar permanecen cuando menos cinco años. El precio de una de estas perlas de cultivo, llamadas *Yoshoku shinju* en el país, puede alcanzar, cuando su forma es perfecta, su tamaño considerable y su oriente perfecto, hasta 200 dólares. En los establecimientos que fundó Mikimoto, y que actualmente funcionan a pleno rendimiento, se cultivan alrededor de tres millones de madreperlas cada año, obteniéndose más de un millón de perlas.*

EL CULTIVO DE PERLAS EN EL GOLFO DE CALIFORNIA

Durante los primeros años del presente siglo, entusiasmados por el auge del comercio de perlas, algunos capitalistas de La Paz organizaron una compañía cuya alma fue Gastón Vivés y realizaron ensayos para cultivar artificialmente madreperla. Durante los primeros años las instalaciones de prueba dieron buen resultado y en la propia bahía de La Paz, en aguas de la isla de San José y en otros lugares cercanos, se construyeron losas de concreto sobre el fondo del mar, en forma parecida a la de los vallados de la sal, donde se seleccionaban y ordenaban las conchas jóvenes. De esas bases todavía quedan restos que pueden verse desde avión, cuando las aguas están tranquilas y transparentes.

Como consecuencia de la Revolución estos trabajos se interrumpieron indefinidamente. Cuando quisieron reanudarse, ya la madreperla del golfo de California empezaba a morir, víctima de la extraña epidemia a la que me he referido antes.

De cualquier modo, es digno de mencionarse que no han sido totalmente investigadores extranjeros quienes intentaron o han desarrollado el cultivo artificial de madreperla. En México, con centro en La Paz, se realizaron fructuosas investigaciones de esta índole, y si no tuvieron un

*Enrique Rioja, *El mar, acuario del mundo*, México, Editorial Séneca, 1941.

total éxito se debió a causas extrañas y consecuencia de la agitación revolucionaria. Lo que resulta verdaderamente penoso es saber que por estos años, cuando las pesquerías de perlas y las armadas han vuelto a organizarse; cuando se sabe que dentro de pocos años volverá a haber madreperla en aguas del golfo, no se haya podido constituir otra compañía como aquella en la que intervino la industriosa voluntad de Vivés. Por lo demás, creo que esto no es de extrañar porque en la costa bajacaliforniana, la situación, en todos sus aspectos (comunicaciones, estándar de vida, organización social, etcétera, excepto educativa) está en peores condiciones que antes de la Revolución.

En cambio, a juzgar por ciertos informes provenientes de una persona digna de toda mi confianza, los estadounidenses están “sembrando” madreperla, acaso con fines de explotación, en ciertas regiones del golfo de California. Este dato, por supuesto lo doy con toda reserva, pero se me ha dicho que es en aguas de la isla de San Marcos, sobre el canal que separa a la isla de la costa bajacaliforniana, donde se han realizado algunas siembras experimentales cuyos fines, no siendo los de futura explotación, no acierto a explicar cuáles puedan ser.

LAS ARMADAS DEL MAR DE CORTÉS

La pesca de perlas en el golfo de California está organizada con base en la clásica armada, y son éstas las que dan personalidad y carácter a esta interesante explotación del mar.

Una buena armada se constituye cuando logran unirse económicamente dos hombres honrados: el capitalista y el armador. El primero proporciona el barco de motor, las embarcaciones ligeras (canoas), las máquinas de buceo, las provisiones y el dinero para el pago del personal. El capitalista, también (y he aquí por qué necesita ser un hombre honrado para ser un buen socio) es el encargado de valuar y vender las perlas obtenidas por la armada.

El armador, por su parte, contribuye con su experiencia en la pesca de las perlas, y con su indiscutible honradez. Su misión consiste en llevar a los pescadores, junto con el barco y el resto del equipo, a un placer,

nuevo o viejo, pero productivo. Se encarga de que nada falte en el campamento durante los meses de pesca y de vigilar la abierta de las conchas. El armador recoge el producto, lo guarda, y cuando lo considera pertinente lo lleva al socio capitalista.

El resto del personal lo constituyen los buzos, el cabo de vida, los bomberos, el cocinero y los matadores de conchas. El buzo, después del armador, es el personaje más importante en un campamento de pescadores de perlas. El cabo de vida es una especie de segundo del buzo, y su misión consiste en atender, desde una canoa, los movimientos del hombre que está en el fondo del mar. En cierta forma podría llamarse el guardaespaldas del buzo. Los bomberos no son especialistas ni trabajadores técnicos. Son los encargados de mover las palancas de la bomba de aire y de mantener la reserva de aire en la compresora. En cuanto a los matadores, son los encargados de abrir las conchas y de ir extrayéndoles las perlas que traen. No son tampoco técnicos; son simples obreros que trabajan regularmente bajo la mirada atenta y vigilante del armador.

Cuando el personal está completo, el barco listo, las provisiones en bodega y las canoas y demás equipo bien dispuesto, la armada está en posibilidad de salir al mar a buscar suerte. Antes, por supuesto, tiene que atender el punto de vista legal. De acuerdo con la ley solicita el registro de la máquina de buceo, el registro de la embarcación y la tarjeta de identificación de cada hombre de la armada. Todo en total, debiera costarle un poco menos de 40 pesos (20 por el registro de máquina, seis por la embarcación y un peso por cada hombre); pero, sin excepción, tiene que pagar algunos cientos de pesos más en calidad de obligada mordida a los inspectores de pesca y al capitán de puerto, quienes lo exigen discretamente como recompensa por haber tramitado el permiso en México, en la Dirección de Pesca de la Secretaría de Marina.

EN PUERTO MUJERES

Por este año, gracias al descubrimiento del güero Cecilio, todas las armadas del golfo de California se dieron cita en puerto Mujeres, una milla al norte de San Francisquito. Puerto Mujeres, cuyo nombre ignoro

en qué pueda haberse inspirado, es una caleta abierta, con una playa que se extiende entre dos puntas rocosas y una ardiente duna de arena muy fina, detrás de la cual no hay otra cosa que desierto. A media playa está la desembocadura de un arroyo que no arrastra agua quizá desde tiempos prehistóricos. No hay manantiales cerca, ni pozos. Hay mucha víbora de cascabel y en las cercanías algunas liebres, tan pequeñas, que su cacería requiere tiradores extraordinarios.

Sobre la duna, entre la playa y el desierto, se extendían los campamentos de 15 armadas, formando un pequeño poblado provisional donde 120 almas, sin excepción se dedicaban al ejercicio de la pesca de perlas. Sobre las aguas de la ensenada, a poca distancia de la playa, se veían algunas canoas (canoas de *guanacastle*, de una sola pieza) algunas cargadas de conchas y dos de ellas con máquina de buceo. Afuera, a una milla, ordenadas como si estuvieran realizando una competencia de regatas, otra docena de canoas permanecían fondeadas proa a la corriente, y sobre ellas los pescadores atendían a los buzos o pescaban conchas con puya.

El campamento de los pescadores de perlas es a todas luces provisional. No hay casas ni chozas, solamente enramadas y toldos para dar sombra. Cada armada, por lo regular, tiende sobre los horcones una tela (la más de las veces utilizando la vela de una canoa) para hacer un cuadro de sombra en el lugar donde se matan las conchas, e instala, a poca distancia, una enramada para proporcionar sombra al cocinero y a la despensa. Como variante, algunos construyen rompevientos hechos de troncos y viejos cartones sacados de cajas de cerveza o de alguna otra caja de comestibles desocupada. En puerto Mujeres, el mes de julio, había 27 refugios de las tres clases anotadas extendidos en amplia curvatura, a 50 o 70 metros uno del otro, sobre la duna que bordea la playa del puerto.

Los dormitorios, individuales, están bajo el cielo. Cada hombre, al anochecer, extiende su tendido (una lona y una cobija) en cualquier parte cercana al campamento de su armada. Los hombres duermen semidesnudos, sin cubrirse a causa del calor. Cuando sopla brisa, al amanecer se levantan empapados, como si acabaran de salir de la regadera.

Como en puerto Mujeres no hay agua, los armadores deben traerla de San Francisquito, donde existe un pozo con agua más o menos limpia y más o menos salobre. (Durante los dos días de nuestra estancia, un

marinero desconocido, criminal y descuidado, había olvidado dentro del pozo su ropa sucia, la cual fue encontrada tiempo después por los pescadores cuando llegaron por agua. En otras ocasiones, aprovechando la soledad, llegan a bañarse dentro del pozo los salvajes tripulantes de algunos barcos camaroneros o tiburoneros que llegan al puerto). El agua se almacena en barriles; se utiliza sin racionamientos pero con discreción, y los barriles se guardan frente al campamento y lo más cerca posible de la playa para facilitar su transporte cuando hay que llevarlos a llenar a San Francisquito.

EN UN CAMPAMENTO

Los invitados habituales de un campamento de perleros son las moscas. Las hay por millones, atraídas por los moluscos en descomposición y los desperdicios de comida. Invaden todo y molestan desde la salida del sol hasta después del ocaso. Cuando el barómetro baja o sube fuera de lo normal anunciando un cambio de presión atmosférica, las moscas enloquecen, vuelan aturdidas y acosan a los pescadores con furiosos piquetes; caen en el agua, se bañan en la comida y se les encuentra a menudo dentro de la taza de café humeante que uno está a punto de beber. Las moscas, el calor y el sol brutal son los tormentos que hacen pesada la vida en un campamento de pescadores de perlas. Éstos, y la soledad, el alejamiento de los centros de población, la ausencia de mujeres, el trabajo continuo, la absoluta falta de confort y, muy a menudo, el desengaño de trabajar días y semanas sin encontrar una perla que valga por todos los esfuerzos y pague los gastos.

Los hombres de un campamento se dividen todos los días y se trabaja simultáneamente en tres sitios distintos. Un grupo va al mar a sacar conchas, y lo constituyen el buzo, los bomberos, el cabo de vida y los matadores de conchas quienes van a recibir, en una canoa, el producto que recoge el buzo en el fondo del mar. Otro grupo, constituido por un número aproximado de gente (cada armada tiene doble personal generalmente debido a que se trabajan dos turnos diarios) se reúne bajo el toldo donde se matan las conchas, y todos ellos: el buzo, los bomberos, el cabo

de vida y los matadores trabajan en la extracción de perlas. Con ellos, vigilante, permanece el armador.

El tercer grupo lo constituye una sola e importante persona: el cocinero. Se pasa el día bajo la enramada y trabaja desde la madrugada hasta el anochecer preparando comidas. Despierta a las cuatro de la mañana a preparar café para los hombres que saldrán al mar. A las ocho sirve el desayuno de los que quedaron en tierra. A las doce atiende la comida de toda la armada (a esa hora han regresado ya los del primer turno, que en la etimología perlera se llama *marea*) y a las seis sirve la cena también a todo el grupo. Su misión es absolutamente importante y su servicio exacto.

Las provisiones de un campamento de perleros no son muchas, y tal vez por eso el cocinero puede bastarse solo para atender las comidas de 15 o 20 hombres. Hay harina, papas, cebollas, café, azúcar, leche evaporada enlatada, manteca, frijoles y carne seca de res o caguama. En la madrugada sirve café solo; en el desayuno, un plato de arroz con frijoles, acompañado de tortillas de harina; al mediodía, carne seca preparada en machaca, arroz, frijoles y café con leche, también acompañado todo de tortillas de harina; por la noche, arroz, frijoles, machaca o un plato de callos de concha nácar preparados siempre en forma distinta. El cocinero no solamente prepara la comida y hace las tortillas, sino que él mismo tiene que atender el fregado de la loza (con agua de mar, enjuagado en agua dulce, igual que en el *Urano*) y las otras labores secundarias de la cocina, como es el mantenimiento del fuego. Lo único que no forma parte de sus obligaciones es la búsqueda y acarreo de leña. En el campamento donde fuimos invitados a vivir mientras permanecemos en puerto Mujeres, el cocinero actuaba además como peluquero y médico de la armada, con habilidad en cualquiera de las tres técnicas. Fue además, para nosotros, uno de los más gentiles y serviciales amigos que hayamos encontrado sobre nuestra ruta.

EL BUCEO DE PERLAS

Hay tres métodos para extraer conchas perleras en el golfo de California. El más productivo, utilizado por la clásica armada, es el que requiere máquina de buceo y un buzo especializado que baje al fondo del mar. Este

método, que exige una fuerte inversión, tiene la ventaja de permitir la extracción de conchas a cualquier profundidad en que suelen encontrarse.

El segundo método es la pesca con puya. Éste no requiere buzos, puesto que la puya se maneja desde una canoa fondeada sobre el placer. Con ella se puede pescar en profundidades hasta de ocho brazas, pero el producto que rinde es reducido. El método es utilizado por los pescadores pobres que trabajan por su cuenta, sin armador ni socio capitalista.

El último método es el buceo de cabeza. El personaje importante en este caso es un experto nadador, de magníficos pulmones y gran resistencia bajo el agua. Baja desnudo a profundidades que oscilan entre dos y tres brazas (hay buzos que pueden bajar nadando hasta ocho brazas: aproximadamente 14.6 metros). Este método tampoco ofrece gran rendimiento, porque el buzo se cansa pronto, sobre todo cuando son fuertes las corrientes, y se practica en muy poca escala en el golfo de California. En puerto Mujeres, por ejemplo, nadie buceó de cabeza durante la temporada del presente año: 1951.

Los riesgos del buceo no son tantos como suele pensarse y no es tampoco el que baja desnudo al fondo del mar quien corre el mayor peligro. En realidad, en aguas del mar de Cortés, no hay animales peligrosos para los buzos. Los tiburones, lo he dicho ya en un capítulo sobre el tema, no encierran ninguna amenaza y jamás se ha dado el caso de que ataquen a un pescador de perlas. Lamberto, uno de los buzos de Chale de la Toba me ha contado una anécdota al respecto. En cierta ocasión se encontraba en el fondo arrancando perlas, cuando, por razones de conveniencia, se vio obligado a caminar un trecho deslizándose junto a una enorme roca submarina. Sin que él lo notara, por el lado contrario, también muy lentamente, daba vuelta a la misma roca un tiburón enorme. Llegando a la esquina de la roca se encontraron tiburón y buzo, frente a frente, a un metro escaso las cabezas. Permanecieron un segundo atónitos, sorprendidos; luego, ambos volvieron espaldas y huyeron tan rápidamente como se les permitían sus movimientos. Lamberto calculaba, por la reacción del tiburón, que tanto uno como el otro tuvieron la misma dosis de terror. “Yo me asusté—me decía— no porque fuera tiburón, sino por lo inesperado del encuentro. Además, detrás de los cristales, los animales pequeños se ven grandes y los grandes enormes. Éste parecía gigantesco.”

En la fauna submarina no hay realmente enemigos del buzo. Los pulpos que llega a encontrar son pequeños y por tal casi inofensivos. Lo único que le sucede a menudo, es que se corta las manos enguantadas con la broma calcárea de las conchas y se atraviesa los dedos con las púas de los erizos.

El verdadero peligro de las actividades del buzo es cualquier falla orgánica debida a un mal estado de salud. El más común y muy a menudo de consecuencias mortales es una especie de reumatismo fulminante (los buzos le llaman reuma, pero sin base alguna me inclino a creer que no se trata de enfermedad de ese tipo). Cuando el buzo baja a demasiada profundidad (18 a 20 brazas; 33 a 37 metros) y si no se encuentra entrenado o perfectamente sano, sube a la superficie con ese dolor atenazándole las piernas, el pecho o los brazos. Debe parecerse al reumatismo puesto que lo confunden con él. Los dolores, terriblemente agudos, les duran dos horas o dos días, según sea la gravedad. En ocasiones el buzo muere dentro de las primeras horas de dolor agudo, pero por lo general sana totalmente y puede seguir ejerciendo su profesión.

Los otros peligros que sortea un buzo dependen del buen o mal estado del equipo, de un accidente en el tubo del aire, de una rotura del traje, del mal funcionamiento de la bomba o de una obturación de las válvulas y los conductos.

El buzo, contra lo que se piensa generalmente, no muere joven ni pierde, con la edad, sus facultades. En puerto Mujeres, entre diez buzos, había cuatro que pasaban de los 50 años de edad, y uno de ellos de los 60. Eso me parece bastante prueba para desmentir lo de la prematura muerte o inutilidad de los buzos.

EL BUCEO CON ESCAFANDRA

La pesca a base de buceo con escafandra requiere dos canoas. En una de ellas va instalada la máquina compresora (tipo francés, de dos morteros y un depósito). Los dos bomberos que se encargarán de mover las dos palancas de la bomba durante todo el tiempo que el buzo permanezca en el fondo, y el cabo de vida, encargado de cuidar que no

le falte nada al buzo, de ayudarlo a subir y de soltar o cobrar manguera según se requiera. La otra canoa va ocupada por dos hombres que se encargarán de lanzar y recoger las “jabas” (canastas de alambre) donde el buzo coloca las conchas que va arrancando.

Las canoas se fondean sobre el placer bastante cerca una de la otra. Mientras en una de ellas los hombres alistan las jabas que servirán para subir las conchas, en la otra el buzo, con ayuda de los bomberos y el cabo de vida, empieza a vestirse.

Vestirse de buzo es una faena que requiere media hora aproximadamente. Primero, sobre la ropa de todos los días, va un traje de lana que cubre desde los pies hasta el cuello. Sobre la cabeza el traje se completa con un gorro mariner, también de lana. Todo esto tiene por objeto evitar que el buzo sufra de frío. Luego va el vestido de gruesa tela ahulada que también cubre desde los pies hasta el cuello, en una sola pieza. Las bocamangas de este traje son sumamente estrechas y para poder introducir por ellas la mano hay necesidad de enjabonarse los dedos y el puño. Sobre las bocamangas, a pesar de que oprimen la muñeca para evitar que entre el agua, los bomberos enredan algunos trozos de resorte para oprimir más. Los zapatos son de bronce y pesan aproximadamente cinco kilos. El pechero se coloca sobre el cuello del traje ahulado. Es de bronce también y está dividido en dos partes a fin de poder colocarlo. Este pechero va atornillado al traje y tiene unos pernos a los cuales se atornilla posteriormente el cabezote. El cabezote es la esfera de bronce y cristales que cubre la cabeza del buzo. Va atornillada al pecho y de ella sale la manguera que lleva el aire. Antes de colocar esta pieza, los ayudantes atan al pecho y espalda del buzo unos grandes trozos de plomo (se llaman plomos) cuya misión será la de darle más peso en el fondo del mar. El cabo de vida se ata al torso del buzo, ya vestido, y sirve para ayudarlo a ascender cuando quiere regresar a la superficie. También, mediante esta cuerda, el buzo puede transmitir algunas señales a los hombres que están en las canoas. Cuando todo esto está listo, el buzo se acerca pesadamente al borde de la canoa y echa los pies por fuera, apoyándolos en una escalerilla de tres escalones mientras le colocan el cabezote. Una vez colocado éste herméticamente, los bomberos empiezan a mover las palancas de la compresora a un mismo

y continuado ritmo, el buzo deja de apoyarse en la escalerilla y se deja caer al fondo del mar.

El descenso, el buzo lo hace por gravedad, calculando el aire que tiene dentro del traje, a fin de que no sea ni demasiado rápido ni demasiado lento. El cabezote, por dentro, tiene una válvula de escape que el buzo oprime según sea la cantidad de aire que guarde el traje. Por esa válvula deja escapar el aire viciado y la oprime mediante un movimiento lateral de la cabeza. Cuando va a descender, deja la cabeza recargada sobre la válvula, el aire sale y puede caer. Si deja escapar demasiado aire su caída es violenta; si el que dejó salir es insuficiente, el traje se le llena de aire y queda "aboyado" (dicen los pescadores); es decir, flotando en la superficie. Aparentemente el sistema de la válvula es seguro y sencillo, pero a menudo se da el caso de que la válvula se trabe por cualquier defecto o por un mal movimiento del buzo. Inmediatamente, como los bomberos siguen mandando aire, por la manguera, el traje se infla y el buzo se queda en el fondo con los brazos abiertos, sin poder acercar las manos al cabo de vida. A poco rato, por el aire excesivo, sale a la superficie, y si los ayudantes lo atienden inmediatamente no sucede nada. Sin embargo, el peligro de una obturación de la válvula está en que el traje pueda reventarse por exceso de aire, lo cual podría traer como consecuencia un grave accidente.

El buzo baja sin armas al fondo del mar. Desciende a ocho, diez o doce brazas y empieza a arrancar conchas con las manos. Su defensa contra las cortaduras y las peligrosas aristas de las conchas y la broma que tienen en su parte externa, son unos guantecillos de vaqueta que ellos mismos cortan y cosen cada tarde. Mientras va desprendiendo las conchas hace una selección de vivas y muertas, dejando de lado las conchas vacías. Las que elige las va colocando en la jaba, y cuando la tiene llena tira de su cuerda para avisar que deben subirla. Inmediatamente le lanzan otra jaba vacía para que siga trabajando. En la superficie, los hombres vacían la jaba en la canoa, extienden las conchas para dejar espacio a las que llegarán después y se preparan para lanzar nuevamente la canasta, cuando el buzo la pida.

Un buzo trabaja tres, cuatro o cinco horas en el fondo del mar. Cuando ha llenado 40 o 50 jabas, su trabajo ha terminado. (Cada jaba

lleva de 60 a 120 conchas, según sea su tamaño.) La tarea del buzo termina cuando ha subido aproximadamente 3 000 conchas. Esa cantidad es la que se designa con el nombre de *marea*, acaso porque el tiempo para recogerlas coincide con el tiempo entre cada cambio de marea.

Para subir, el buzo hace la seña al cabo de vida e inmediatamente los bomberos empiezan a aumentar el ritmo en el movimiento de las palancas, a fin de que el buzo pueda almacenar aire en cantidad suficiente para ascender por flotación. Una vez en la superficie, los bomberos siguen bombeando hasta que el cabo de vida ha quitado el cabezote al buzo.

Con la canoa llena de conchas, los hombres regresan al campamento. Descansan un rato, comen o cenan según la hora que sea, y después se ocupan en vaciar las conchas bajo el toldo de manta o lona donde habrán de abrirse. Mientras tanto, el otro buzo, los otros bomberos y demás hombres del siguiente turno, empiezan a alistarse para traer la segunda marea.

LA PESCA CON PUYA

La pesca de concha perlera con puya no requiere equipo, ni gran inversión, ni buzos, ni clase alguna de trabajadores especializados. Es una simple cuestión de paciencia que cualquier individuo puede realizar. Pilo y yo, en una hora, aprendimos a pescar con puya y sacamos algunas conchas que, desgraciadamente, no nos ofrecieron ninguna perla digna de nuestra humilde esperanza..

La puya es un simple instrumento de pesca. Consiste en tres o cuatro varillas, delgadas pero resistentes, de 20 o 25 centímetros de longitud cada una, que se colocan paralelas y equidistantes sobre el contorno de un bote de cerveza o cualquier lata de tamaño similar, la cual previamente se ha llenado de plomo. Las puntas, cortadas en forma de arpón. Todo esto se ata a una piola de suficiente longitud, y se tiene así una especie de arpón de cuatro puntas cuyo trabajo será el de ensartar conchas en el fondo del mar.

El pescador con puya toma su canoa y se fondea sobre el placer. Lanza la puya dejando correr la piola hasta que siente, por falta de peso, que ha tocado el fondo del mar. Entonces empieza un curioso y suave movimien-

to de brazo, levantando la puya unos cincuenta centímetros sobre el fondo y dejándola caer. El movimiento es continuo, lento y monótono. Al cabo de poco rato siente que la puya ha ensartado alguna o algunas conchas y empieza a cobrar piola lentamente. Por lo regular, la puya llega a la superficie con un buen número de conchas, de seis a diez, más o menos.

El mecanismo de la puya es fácil de explicar. Cada movimiento del brazo del pescador tiene por objeto ir dejando caer la puya hasta que alguna de sus puntas encuentra un intersticio donde atorarse, lo cual muchas veces lo halla entre las válvulas de alguna concha o entre las raíces que la fijan a las rocas. Como las conchas están firmemente adheridas unas a otras, el ejercer presión tirando de la piola, muchas conchas se desprenden y suben junto con la que están enganchadas.

La técnica es sencilla y como he dicho casi no requiere inversión. Pero es sumamente monótona y bastante cansada, además de poco productiva. Un hombre, trabajando con la puya toda la mañana, puede recoger de 500 o 600 conchas. El resto del día lo pasa en la playa abriéndolas y extrayendo las perlas que pueden traer.

LA EXTRACCIÓN DE LAS PERLAS

Bajo el toldo de lona, los hombres, en dos turnos, pasan el día matando conchas y reuniendo perlas. A este trabajo los pescadores le llaman "la matada". Los matadores, se sientan en torno al montón de conchas que rindiera la marea anterior, sobre banquitos de madera o de piedra, con una tabla al frente que les sirve de mesa y un cuchillo para hacer el trabajo. Bajo el toldo hace un calor infernal, vuelan millones de moscas y se desprende un olor a marisco y a podredumbre. Los matadores están semidesnudos y sus carnes son blanco fácil de las moscas. No pueden espantarlas porque tienen las manos ocupadas, batidas en la baba de los moluscos, y se les ve hacer movimientos rápidos con los codos, la cabeza y las rodillas, para ahuyentar hasta donde les es posible a esa plaga infernal que forma parte inevitable de la aventura en busca de perlas.

El matador toma el cuchillo con la diestra y con la otra mano acerca una concha del montón. Apoya ésta sobre su base, verticalmente, e



Los matadores se sientan en torno al montón de conchas.

(Foto: Fernando Jordán.)

introduce la punta del cuchillo entre las valvas. Cuando la punta ha pasado el borde, lo deja correr recargándolo sobre una valva, de tal modo que corte el callo precisamente donde se adhiere a la concha. El molusco pierde su punto de apoyo y abre las valvas. El matador da vuelta a la concha y separa el callo de la otra concha, arrancando todo el molusco. Revisa la concha, para ver si no ha quedado una perla entre las cubiertas nacaradas y si no tiene nada la lanza a cualquier montón de los que rodean cada campamento, y que son, terminada la temporada, la única huella que queda del paso de los perleros.

El cuerpo del molusco es revisado rápida y minuciosamente. Primero se observan sus bordes (olanes), donde por lo regular viene la morralla. Luego la cubierta membranosa del callo y finalmente la panza, la cual se abre previamente haciéndole un corte con el cuchillo. antes de tirar el molusco a un cubo o alguna concha de caguama donde provisionalmente se almacena; el pescador lo deja resbalar entre la mano, oprimiéndolo, para cerciorarse, con el tacto, de que no se le escapa ninguna perla. Las perlas que encuentra las separa del molusco con la punta del cuchillo y las

va colocando en una concha de madreperla, previamente limpiada. Según lo vi, una de cada tres conchas ofrece algo de morralla, de modo que en la gran mayoría de las conchas el matador tiene trabajo con la punta del cuchillo. Cuando descubre una perla de regular valor, avisa inmediatamente al armador, que permanece junto a ellos todo el tiempo, la pone en sus manos, y éste, después de lavarla y limpiarla, la ubica en lugar seguro, junto con las otras perlas valiosas que han ido encontrando.

El trabajo de los matadores dura de sol a sol, porque cuando un turno termina con una marea, el otro turno empieza con la siguiente. Un buen matador de conchas puede limpiar hasta 3 000 por día.

Las grandes armadas no aprovechan los callos del molusco, pero en cambio, los pescadores pobres encuentran en ellos otro pequeño negocio. Cuando éstos han terminado de limpiar las conchas que obtuvieron mediante la técnica de la puya, se acercan a los campamentos de un armador amigo y le piden los callos, los cuales siempre se les regalan. El pescador separa la parte dura de las partes blancas y viscosas, dejando solamente lo que propiamente se llama callo. A medida que los va limpiando los ensarta en una piola, formando una especie de collares que luego pone al sol, a secar. En esta forma los callos se conservan por tiempo indefinido, por cuando menos dos o cuatro meses. Se venden en Santa Rosalía, La Paz u otros pequeños puertos de la costa, a uno, dos o tres pesos kilo. Se preparan en muchas formas y constituyen un alimento sabroso y nutritivo. En cuanto al resto (panza y olanes) se arroja a la orilla del mar, donde sirve de comida a las miles de gaviotas que acuden a los campamentos de los perleros. Las gaviotas, sumamente voraces, son en cierta forma los zopilotes de la costa.

La concha es lo único que no es aprovechable de la concha nácar. Antiguamente, cuando se pescaba madreperla, la concha llegó a industrializarse, para convertirla en botones. En un principio la concha se exportaba en bruto, pero durante los últimos años anteriores a la Revolución, se montó en La Paz una fábrica de botones para aprovechar las conchas de madreperla. La de concha nácar, en cambio, no sirve para eso. Es sumamente delgada y quebradiza. Hasta la fecha no se le ha podido encontrar ninguna utilidad, a no ser el de adorno, convertida en ceniceros o en piezas de un coleccionista malacólogo.

LAS GANANCIAS

En la armada clásica, quienes ganan o pierden son el capitalista y el armador (el capitalista con más probabilidades de ganar que de perder); el buzo puede ganar de acuerdo con su suerte, y el resto no pierde ni gana; son asalariados, trabajadores a sueldo fijo para quienes no hay albur en la pesca de perlas.

Una vez descontados todos los gastos de la armada, el socio capitalista y el armador se reparten, por mitad, el producto que rinden las perlas obtenidas durante la temporada. La liquidación no se hace de inmediato, sino hasta que las perlas han sido vendidas, lo cual corre a cargo del socio capitalista. En ocasiones una sola perla puede pagar los gastos de la armada quedando las otras como ganancia neta; pero otras, cuando el placer fue malo y la suerte escasa, no se llega a obtener la perla que reintegre el dinero de la inversión. En este caso, por demás raro, el socio capitalista pierde y el armador deja de ganar.

Un buzo devenga un sueldo mensual de 300 pesos y le corresponden, por derecho, la quinta parte de las conchas que saque del fondo del mar. Su liquidación de conchas se hace diariamente, toma dos de cada diez jabas y el mismo las abre y busca las perlas. Las que llega a encontrar son suyas, pero está comprometido a darle prioridad al armador, en igualdad de condiciones, para que pueda comprarlas. En caso de que el armador no se interese en las perlas del buzo, éste puede venderlas al mejor postor, guardando para sí el importe de la venta.

El cabo de vida gana 200 pesos mensuales; los bomberos 130, lo mismo el cocinero y los matadores. Ninguno de éstos tiene participación en las conchas o en las perlas, aunque están en libertad, durante sus escasas horas libres, en pescar con puya y probar suerte con la concha nácar. Todo este personal se contrata por tiempo limitado, garantizándose esa contratación mediante un anticipo en metálico que se paga en los puertos de donde sale la armada.

Buzos y demás personal no tienen obligación de llevar comida, pues ésta es proporcionada por el armador. Sin embargo, he visto cómo los buzos, quizá para conservarse en mejores condiciones físicas o para variar la alimentación, guardan latería que ellos han comprado con su

propio dinero. Lo único que no es obligatorio por parte del armador, pero que sin embargo cumple en determinadas ocasiones y circunstancias, es proveer de cigarrillos a quienes acostumbran fumar.

LA VIDA EN EL CAMPAMENTO

Durante dos o tres meses, los hombres de las armadas y los pescadores con puya habitan en el campamento situado sobre la duna arenosa. No tienen, mientras tanto, ningún contacto con los pueblos o ciudades de la costa. Ocasionalmente llegan a su puerto barcos de tiburoneros o pescadores de camarón; cuando vienen amigos se reciben noticias y con ellos, si van al puerto de partida, se envían recados a los familiares. Algunos, cansados o enfermos, aprovechan esas oportunidades y regresan.

El campamento se levanta antes del amanecer y se tiende a dormir después del ocaso. Las horas de sueño son pocas, porque breves son las noches de verano en esta latitud. Durante las horas de vigilia no hay descanso, se trabaja en pescar, en matar conchas, en limpiar callos, en reparar máquinas, achicar canoas, traer agua, coser guantes, tejer jabas o parchar trajes de buzo. No hay tiempo para el descanso, ni tampoco tiempo para ociosidades, nostalgias ni recuerdos. La pesca de perlas es un duro oficio, como tal vez ninguno de pesca en el golfo de California.

Las distintas armadas, reunidas en un solo lugar por una comunidad de intereses, tienen entre sí relaciones absolutamente cordiales y de asistencia mutua. En ocasiones, alguna armada carece de provisiones temporalmente, o de algún otro artículo de primera necesidad. En estos casos, el armador lo solicita a otro, y por lo general nunca hace le petición en balde. Siempre están prestándose comestibles y otros artículos unos a los otros, y cuando los deudores tienen manera de conseguir para ellos, liquidan las deudas y conservan el crédito.

Sin embargo, las relaciones no son totalmente íntimas, y pocas veces se ve a los hombres de un campamento ir de visita a otros. Acaso esto lo impida, principalmente, el trabajo excesivo. Pocos forasteros llegan a los campamentos de los pescadores de perlas. Los más frecuentes son los fayuqueros, que llegan a vender fruta de los pueblos del interior penin-

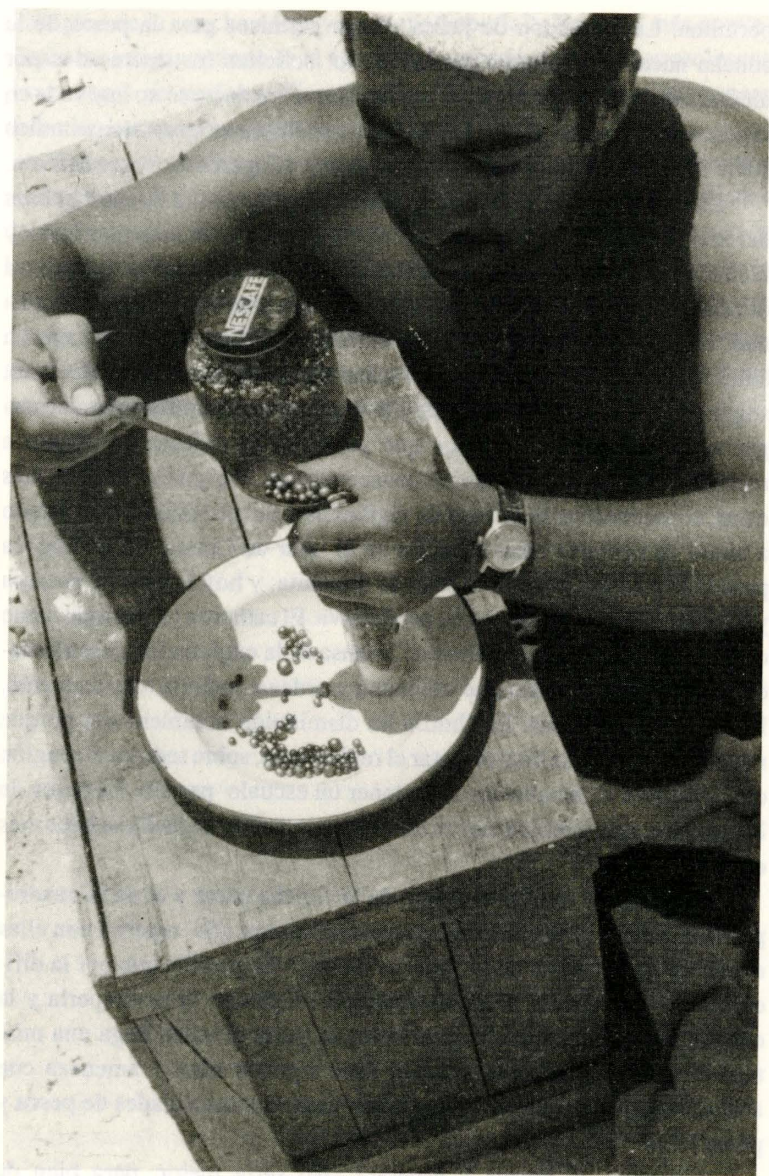
sular, cerveza, cigarrillos y ocasionalmente licores fuertes. Cuando esto último sucede no falta alguien que beba en exceso y alborote un poco la calma nocturna de los campamentos.

A puerto Mujeres, además de los fayuqueros, llegaron tres forasteros esta temporada. Dos de ellos fuimos nosotros y el tercero un estadounidense comprador de perlas, míster Trick, quien llega todos los años a comprar perlas en el mismo sitio de los placeres. El extranjero, bien conocido por los bajísimos precios que acostumbra ofrecer, pasó con los pescadores una semana, preguntando, viendo y regateando. Luego se fue a Santa Rosalía y volverá tal vez dentro de algunas semanas. Se pasaba los días de campamento en campamento, curioso, impertinente y preguntón, listo a enterarse de las nuevas perlas que se habían encontrado. Compró pocas porque nadie le quería vender. Para estas fechas, ya los pescadores de perlas saben con mayor o menor exactitud el precio de lo que obtienen, y míster Trick parece que se quedó en la época en que las perlas se cambiaban por trocitos de tela.

Nosotros, a pesar de nuestra necesaria impertinencia, metiendo narices y cámaras en todos los campamentos, fuimos excelentemente tratados. En una u otra armada nos invitaban a tomar café, a charlar y a ver sus perlas. Cuando dijimos adiós, todos nos desearon, de corazón, un buen viaje. Nos regalaron conchas escogidas; Lamberto, el buzo, nos regaló toda la morralla que había obtenido en su parte de una marea; un matador de conchas a quien habíamos intentado curar de un padecimiento dio a Pilo algunas perlititas; el güero Cecilio, descubridor del placer, quien en un principio nos trató con cierta rudeza, perdió su brusquedad y al despedirnos de él nos puso en las manos algunas lindas perlititas como recuerdo de nuestra estancia con los pescadores de perlas. Como un recuerdo de puerto Mujeres, cuyo nombre, repito, no sé de dónde pueda venir. Entre 120 hombres, solamente uno tenía su mujer consigo.

¿Y LA REGLAMENTACIÓN?

La pesca de perlas se lleva a cabo durante todo el año, en cualquier mes o semana que la temperatura del agua, el tiempo y las corrientes lo



Pilo con morralla de perlas.
(Foto: Fernando Jordán.)

permitan. La Dirección de Pesca otorga permisos para la pesca de la concha nácar en cualquier época que lo solicitan los interesados por mediación de los inspectores de pesca. Hasta donde yo sé no hay veda en la pesca de la concha nácar. Tal vez esto se deba a que no existen estudios sobre el ciclo biológico de la concha, época y lugares de reproducción.

La concha nácar, o la madreperla, constituyen una de las riquezas del mar de Cortés; representan un noble producto de este mar bello y fecundo y, sin embargo, no está reglamentada su explotación. Se le pesca donde y como se puede, de cualquier tamaño y en cualquier profundidad. He visto, en puerto Mujeres, extraer conchas a las cuales venían adheridas conchas pequeñas, de acaso algunas semanas de vida. Esto, según creo, encierra un peligro, y la explotación desordenada y desorganizada, sin estudios previos que permitan su defensa en cuanto a reproducción, puede traer graves consecuencias. Por iguales causas (más otras, consecuencia de la falta de vigilancia y de moralidad) han estado a punto de agotarse otras especies en el mar de Cortés. En una época pasada la totoaba se pescó a base de dinamita, y hoy la especie escasea y su pesca se hace difícil y poco productiva. El camarón ya no rinde como en años anteriores, principalmente a causa de la explotación desenfrenada y las elásticas vedas que ordenaba y ordena, todavía elásticamente, la Dirección de Pesca. El tiburón ha disminuido notablemente porque nunca se respetó o se hizo respetar el reglamento, sobre todo en el renglón que se refiere al tamaño que debe tener un escualo pesado. La pesca de la caguama, que también carece de reglamentación, cada día se hace más escasa.

Me pregunto cuál es el futuro de la concha nácar y el de la madreperla, que empezará a pescarse en años próximos. ¿Se repetirá con ellas el cuento de la gallina de los huevos de oro? Es posible que por la dificultad que representa la localización de un placer, la madreperla y la concha nácar tengan una natural defensa, pero, si acaso llega una misteriosa enfermedad como sucedió hace algunos años y amenaza con acabar la especie ¿qué es lo que harán entonces autoridades de pesca y pescadores?

¿Cruzarse de brazos y esperar? ¿No sería mejor, para bien de pescadores y de la economía regional iniciar estudios sobre el ciclo

biológico de la concha nácar y de la madreperla? ¿No sería más conveniente investigar cuándo es la época de la reproducción de los moluscos productores de perlas y dictar vedas rigurosamente cumplidas, para defender la especie y evitar su extinción?

Esto se ha hecho y se practica en todos los mares donde existen madreperlas. Y en las aguas bajacalifornianas llegó a existir a mediados del siglo pasado una legislación sobre la pesca y el aprovechamiento de los criaderos de ostras perlíferas. Creo que debiera nuevamente legislarse sobre ese recurso natural. Pienso —recuerdo haberlo escuchado dentro de algún discurso político— que las riquezas de México no son un patrimonio exclusivo de las generaciones presentes, sino la herencia única que habremos de dejar a las generaciones futuras.

XXII

Salsipuedes

Hay en los mapas nombres evocadores, nombres que traen a mientes recuerdos históricos, de viajes dramáticos, de hazañas, heroísmos y sufrimientos. Saltan de la geografía moderna, del esquemático retrato de la geografía marítima a la historia épica. Cobran así un significado preciso, una correspondencia absoluta con la realidad de una época pasada. Vistos a la luz de la historia, al calor de los recuerdos, son nombres formidables, imponentes, cargados de un dramatismo apenas concebible. Desde luego, tales nombres pierden esa característica si se examinan o leen con un espíritu saturado de modernismo, de técnica y de civilización. Se convierten entonces, en nombres *demodé*, fuera de la realidad, falsos en aquel significado que salta cuando se deja paso libre a la evocación, al recuerdo y a la historia.

Salsipuedes (canal e isla de) es un nombre de éstos.

Para el almirante Atondo y Antillón fue un desahogo el nombre de Salsipuedes. Con él dejó impreso, en el mapa del golfo de California en el siglo XVII, el recuerdo de sus prolongados, dramáticos y desesperados esfuerzos por pasar el paralelo 29º y continuar su ruta al norte, en busca de descubrimientos, de aventuras y de perlas. Para los navegantes de la época, el nombre quedó como advertencia clara y precisa de una barrera líquida en el Mar Roxo de Cortés, detrás de la cual quedaba un mar desconocido, acaso el mismísimo paso alocéano en cuya costa opuesta se encontraba la patria española. El nombre de Salsipuedes, con ese significado y esa advertencia, quedó hasta que los veleros fueron sustituidos por los barcos de motor, aunque antes

muchos navegantes hubieran forzado la barrera sin llevar máquinas auxiliares en sus barcos.

Para el navegante del siglo XX, Salsipuedes se ha convertido en un simple toponímico. Es un punto en el mapa. Una referencia cualquiera. La explicación que de este sitio hace el *Derrotero de la costa* no tiene significado para el marino que viaja en un barco impulsado por un motor potente: "...es un ancho y profundo canal en el cual las corrientes son bastante fuertes, especialmente en la marea vaciante y con viento del noroeste; en estas condiciones es muy difícil de cruzar por las embarcaciones de vela..."

Nosotros, en el pequeño *Urano*, llevamos una maquina auxiliar. Sin embargo, Salsipuedes se nos presentó con su significado antiguo y lo llegamos a ver como un obstáculo en la ruta. A la entrada del canal estuvimos detenidos tres días, esperando uno propicio, de tiempo, vientos y corrientes. Desde puerto Mujeres, en compañía de los pescadores de perlas, veíamos correr las aguas del canal como si fueran las aguas de un río, demasiado revueltas y caudalosas para el deplorable estado del *Urano*.

Cinco días después de haber llegado a puerto Mujeres hicimos preparativos para seguir rumbo. Durante tres días estuvimos empacando y desempacando el equipo, porque el tiempo no tenía traza de componerse y nos impedía salir. Todas esas mañanas, al amanecer, los viejos marinos de los campamentos nos estuvieron advirtiendo: "No salgan hoy. El tiempo va a descomponerse. Hay marejada y dentro de un rato soplará viento entablado de alguna parte". Lamberto, don Ricardo o Cecilio siempre tuvieron razón. Sin fallar, a las diez u once de la mañana empezaba una brisa suave que a las dos horas se había convertido en ventarrón. Era entonces cuando veíamos alborotarse las aguas del canal, cabrilleaban todas las olas, y se podía percibir perfectamente hacia que lado iba la "corrientada".

ENTRE LAS CORRIENTES

Una mañana, antes del alba, don Ricardo, el viejo buzo, se nos acercó con la buena noticia: "Pueden irse muchachos, parece que el viento no refrescará durante todo el día".

En diez minutos levantamos el campamento, abrazamos a todos los pescadores que nos veían partir y tomamos a sorbos rápidos una taza de café negro, bien caliente, preparado por Trino en el último minuto. Luego nos embarcamos en la balsa de goma y remamos hacia el *Urano*, fondeado en el más protegido rincón de puerto Mujeres. Al zarpar, desde tierra, los pescadores nos hacían señas de adiós, y mientras navegábamos lentamente hacia la bocana, los otros pescadores, los que estaban en sus canoas preparando la salida para la pesca de perlas, nos fueron gritando “buen viaje” y “buena suerte”. Salimos lentamente, tejiendo eses entre todas las embarcaciones, despidiéndonos de todos y cada uno de los amigos perleros.

Salimos al mar abierto todavía antes de que apareciera el Sol. El alba se anunciaba en colores gruesos y violentos y sobre la superficie del mar los colores se perdían, absorbidos por el tinte opaco y metálico de las aguas, a esa hora quietas. A un débil contraluz distinguimos una canoa fondeada, seguramente ocupada por pescadores de perlas que empezaban temprano su tarea. Nos acercamos para ver hacia qué lado la arrastraba la corriente. Tenía la proa al sur, luego la corrientada tiraba al norte; nuestro rumbo. Así era mejor.

Don Ricardo, el buzo, nos había garantizado corriente propicia durante toda la mañana. “Irán a toda velocidad —nos aseguró—, hasta las doce, luego tendrán una calma, y por fin la corriente les empujará hacia el sur. Ojalá puedan llegar antes a las rocas de San Bernabé”.

Entrando a la bahía de San Rafael teníamos dos rutas por elegir. Una en línea recta, hacia el otro extremo de la bahía; la segunda, bordeando la convexidad de la costa. Quisimos elegir la segunda, pero la corriente no lo permitió. En cuanto nos acercamos a la orilla no dimos avance, el bote se detuvo, y aunque por la manera en que la proa hendía las aguas era seguro que marchaba, los puntos de referencia sobre la costa nos indicaban claramente que permanecíamos en el mismo sitio. A no ser que algún pulpo estuviera deteniendo al *Urano* por la quilla (lo cual sólo podía suceder en la fantasía de una pesadilla) lo más probable era que estábamos sobre un hilo de contracorriente, una de esas raras, desordenadas, caprichosas y peligrosas corrientes que hay en el canal de Salsipuedes.

De acuerdo con nuestras observaciones pasaba un fenómeno simple; la corriente general llevaba rumbo norte, a medio canal; pero sobre la costa, esa misma corriente, desviada acaso por las islas o por el perfil submarino, tomaba un sentido contrario y giraba al revés. Nosotros, naturalmente, íbamos con ella.

Como ya estábamos advertidos sobre el fenómeno no nos preocupó mucho la situación. Pusimos proa al noreste y buscamos el mar abierto, cortando transversalmente el canal a fin de buscar nuestra corriente propicia. A dos millas de la costa dimos con ella. Sentí de pronto que el timón no respondía y que el *Urano* se aligeraba, lo cual no podía significar más cosa que estábamos sobre la corriente que buscábamos. Corregimos el rumbo, cambiamos al noroeste, y nos dejamos arrastrar por nuestra aliada. Dos horas después estábamos a medio canal, a siete millas (10.9 kilómetros) de distancia de la costa y a un tanto igual de las islas de San Lorenzo.

LA PROFUNDIDAD DEL MAR

Salsipuedes es un canal extraño e imponente. Su menor anchura es de nueve millas y poco menos del doble su máximo. Hacia occidente está bordeado por una costa ardiente, desértica, abierta y desolada. En toda su longitud, que puede calcularse en 32 millas, no ofrece puerto ni refugio alguno, por pequeño que sea. Esa costa (costa de la llamada bahía de San Rafael) se compone de playas en su mayor parte y de algunos bordes acantilados que caen perpendiculares al mar desde poca altura. Una tormenta, un mal tiempo cualquiera en bahía de San Rafael, hubiera sido fatal para el *Urano*. Saliendo de puerto Mujeres, hasta 32 millas al norte, el botecito no iba a encontrar lugar donde defenderse de un viento fresco o de una fuerte marejada.

Por el oriente, canal de Salsipuedes está cercado por las islas de San Lorenzo, Roca Blanca, Rasa, Roca Rasa e isla Partida. Todas ellas islas acantiladas, estériles y agresivas para el navegante. San Lorenzo cuenta con dos playas donde se pueden efectuar desembarcos y la isla Rasa una pequeña caleta que queda seca en la baja marea; pero todos estos puertos

o atracaderos quedan hacia el oeste, a merced del viento local que por estos meses corta transversalmente la península y agita toda la superficie del mar, hasta la costa sonorense.

Pero lo más notable del canal es su extraordinaria profundidad. Apenas se sale de puerto Mujeres, la carta batimétrica empieza a proporcionar los datos sobre profundidades. A dos millas de la costa el fondo está a 400 brazas (720 metros, aproximadamente); a medio canal el fondo baja a 800 brazas (1 500 metros, más o menos). Luego, a medida que sigue uno rumbo norte, registra 835, 810, 750, 600, hasta que empieza a disminuir al llegar al extremo noroeste de la bahía de San Rafael. Estas cifras, en un canal tan estrecho y a tan poca distancia de la costa, señalan, más que profundidades, abismos. El canal de Salsipuedes, por su perfil submarino, es un profundo cañón hendido por la fuerza de un antiguo y severo cataclismo. En todo el golfo de California, ésta es la parte más profunda en relación con la cercanía de la costa, y ni siquiera la amplia y profunda falla que más al norte forma canal de Ballenas (entre la costa e isla Ángel de la Guarda), puede compararse a este abismo que en ciertos puntos es casi insondable.

Para el navegante lo mismo da llevar un barco sobre un mar de 50 brazas o de 500 brazas de profundidad. Lo que necesita un navío para navegar es agua, y entre más, mejor. Sin embargo, para nosotros significó una curiosa preocupación la espantosa profundidad de Salsipuedes. El sólo hecho de imaginar que bajo nuestros pies, tabla de por medio, se encontraba una sima tenebrosa, misteriosa y oscura, nos sumió en profundas reflexiones. Nos entretuvimos ociosamente, en lanzar mensajes al fondo: clavos, tornillos oxidados y moneditas pequeñas. Luego, filosóficamente, nos pusimos a pensar en lo que sucedería si el *Urano* naufragara sobre la marca batimétrica de 800 brazas. ¿Llegaríamos al fondo? ¿Se quedaría el *Urano* “flotando” entre dos aguas, lejos del fondo y lejos de la superficie? ¿Qué es lo que encontraría el *Urano* en el fondo: lodo, roca, restos de otros barcos, de los barcos que nunca salieron de Salsipuedes?

Vimos desfilas por estribor las islas de San Lorenzo, largas y estrechas. Luego, suspendida en el aire por un efecto de espejismo, distinguimos la pequeña mole de isla Rasa. Esta es una isla interesante,

pero no por ahora. Quiero e iré a ella, en otra ocasión, en el mes preciso en que sirve de base a millones de gaviotas que llegan ahí a empollar. Por ahora está desierta y no vale la pena un reconocimiento. Además, el *Urano* no es el bote apropiado para pasarse los días cruzando el canal de Salsipuedes. Está muy averiado, tiene flojas las curvas y hace agua por todas las costuras. Necesito otro bote (y lo tendré pronto) para ir de visita a esa isla de las gaviotas, que ahora vemos a diez millas de distancia, flotando en el aire, a poca altura sobre la superficie de este río marino, impetuoso y caprichoso.

LAS ROCAS DE SAN BERNABÉ

Nuestros pensamientos lóbregos y filosóficos sobre los abismos submarinos terminaron a mediodía. A las doce se desencadenó el viento y, como de costumbre, empezamos a embarcar agua en el *Urano*, ya no por abajo, sino por arriba. A vela y motor nos lanzamos sobre la costa, huyendo de la corriente, alborotada por el viento. Empezamos a costear, a media milla, procurando conservar el rumbo hacia el extremo de la bahía, hacia las peligrosas rocas de San Bernabé.

Cerca de las dos de la tarde la corriente cambió y nos atacó por la proa. Empezamos a marchar lentamente y con dificultades, capeando a veces, guiñando siempre a cada ola o golpe de mar. Nos ceñimos a la costa, cerca ya del extremo de la bahía, y empezamos a vigilar la costa en busca de las rocas de San Bernabé. El *Derrotero* anota este peligro en forma precisa:

Son dos rocas que se hallan a tres millas y media al sureste de la punta de las Ánimas, y están a unos 700 metros frente a una punta baja, ligeramente saliente; tienen solamente 60 centímetros arriba del agua; entre ellas y la costa hay un canal bajo, con fondo de piedra, utilizable solamente por embarcaciones menores.

En verdad no debió habernos costado trabajo encontrarlas y eludir su presencia. Inclusive hubiéramos podido pasar por el canal “con

fondo de piedra”, pero, en nuestra manía precautoria, nos separamos de la costa en el extremo norte de bahía de San Rafael y decidimos rodearlas por afuera. Yo no sé si el día estaba propicio a los espejismos o el calor nos tenía nublada la vista. En cuanto distinguí la rompiente sobre las supuestas rocas de San Bernabé nos lanzamos al este, con la corriente de través, para buscar el paso exterior. Caminamos media milla y ya nos disponíamos a virar, seguros de haber dejado por babor las rocas medio sumergidas, cuando por la proa distinguí otra roca a flote. Esto nos obligó a seguir hacia el este, a fin de rodearla. No me explicaba su presencia, aunque la veía claramente. Me resistía a creer que formara parte de las de San Bernabé, puesto que éstas las habíamos dejado atrás, a una milla de distancia. Podía haberme fiado del *Derrotero* y virar hacia el norte tranquilamente; pero como ésta costa no está bien reconocida y el *Derrotero* hace advertencias como ésta: “Entre las islas de Salsipuedes y San Lorenzo, casi a la mitad de la distancia, hay una roca a flor de agua y es muy probable que haya otros peligros en este canal que no ha sido lo suficientemente examinado...”, preferí meterme a las aguas turbulentas de la corriente antes que cruzar frente a esa roca desnuda que se veía a poca distancia.

Mientras nos acercábamos al peligro fui observando detenidamente el color de las aguas, esperando verlas cambiar repentinamente de tono: de azul-negro al verde claro que indica poca profundidad. No hubo cambio alguno a pesar de que nos acercábamos al escollo. Cuando estuvimos sobre él, la roca desapareció. Mejor dicho: voló. Era un pelícano solitario que flotaba sobre el agua, a pesar del oleaje. Pilo se rió de mí y yo vomité todo mi vocabulario marinero contra el pelícano y toda su especie. Luego me solté a reír por mi optimismo de encontrar un bajo en un pedazo de mar cuyo fondo se encuentra cerca de mil metros de la superficie.

Salimos de la zona dando tumbos secos y luchando contra la corriente. Volvimos a ceñirnos a la costa y nos metimos, materialmente, sobre punta de las Ánimas, en busca de un puertecillo. Lo encontramos detrás de una roca soberbia e inaccesible. Cruzamos una bocana de poco fondo (se veían las rocas y la fauna submarina) y entramos lentamente a un refugio extraordinario, donde ni la corriente ni el viento producían la menor agitación.

LOS PUERTECITOS

En toda la costa peninsular o a orillas de las islas que hemos visitado no hemos encontrado un puerto tan sorprendente como el llamado Los Puertecitos (nombre que vine a saber después, al encontrarme con unos pescadores). Es un puerto de película de piratas, y más que puerto una cueva. Tiene, como todos los buenos refugios, una forma semicircular, pero la bocana está protegida (casi cerrada) por una roca enorme, afilada y desnuda de vegetación. Por este obstáculo Los Puertecitos tienen dos entradas, una al norte y otra el este.

La costa de la ensenada se compone de tres cantiles que caen verticales al mar. Dos de ellos están a cada extremo, frente a la roca, y el tercero precisamente en el fondo de la curvatura. Entre acantilado y acantilado corren dos playas de fina arena, muy limpia y blanca, que no parecen producidas por el mar, sino por las barrancas que separan los acantilados. Estas barrancas son unos a manera de cauces de antiguos ríos, que en lugar de agua traen arena, arena de desierto, del desierto que se extiende hacia atrás, a lo ancho de toda la península.

Fondeamos al *Urano* en dos brazas de agua (3.60 metros, dato importante por lo que se verá después) y como carece de ancla apropiada, lo atamos desde tierra, a una roca puesta casi a propósito cerca de la cual tendimos el campamento. Comimos a las cinco de la tarde, cansados y desganados, oprimidos por el espectáculo misterioso y salvaje de esta pequeña bahía.

Cuando nos tendimos a dormir, apenas después de la caída del sol, decidimos levantarnos de madrugada para seguir camino, a fin de alcanzar al día siguiente la bahía de Los Ángeles. Lejos estábamos de presumir que una broma característica del golfo nos había de impedir la salida.

Aquella noche no pude dormir bien. Algún coyote merodeaba a lo lejos, triste y solitario, y pasó la noche deshaciéndose en aullidos. Me levanté dos o tres veces para revisar las cercanías cuando notaba que los aullidos se aproximaban. A manera de precaución disparé varias veces el rifle y terminé encendiendo el radio de batería para acompañar mi soledad con la música de jazz que se dejaba oír en las estaciones de

Estados Unidos (únicas que capta el radio en esta zona). Pilo terminó contagiándose con mi inquietud, y vimos correr las estrellas escuchando aullidos y toques de saxofón. A las cuatro de la mañana, decidimos levantarnos y preparar la salida.

Preparé un desayuno ligero esperando la primera luz. Comimos silenciosos y de mal humor, un poco de dulce, un trozo de carne asado y café con leche. Luego levantamos el campamento, enrollamos los sacos de dormir, guardamos el rifle en su funda, inflamos la balsa de goma y a oscuras aún la llevamos a la orilla del mar...

La orilla del mar, a las 4:30 de la madrugada, había desaparecido. Desaparecido ni más ni menos. El *Urano*, que la tarde anterior estaba a 60 metros de la orilla, ahora estaba en seco, tendido sobre un costado y empotrado en unas rocas que hacía doce horas estaban a cuatro metros de profundidad. Pilo y yo nos quedamos aturdidos. Estábamos seguros de que la marea estaría baja, pero nunca imaginamos que habría de hacer descender el mar cinco metros por lo menos. Volvimos al sitio del campamento totalmente desconsolados... a esperar a que el mar nos devolviera el *Urano*.

Cuando apareció el Sol y se lleno de luz el pequeño puerto, el espectáculo que presenciábamos afirmó nuestra impresión sobre lo misterioso del refugio que habíamos elegido para fondear. Los Puertecitos, con baja marea, se habían convertido en un estuche. Había desaparecido la bocana del norte y en su lugar quedaba una muralla de piedra descubierta por la bajamar. La entrada del este se había estrechado y solamente quedaba un paso que nosotros calculamos, por el color de las aguas, era infranqueable a causa de su poca profundidad. A esa hora estábamos encerrados, dentro de un pequeñísimo lago que apenas tenía comunicación con el mar. La situación no tenía mayor importancia; de todos modos era imposible salir. El *Urano* seguía inmóvil, tendido pesadamente sobre las piedras.

Nos acercamos al bote para revisar el fondo. Por poco que lo hubiera golpeado el flujo y reflujo de la marea era seguro que las piedras habían hecho sus daños a las tablas del fondo. Los perjuicios no fueron muchos; en cambio, en el interior del *Urano* había pasado una catástrofe. Se nos había olvidado achicar el día anterior y habíamos dejado al bote con toda

su carga de agua. Al recostarse sobre su costado, el agua, antes de escapar por las mismas hendiduras por las que acostumbra entrar, se había corrido por el compartimiento del equipo y había empapado libros, provisiones, ropa y, lo que fue peor, una de las cámaras, la que llevábamos de reserva para cuando acabara de descomponerse la que usábamos cotidianamente.

De pie, junto al *Urano*, Pilo y yo maldecimos hasta más no poder; pero como nuestra ira no remediaba nada ni, por el momento, había nada que hacer, volvimos despectivamente las espaldas y nos fuimos a dormir bajo el toldo de lona.

18 de julio

(Del diario de a bordo) 10 horas. El *Urano* se pone a flote. Pilo y yo lo arrastramos un poco hacia afuera para evitar que vuelva a varar. Podíamos salir ahora, pero afuera el viento está desencadenado y el canal parece río en creciente. Mejor esperar hasta mañana.

12 horas. Hemos nadado una hora, única forma de estar más o menos frescos.

14 horas. El calor nos tiene sonámbulos. El termómetro del *Urano*, al sol, marca 120 grados Fahrenheit (49 centígrados). Bajo la lona del campamento, a la sombra, el otro termómetro marca 104 Fahrenheit (40 centígrados). Pilo duerme. Voy a hacer lo mismo.

16 horas. El viento sigue desbocado fuera de la bocana y la marejada rompe sobre la roca que protege esta pequeña bahía. El calor aquí parece haber aumentado, a causa del reflejo de la arena. Decididamente no haré comida, nadie tiene apetito. Pilo y yo decidimos volver al agua, a chapotear un poco.

BAHÍA DE LOS ÁNGELES

Al atardecer del 18 de julio llegó a Los Puertecitos *El Tapatío*, un bote camaronero de San Felipe. Sus tripulantes bajaron a tierra a saludarnos

y se quedaron con nosotros hasta el anochecer, escuchando música por la radio. Mataron una caguama y, cosa rara, no tuvieron la ocurrencia de regalarnos un trozo, que no nos atrevimos a solicitar. Para cenar tuve que irme a pescar a las rocas, con anzuelo y carnada. Un pargo resolvió el problema.

Al día siguiente salimos muy de madrugada, antes que *El Tapatio*. No hacía viento, el canal estaba en calma y pusimos proa al noroeste, cruzando la bocana de bahía de Las Ánimas. En nuestro proyecto estaba revisar esa amplia bahía cuyo fondo se encuentra al sur, siguiendo una amplia curvatura. Desistimos de la idea porque el *Urano*, tal vez a causa de la varada sobre las rocas de Los Puertecitos, es una coladera que deja pasar toda el agua del golfo y obliga a estar achicando cada hora. Esta situación está agotando nuestra paciencia, máxime ahora que el equipo está empapado y no hay una sola galleta marinera que esté seca y en buen estado para comerla.

En un corto recorrido, sin incidentes dignos de ser escritos, alcanzamos la entrada de bahía de Los Ángeles, la segunda bahía más bella de la costa bajacaliforniana. A las 12 del día, aproximadamente, echamos anclas frente a la casa del amigo Antero Díaz, a quien vuelvo a ver después de dos años, en que mi primera expedición a la Baja California me trajo a este lugar, donde, en compañía de Chepo tuve la oportunidad de captar unas interesantes fotografías de ballenas grises.

XXIII Epílogo

Éste es el último reportaje de la serie que mi director, y no yo, llamó *Un reto al mar*. La tripulación del *Urano* llegó a San Felipe, pero no a bordo del *Urano*, sino en el barco camaronero *Río Fuerte* que nos recogió en bahía de Los Ángeles. Diez semanas después de haber iniciado el viaje en La Paz, nos vimos obligados a desistir del viaje y a abandonar al *Urano* en la playa de bahía de Los Ángeles, donde ha quedado al cuidado de nuestro buen amigo Antero Díaz.

Las razones para suspender el recorrido proyectado y abandonar al noble *Urano* se sintetizan en una sola: el bote de vela no estaba en condiciones de seguir el viaje. Cuando le hicimos una minuciosa revisión pocas horas después de llegar a bahía de los Ángeles, encontramos que toda la obra viva estaba inservible. Las costuras se habían abierto demasiado, las curvas de proa estaban sueltas y ya no trabajaban, la quilla estaba resentida y próxima a quebrarse, a pesar de la sobrequilla que como refuerzo le habíamos hecho colocar en San Lucas. Las corrientes, las marejadas y tres varadas obligadas, debilitaron la estructura del botecito de vela.

Para hacer comprensible esta debilidad del *Urano* hay que relatar aquí su historia, la cual no he escrito en ninguno de los reportajes anteriores. Omití esa crónica porque, de haberla hecho pública, las autoridades policiacas (ya no las marítimas) hubieran prohibido la realización de mi viaje. Ahora, que ya no me queda ninguna posibilidad de continuar mi recorrido, puedo decir la verdad sobre el *Urano*.

El *Urano*, dije en los primeros capítulos, es un bote viejo, pero no precisé su edad. Con apego a la absoluta verdad puedo asentar que el *Urano* es el segundo barco más viejo en el golfo de California (el decano es el *Abel Miranda*). Fue construido hacia 1890 por un señor de apellido Durán, quien, a su muerte, lo cedió al capitán José Petit, en cuyo poder estuvo más de 30 años hasta que me lo vendió, en 600 pesos, para realizar mi viaje. El *Urano*, durante 60 años fue reparado varias veces, pero como sus propietarios eran gente de escasos recursos, las composturas fueron siempre provisionales. Por esto, cuando el bote llegó a mi poder, el *Urano* tenía tantos parches que pedía el cambio total de fondos. En el astillero de los Abaroa, el *Urano* fue arreglado hasta donde se pudo, pero no pudieron cambiársele el fondo ni las curvas por la misma razón que no pude construirme un bote nuevo: falta de madera y falta de tiempo. Se le colocó una cubierta de masonite y se le cambió una sola tabla. El fondo no se tocó y siguieron formando la obra viva una serie de tablitas a cual más de pequeñas, —el *Urano*, visto en dique seco, parece construido con pedacera— entre las cuales había aberturas hasta de tres centímetros de ancho, mismas que se taparon a base de estopa y brea. Las juntas de un bote nuevo ni siquiera deben dejar pasar la luz, antes de calafatearse.

Durante sus 60 años de vida, el *Urano* pasó todas sus aventuras en la cerrada bahía de La Paz. Nunca, durante ese medio siglo de vida, fue sacado al mar, a pesar de que sus propietarios fueron y son marinos de abolengo. Me cupo a mí el honor (un honor un tanto suicida e irresponsable) de haber sacado al *Urano* al mar por primera vez y hacerlo recorrer mil kilómetros por las regiones marítimas más caprichosas del litoral mexicano. Debo advertir que si sus propietarios nunca lo obligaron a salir al mar fue por una razón bien simple: el *Urano* no es un bote para cruceros, sino apenas para navegar en las aguas quietas de un lago o de una bahía.

Yo saqué al mar al *Urano* (yo y Pilo, cuya ayuda fue preciosa en esta expedición) en su ancianidad y en las peores condiciones de su vida. Me vi obligado a hacerlo cuando fallaron mis proyectos para hacerme de un bote nuevo, ligero y fuerte, tal como lo requería el proyectado crucero. Tenía el compromiso de hacer el viaje, tanto con mi director como con los lectores. Lo intenté en el *Urano* del mismo modo que lo hubiera

intentado en cualquier objeto flotante, así hubiera sido una tabla. Ahora mi viaje ha fracasado, pero creo que he salvado el honor. Si quienes ofrecieron ayuda, si quienes pudieron darla, si quienes estaban en posición y condiciones de patrocinar un viaje de exploración o al menos de divulgación, para conocimiento general de una de las más bellas y desconocidas regiones de México, me hubiesen respaldado, otras serían las circunstancias, y yo (y Pilo, seguramente) estaríamos aún en el mar, retratando islas y costa y escribiendo sobre sus interesantes posibilidades y riquezas. Mi viaje en el *Urano*, muy a pesar mío, ha terminado, y mi propósito original no se llevó a cabo. Pero si yo diera por terminada aquí la aventura me sentiría culpable, aunque mis propios amigos y los lectores me justificaran. Por eso, asiento que no he terminado todavía. Mi recorrido, el recorrido planeado, lo llevaré a cabo totalmente. No será por ahora y acaso tampoco en fecha cercana, pero seguramente antes de un año continuaré el viaje. Dentro de unas semanas, si mis cálculos no pecan de optimistas, un nuevo bote, más apropiado, nuevo, ligero y resistente, empezará a construirse para mí en los astilleros Abaroa, en la ciudad bajacaliforniana de La Paz. Ese bote será el *Urano II* y en él, lector, volveremos todos a navegar por la costa del Pacífico mexicano.

Mientras tanto, Pilo a su casa, yo a la mía y todos a descansar un poco...

Fernando Jordán

La tumba de la isla

Tomado de *Crónica Ilustrada*, núm. 40. Director Antonio Sáenz de Miera, mayo de 1954.
Reproducido en la edición de octubre de 1958, núm. 124.

“La tumba de la isla” no es un cuento, afirma el autor. Forma parte de una serie de crónicas, aún inéditas, que pronto aparecerán bajo el título colectivo de *Los locos de la costa*. Son historias del golfo de California, de algunos de los hombres que vivieron o viven en las playas e islas solitarias. Podrían llamarse reportajes a no ser porque tienen un sabor irreal que rebasa los límites a que nos tienen acostumbrados las historias periodísticas.

Fernando Jordán, el autor, es un enamorado y un incansable viajero de Baja California. La ha recorrido por aire, mar y tierra. Ha convivido con los cultivadores del algodón lo mismo que con los pescadores de perlas; con los mineros del cobre y con los cazadores del desierto. De sus viajes ha recabado el material que hacen *El Otro México* (una biografía de la Baja California); *Mar Roxo de Cortés* (diario de una aventura) y *Los locos de la costa*, uno de cuyos relatos se publica ahora por primera vez.

Hace dos días que duermo aquí, junto al pozo. La pereza, la obsesión, y otra sensación indefinible, me tienen atado frente a la cerca que ha destrozado el tiempo y ha echado el viento por el suelo. La tarima que servía de tapa al brocal me sirve de colchón. Si me da sed, no tengo sino que lanzar mi cantimplora atada a una cuerda para sacar un trago del agua espesa y salobre de este pozo abandonado. Y puesto que no falta leña, ni pesca, ni paisaje, puedo quedarme aquí por algún tiempo.

No mucho quizás. Solamente lo justo —¿lo justo para qué? El cuadro: este panorama anterior al paisaje, está muerto y silencioso. Los únicos que viven y vibran son los minúsculos mosquitos que llegan en oleadas desde el estero, cuando no sopla viento. Los mosquitos y yo, que me levanto a veces a pescar, a pasear un poco, o para sentarme detrás de la cerca derruida.

Quiero atarle cabitos a esta historia y entender cabalmente lo que ha sucedido en este sitio, 20 años atrás. Me rodean todas las pistas. Las tengo a la vista. Aún acostado puedo mirar en la montaña la man-

cha roja de las piedras con oro junto a la bocamina. Mis pies casi tocan una enorme caldera que se deshace de tanto orín, y con el rifle le he hecho agujeritos a la otra caldera que cubre la marea, en vano intento de matar al cangrejo que ha buscado nido bajo ella. Luego está la verja destrozada. Más allá las fauces oscuras de la cueva que le dio asilo. Y, desde luego la tumba.

Pero no comprendo nada. No puedo acertar a lo que hacía y pensaba el hombre cuyos huesos deben estar dentro de la tumba. Sé el nombre inclusive. Y la historia, que me han contado a pausas y muy misteriosamente los pescadores. Mas no entiendo el sentido, ni comprendo.

El calificativo tantas veces escuchado no me parece la clave. Todavía me lo repitió ayer un pescador que acertó a pasar en su canoa a 200 metros de la playa. Se le erizaron los cabellos cuando me vio salir de la cueva, y se acercó a la orilla, una vez vencido su temor por la curiosidad. Cuando se dio cuenta de que no era lo que temía, respiró:

—¡Creí que era el loco!

Luego él sí que se puso como loco. Los nervios le estallaron en consejos que me repitió a gritos, casi riñéndome, pero sin decidirse a varar su canoa sobre la arena.

—¡No te quedes ahí! ¡Vete, pues! Es la casa del loco... ¡Ahora espantan!

Insistí en que llegara a mi lado. Se negó y no me quedó más recurso que reírme de su pavor. Terminé por aburrirme y le volví las espaldas, porque me había oír historias de fantasmas.

Tal vez estaba loco, no tengo por qué dudarle. Desde luego hay que admitir que ningún burgués satisfecho habría hecho lo mismo. Pero como mientras vivió en sociedad era un hombre cuerdo, me niego a creer que haya perdido el seso de repente, sobre todo ante tan absoluta falta de motivo.

Se llamaba Wilhelm (que en español quiere decir Guillermo) y se apellidaba Winkle. Había nacido en la tierra de las walkirias y se había graduado como ingeniero de minas en Berlín, Hamburgo o Leipzig (que no recuerdo ahora). Como en Alemania debe haber pocas minas, se vino en busca de ellas a California, donde la leyenda asegura que las hay de oro. Se nacionalizó norteamericano, y sus conocimientos los aprovechó

una compañía minera que lo envió a dirigir labores de beneficio en esta isla de San José; donde también la leyenda (y esa mancha rojiza en la montaña) aseguran que hubo una buena veta.

No he sido minero y por tanto no soy yo quien pueda garantizar el asunto. Pero los cuentos que se oyen en los ranchos de la costa peninsular, estas calderas, el gigantesco volante que yace al lado, el pozo, y el cementerio más allá de la cerca, bien hablan de que aquí hubo una industria y un pueblo trabajador que la tenía en marcha. Winkle era el alma del negocio.

También había otros ingenieros. Muchos llegaron con anterioridad (la veta de San José estuvo medio siglo en explotación), otros vinieron después. Los primeros trabajaron para la compañía; los segundos para sí mismos a pesar de que los contrataba la misma empresa. Tanto fue así, que con los últimos la compañía quebró. El metal beneficiado no fue suficiente para colmar ambiciones personales y para pagar dividendos a los accionistas de California. Por ello los empleados recibieron orden de suspender los trabajos, levantar el campamento, abandonar la isla y darse por despedidos, puesto que la mina resultaba incosteable.

Se fueron en un barco que les enviaron los jefes. Los cien obreros y sus familias volvieron a la tierra peninsular, y con el regreso a su miseria trajeron el recuerdo de algunos parientes y amigos sepultados en el cementerio de la lejana isla. Los ingenieros retornaron a sus hogares, en la tierra natal. Todos, menos Winkle.

Un viejo minero de la isla —el mismo que me picó la curiosidad por venir en busca del espíritu y las razones de Winkle—, me garantizó que el alemán estaba cuerdo cuando la compañía paró los trabajos. “Tan cuerdo —me decía— que nos alentó con amabilidades y sonrisas, después de pagarnos la última semana.”

—¿Es que se volvió loco en el último minuto? ¡No! Eso no es lógico.

Decidió quedarse precisamente al final. Cuando sus colegas y trabajadores ya estaban a bordo y la canoa volvía a recogerlo, les gritó a los marineros que se fueran a guardar su canoa porque no pensaba embarcar. El mensaje inquietó a los ingenieros, los cuales, de común acuerdo regresaron a la playa; mientras el capitán de la nave se enfurecía

por la pérdida de tiempo y por la inquietante posibilidad de tener que salir a tientas y a ciegas por el canal sin faros.

No lograron convencerlo. Fueron ellos los primeros en llamarle loco (*crazy*) por su idea de quedarse en la isla desértica, sin hogar (habían levantado el campamento), sin ropa, sin víveres. Winkle alzó los hombros indiferente y repitió “me quedo”... Y se quedó.

El barco y los demás se fueron. No volvieron jamás. Winkle inició su vida solitaria.

Las cinco millas del canal nunca fueron barrera para separar a Wilhelm Winkle de las hablillas que con su nombre entretenían las tertulias de los ranchos de tierra firme. Los pescadores que tenían su campamento en la playa del frente (canal de por medio), se convirtieron en el centro de difusión de los rumores. Lo vigilaban discretamente durante el día, cuando la cotidiana tarea de revisar las cimbras para pesca de tiburón les llevaba a las aguas de la isla. Ponían entonces un ojo en los aparejos y otro en la playa o la montaña. Veían al solitario deambular en las cercanías de la bocamina, o sentado sobre los pequeños cerros del mineral que nunca fueron beneficiados.

—¿Qué hace ahora?, preguntábanse unos a otros. Y el de mejor vista entornaba los párpados, clavaba los ojos en el pequeño punto inmóvil, y luego informaba con una frase llena de vaguedad y sugerencias:

—¡Nada! Está mirando a lo lejos... hacia la cumbre de la montaña.

Otras veces lo sorprendían sentado en la playa, sobre una roca y frente a la caldera donde tiene su nido el cangrejo que en vano he querido matar. Lo miraban a hurtadillas, como para que Wilhelm no se diera por enterado.

Estoy seguro de que si le hubieran hablado Wilhelm les hubiera respondido, pero ya para entonces los pescadores creían demasiado en la historia de la locura, y los propios rumores que habían deslizado en el oído de los vecinos se volvían contra ellos, infundiéndoles pavor o desconfianza. Por ello ni siquiera le saludaban. Por la noche iban con el cuento de que Wilhelm (“Uilen”, le llamaban ellos) no comía, ni dormía; de que sólo miraba el mar y la montaña, como si en ellos adivinase o viese algo más importante que el trabajar y alimentarse.

Los pescadores se tiraban en torno a la puerta de la cabaña y daban escape a los comentarios y suposiciones. Veían caer la tarde grave y

solemne sin prestar atención a la amarga transición de los colores. La angustiosa llamarada del crepúsculo les fermentaba reflexiones y pensamientos absurdos; y el rumor del canal, convertido en río por la marea, aceleraba atropelladamente la inquietud de las palabras. Al anocheecer, desvanecido el último violeta de la nube en el cenit, organizaban las frases simultáneamente con los colores, y la oscuridad coincidía con la muerte de los comentarios. Alguien, entonces, lanzaba un suspiro de desahogo a la prolongada tensión de la tarde y de las ideas, y soltaba como una exhalación el epíteto sedante y consolador, casi satisfactorio:

—¡Está loco!

Los demás asentían en el silencio y en la noche.

Y tras un descanso, subrayado en la profundidad por un sensible movimiento del firmamento, el ojo curioso y alerta encontraba otro anzuelo en la charla:

—¡Ha encendido la hoguera!

Nacían así, con la lucecilla lejana, otras frases y otras opiniones.

Noche a noche, tarde después del oscurecer, Wilhelm encendía un fuego delator de su presencia y revelador de su misterio. Visto desde la playa de los pescadores, parecía una estrella más a ras del horizonte. Una estrella solitaria y sin esperanza, perdida en la nada de un tenebroso infinito.

Horas largas, ardía el fuego. Mantenía su tembloroso destello hasta después de que los hombres, sobre las esteras granujientas de arena, roncaban la beatitud de una vida sana desbordada en fatigas diarias y agotada en la inútil lucha por la supervivencia. Ellos dormían con la convicción de que Wilhelm no habría de hacerlo jamás.

Es necesario afirmar que el hombre dormía lo necesario y comía lo suficiente. Si los pescadores insisten en su existencia sobrenatural, es porque no quisieron nunca sorprenderlo pescando, cocinando o descansando durante las pesadas tardes del verano. Una actividad así hubiera trastornado el concepto sencillo y claro, aunque absurdo, que nacía de lo incomprensible y lo misterioso. Aferrados a la explicación de la locura, cualquier manifestación vulgarmente humana de Wilhelm les hubiera complicado la simple solución.

Otros pescadores viajeros que sabían de la existencia de Wilhelm y que lo vieron recoger raíces en la montaña, o almejas en el estero, tuvieron que forzar su imaginación para no destruir la inexplicable actitud del hombre. La observación directa de actos tan simples como buscar el diario sustento, los llevó a incluirlo en otra categoría de locos igualmente incomprensibles. Lo hicieron ambicioso. Aseguraron después que Winkle recorría la isla recogiendo pepitas de oro en los ardientes y secos cauces, o sacando conchas de madreperla de aquéllas que la leyenda hace abundar en aguas del estero. Daban otro sesgo a la vida del solitario y lo hicieron gambusino y pescador de perlas.

En el fondo, si se analiza bien el pensamiento justo y materialista de unos costeros que tienen por herencia secular el hambre, el atesoramiento o las posibilidades de ello, son otra forma de locura. La creencia en una fácil riqueza en la costa y las islas desiertas, sólo puede caber en una mente trastornada por el calor y la soledad.

Fueron esos mismos pescadores, los que hicieron de Wilhelm un ambicioso, quienes meses después habrían de encontrar su cadáver frente a la cueva que le servía de refugio. Cuando lo hallaron hacía días que había fallecido, y los animales se habían cebado en la flaca constitución del germano. Todas las bestias insulares: los lobos, las aves de rapiña, y hasta los cangrejos, probaron un bocado de las enjutas y blanquecinas carnes.

La piedad pudo entonces más que el temor. Lo incomprensible, el miedo que después habría de dejar amplia brecha a la historia de los fantasmas, inclusive la repugnancia hacia el descarnado y putrefacto despojo, no fueron suficientes para vencer el sentimiento humano de solidaridad ante la muerte. Los pescadores dejaron detenida la imaginación mientras daban cristiana sepultura al cadáver, aunque luego hubieran de soltarla al galope creando la leyenda maldita. Alcanzaron a levantarle este humilde mausoleo de piedras y conchas, y a labrar la cruz en cuyos brazos se lee el nombre germano.

Luego se fueron, para llevar la noticia de la muerte y de lo sobrenatural en la playa tabú, hacia el norte y el sur de la costa.

—¡Ahora espantan!, me ha dicho ayer el pescador viajero.

Lo único que me espanta es mi obsesión de querer estar en este mismo sitio, buscando en vano los motivos de Winkle. En mi cabeza he

dado mil vueltas a la historia, y con mis piernas perezosas otros tantos rodeos entre el estero y la bocamina. Hay algo que me atrae y me retiene. Primero creí que pudiera ser el misterio, luego la angustia obsesionante de mirar la tumba. Pero en mi actitud no hay curiosidad alguna; no la hay puesto que tampoco hay esperanza de saciarla. Y a pesar de ello sigo cómodo aquí, aun entre tanta pregunta sin respuesta.

Wilhelm no dejó nada que pudiera interesar. De él sólo quedan sus huesos bajo la tumba y a la frase que grabó y firmó en el muro pétreo de la caverna y dice así: *Freiheit durch Einsamkeit* [La soledad como vía hacia la libertad]*. Abajo su firma recortada con mano firme. No entiendo nada sino el nombre. La traducción me es imposible porque el alemán me es tan desconocido como las razones de Winkle.

La curiosidad podría ser el motivo que me retenía aquí. Pero puesto que todo está sin respuesta, no hay razón para quedarse en el sitio, agotado por esta lasitud que deja libre a mi cerebro para observar, sentir, pensar y soñar. Es verdad que todo lo que no es el paisaje está muerto en torno mío, pero acaso por ello me siento más vivo que nunca. Me invade una sensación de plenitud y de superioridad; casi podría decir, de poderío. Es mío, absolutamente mío, el espectáculo soberbio de las nubes que se peinan en rizos todas las tardes, antes de que el crepúsculo las congestione de coloraciones desesperadas; mío el reflejo esmeralda que es el estero silencioso, de donde me llega por las tardes la vibración de los microscópicos mosquitos; mío el mar azul que corre como río siguiendo el vaivén de las mareas; mía la isla con su desolada y ardiente superficie desértica; mías las noches tibias y perforadas de destellos; mío el silencio; absolutamente mía la soledad...

Freiheit durch Einsamkeit

Pienso en Winkle, en Wilhelm Winkle mientras miro su tumba. ¿Qué pensaría él cuando ocupaba mi sitio? ¿Lo mismo acaso? ¿Viviría tal vez esta misma sensación de poderío, de insolencia, de fuerza perezosa, y de libertad en la soledad?

*Traducción del compilador.

José Héctor Salgado Stapachin*

Líneas de flotación

Bitácora de nueve semanas de viaje con
Fernando Jordán por el Mar Roxo de Cortés
Del 13 de mayo a 24 de julio de 1951

*Llamado Pilo con gran familiaridad por Jordán durante toda la travesía. Es ingeniero civil. Vino al mundo en la ciudad de México el 18 de mayo de 1924, auxiliado por doña Elena Juárez, la madre de Fernando Jordán, quien fue la comadrona de ese alumbramiento.

DOMINGO 13 DE MAYO DE 1951

6 a.m. Llegué al aeropuerto todo desvelado. Fui con mamá, papá, hermanos, los Calderón (Óscar, Alejandro y Borolas) María Sánchez y el Goris. Todo emocionado y algo asustado subí al avión. Nos elevamos y no me di cuenta; luego vuela y vuela.

8 a.m. Llegamos a Guadalajara. Aterrizaje regular. Le doy un siete. Todavía no desayuno. Me ofrecieron pero no quise y tomé un tehuacán. Bonito aeropuerto, veinte minutos y salimos.

10 a.m. Llegamos a Tepic. Horrible aeropuerto. No tanto, pero sí bastante feo. Salimos y me identifico con el fotógrafo de *Impacto*.

12 a.m. Llegamos a Culiacán. Regular aeropuerto. Todo regado por las diferentes compañías de aviación. Veo dos *Mango Mary's*. Salimos.

13:45. Llegamos a Guaymas. Petacas, coche, etcétera; aeropuerto de pueblo, cerros con vegetación cero. Subimos al coche (cuatro pesos por persona) y entramos a la población, bastante fea. Son las fiestas de la pesca, con artistas de México, mariachis... etcétera. Llegamos al hotel guaymense. Regular, pero caro (cuarto para dos personas doce pesos). Al fotógrafo lo veo chistoso, algo loco. Se llama Héctor García. Vamos a Transmar de Cortés a hacer las reservaciones del avión y no encontramos a nadie en las oficinas. Tomamos rumbo al muelle y me presentaron al golfo, de California, por supuesto. Lo veo un poco sin chiste. Luego me dicen que es así porque está dentro de la bahía.

Comemos en un restaurante del muelle, en medio de mariachis al cuadrado, por el oficio y por su facha. Comida variadísima: sopa de caguama, tacos de caguama, guisado de caguama, cervezas TKT y XX, no de caguama, etcétera. En el avión tomé antes un *lunch*, pero desabrido. Volamos al muelle de Guaymas. El fotógrafo y yo damos tres o cuatro vueltas por el susodicho muelle. Corre la gente y se sube a unos buques pesqueros de treinta metros de largo.

El fotógrafo y yo hacemos lo propio y ya estamos a bordo de uno. Salimos a dar la vuelta (el buque, el fotógrafo, la gente y yo) hasta la entrada de la bahía, dando vuelta como a diez mil islas, penínsulas, etcétera. Además del buque, el fotógrafo, la gente y yo, van dos muchachas de Hermosillo. Una fea y la otra... pues no diré que horrible, pero eso sí, qué deslizamiento (para no decir resbalón), con dos capitalinos de paso por Guaymas. Regresó el buque al muelle con tres toninas vacilando a proa durante veinte minutos. Discretamente cortamos a las interfectas. El fotógrafo, ya no tan antipático como al principio, tiene ganas de pachanga pues ya son las 7 p.m. Yo lo corté y me fui al hotel, me bañé y me acosté a dormir la siesta... hasta las 6 a.m. del día siguiente. En el avión no pude dormir nada pero no sufrí mareos y las bolsas de aire me vinieron guangas. Me acordé de toda la familia y de todos los cuates y cuatitas, principalmente de una.

LUNES 14 DE MAYO DE 1951

6 a.m. Despierto y levanto al fotógrafo. Está recrudo y desvelado. En la noche se fue a la fiesta con artistas de México, millonarios, americanos, etcétera. Además conoció a un piloto de Transmar de Cortés, que es el que hoy hará el vuelo. Tomamos café y salimos al campo con el piloto. Éste es buen cuate y nos narra veinte mil hazañas suyas.

8:00 a.m. Debíamos salir pero el campo está invadido por unos aviones que están llevándose a los artistas a México. Además hay uno descompuesto y da mucha lata.

8:30 a.m. Se presenta nuestro avión y empiezo a ponerme nervioso. Cierto que es un DC-3 (eso me dijeron y yo me quedo igual), pero tiene

una facha un poco fea por fuera. Nos invitan a pasar al interior y entonces por poco me desmayo. Es de carga (correo, valijas, etcétera), con ocho asientos y clásico de desecho estadounidense. Luego me entero que fue transporte militar. Arrancamos y yo siento que se desarma. No ocurre nada y estamos arriba. A los diez minutos sobrevolamos el golfo. Ahora sí se ve suave, y como el piloto nos había invitado a visitarlo en la cabina, pues allá vamos. Desde aquí se ve todo suave, con una visibilidad loca. Platicamos mucho. No lo pongo aquí por eso, por ser mucho.

9:30 a.m. Ya estamos sobre California, en Santa Rosalía. Aterrizamos con grandes brincos y el piloto suda. Nosotros no, porque Dios protege a la inocencia. Bajamos a desayunar a una casita negra. Buen desayuno, algo caro: cinco pesos por cráneo. El piloto nos cuenta por qué sudó y entonces nos ponemos nerviosos.

10:00 a.m. Nos elevamos y ahora sí nos asustamos. Resulta que en Santa Rosalía hace un aire que si viene por aquí el Benemérito no le arriendo las ganancias.

Volamos sobre California. ¡Pa' su mecha, qué cordillera! Si parece mayor de edad, grande y fuerte. Vemos varios pueblos, digo ranchos, un solo riachuelo y un solo camino: la carretera transpeninsular, sin pavimento. Por un minuto sólo vemos el golfo y al rato se nos presenta don Pacífico, el océano. Avanzamos rápido hacia él y perdemos atrás el golfo. Luego paralelos al litoral del océano, sobre unos esteros inmensos, vemos una gran pista de aviación abandonada. Parece ser de contrabandistas. Eso dice el piloto.

Llegamos a bahía Magdalena. Famosísima porque es la más grande del mundo y donde, según nuestro inefable piloto, la marina gringa se metió todita hace algunos años para hacer prácticas. Con tal de que no se vuelvan a meter a hacer prácticas de defensa contra los rojitos y nos embarquen en el asunto. Además (siguen los datos proporcionados por el piloto) sólo tiene una entrada para buques. Junto tiene otra bahía (la de Almejas) y a un lado una isla (la Margarita) donde hay un destacamento de la Marina Nacional. Ahí bajamos y entonces sí sudamos el piloto, el copiloto, el fotógrafo y yo. Del resto de los pasajeros (tres) no sé absolutamente nada, porque nosotros vamos en la cabina.

Bajamos (ya son las 11 horas). Aquí hace más aire que en Santa Rosalía. Cargamos y descargamos (me acuerdo de la hormiga, el buey y el arado) equipaje y pácatelas, para arriba a las 11:40.

El vuelo sigue y al fin vemos la ciudad (ojo dice el piloto), de La Paz. Punto de llegada del gran (dicen que era algo alto) Cortés a la Baja California, y punto de salida de dos realmente no muy grandes (máximo 1.65 metros de estatura valientes, audaces y bartolos ¡más!) aprendices de marineros: uno graduado en Chapultepec y el otro en los astilleros de San Bartolo. Descansamos y por fin ni el piloto, ni nosotros sudamos.

Llega Fernando, grandes gritos, abrazos, etcétera.

Nos vacunaron (creo que contra la viruela), nos presentaron al capitán Abente y en seguida veo que es una excelente persona.

Nos vamos en el carro de Abente a la Quinta Dorita. Bajamos velices, nos hospedamos. Luego salimos a conocer La Paz. Me presentan a veinte mil personas. Bueno, no son tantas, porque creo que en este pueblo, digo... ciudad, no hay mucha gente. Unos sin importancia y otros también.

Algunos cuando saben que yo voy al viaje me ven con cara que dice: "Pobrecito, tan buen chico que se ve". Y otros con algo de entusiasmo.

Regresamos a la Quinta, me baño y resuro y bajamos a comer.

Comida y más gente para presentar.

En la tarde (¡al fin!) salimos rumbo al varadero, donde se encuentra el trasatlántico en el que haremos el viaje. Nos encontramos a un señor fotógrafo del pueblo que le presta a Fernando su poderoso coche: un Ford 1928. Haciendo ruido enfilamos hacia el varadero. Ahí me presentaron marinos, obreros del varadero, gente del mar y a don José Abaroa, director del astillero. Buena facha la de esta gente. A nuestro fotógrafo le fui encontrado el lado cómico y ya me hicieron bastante gracia sus locuras.

Tomamos una balsa de hule amarillo, de desembarco (aquí les llaman pangas) y nos vamos rumbo al *Urano*. Qué línea se le ve desde la orilla: fuerte, ágil, grande, potente, etcétera.

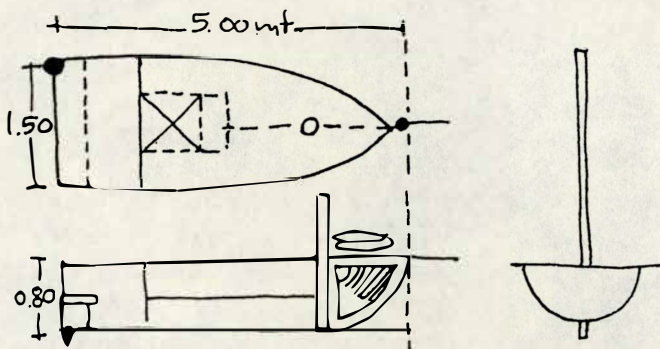
Pero ¡oh desilusión, estaba confundiendo el barco! No era el que estaba al fondo de los demás, sino una lanchita (ejem) que está casi en nuestras narices y que apenas hace bulto.

Arribamos a ella, subimos todo y, por poco la volteamos. Eso fue porque lo hicimos del mismo lado. (Luego me entero que se llama estribor.)



José Héctor Salgado
(Foto: Fernando Jordán. 1951.)

Después de todo, ya arriba no está tan mal. Cierto que está chico, pero eso sí... ¡muy marinero! Cuando menos eso dicen Fernando y los muchachitos que se vinieron remando con nosotros. Se hace la presentación oficial del buque con la marinería (el *Urano* y un servidor, respectivamente) y procedo a reconocerlo en su totalidad. Anexo un dibujo para mayor explicación.



Como decía antes, el *Urano* es bastante chico, pero la tripulación y el capitán también.

Regresamos a tierra, devolvimos el automóvil a su dueño y nos fuimos a comprar una bola de cosas (fisgas, piolas, curricanes, rollos, pilas, medicinas, etcétera).

Regresamos al hotel e hicimos una selección de lo que yo llevo para ver qué devolvemos. Regresamos muchas cosas, acabamos y bajamos a cenar. Buena cena. Siguen presentándose más gente y sigo viendo chistoso al fotógrafo. A las 11:30 p.m. subimos a dormir. En una pieza Fernando y yo; en otra, el fotógrafo.

MARTES 15 DE MAYO DE 1951

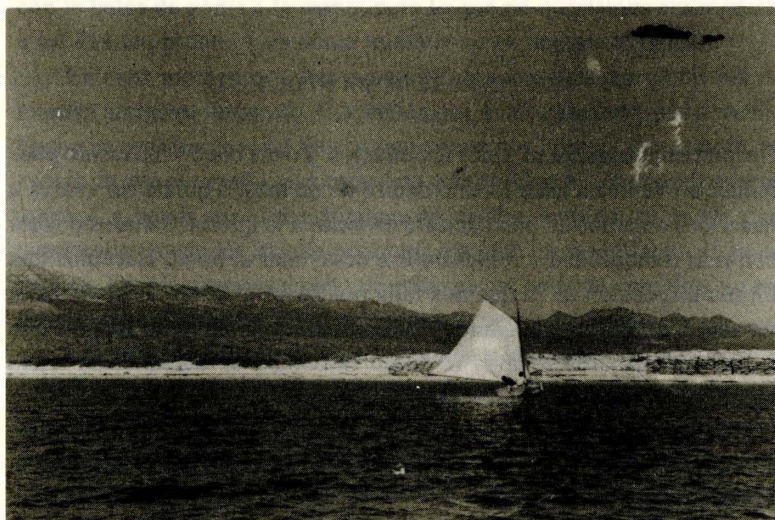
Nos levantamos a las 6 a.m., bajamos a desayunar y nos dirigimos al varadero, para arreglar todo. Empezamos a meter el equipo al barco (de hoy en adelante lo llamaré así) y vemos que va a estar del cocol aco-

modarlo. Fernando empieza a decirles a todos que nos vamos mañana y todos reciben la noticia como no creyéndola. Al fin medio vimos acomodado el equipo y el fotógrafo (lo dispenso porque de eso vive) ha dado mucha lata para tomar sus placas.

Fernando me dice que saldremos a dar la vuelta a la vela, para que vaya enterándome. Me explica cómo se llaman algunas partes del barco y cómo se hacen algunas maniobras; levantamos el ancla y allá vamos. Algo falla y nos vamos derecho contra un lanchón fondeado en el varadero. Fernando grita, yo no sé qué hacer y el fotógrafo toma placas, ladea el barco y si no se agarra del palo mayor se va al agua. No le pegamos al lanchón porque Fernando tira el ancla y el fotógrafo y yo metemos los brazos para impedir el golpe. Organizamos las maniobras, y todos nerviosos logramos salir.

¡Qué hermosa impresión es salir impulsado por el viento! Nunca antes lo había experimentado y en verdad que es bastante agradable.

Ahora sí salimos tomando algo de velocidad y de no ser por el fotógrafo que se encuentra sobre la proa (porque no hay otro lugar)



¡Qué hermoso salir impulsado por el viento!

(Foto: Héctor García.)

y le quita algo o mucha de plasticidad al cuadro, éste sería bastante hermoso.

Después de velear durante dos horas, regresamos al varadero. Se me pasaba decir que cuando casi chocamos con el lanchón, a nuestro inefable fotógrafo se le habían caído los anteojos al agua y regresamos a bucear en su busca. Entonces nos dijo que él no sabía nadar ni cinco centímetros. Fernando y yo buscamos los anteojos y no encontramos nada a cuatro metros, sobre arena y en aguas muy turbias, pero en cambio advertimos que el visor que compré era muy bueno. Sin hacer caso de las lamentaciones del fotógrafo regresamos a la Quinta y comimos. En la tarde, más carreras, más compras y más gente que me presentaban. Telegramas a don Regino Hernández Llergo para la lana; préstamo con Kion, armador de perlas; despedida del doctor, de su señora, del general Francisco Carrillo y señora; tequila en casa de Nancy Wright; se me sube un poco y siguen las carreras. Llegamos a cenar al hotel. Cena rápida con dos o tres alipuces bebidos en compañía de personas que van llegando y a las once horas, subimos a dormir. Telegramas a la casa, carta al *chief* y a nadie más, porque ya es tardísimo.

MIÉRCOLES 16 DE MAYO DE 1951

Despertamos a las 6 a.m. y nos levantamos. Yo me baño y me rasuro pues quizás no vuelva a hacerlo sino dentro de un mes, o quizás no vuelva a hacerlo. Tomamos un poco de café y vamos a la iglesia. Salimos de ésta con más tranquilidad y regresamos a desayunar al hotel. Hacemos una última inspección de lo que nos falta por llevar al bote y nos vamos al varadero. A las 9 a.m. llegamos y subimos el equipo faltante. Resulta que a don José Abaroa todavía le faltan la bomba de achique, un ancla auxiliar, las fisgas y algunas otras cosillas.

Se hace tarde ya, oímos las últimas recomendaciones de los marinos, subimos al bote y nos vamos al "muelle de pescadores", de donde será la salida oficial.

Ahí están los amigos de Fernando que nos reciben muy amablemente. La música prometida todavía no llega y empieza la repartición de

abrazos y deseos de buen viaje. Fernando pregunta a varias personas cómo ven el tiempo y todos coinciden en que muy bueno. Yo veo a Fernando un tanto preocupado y deseoso de salir lo más pronto posible. Se abrevia la despedida y nos embarcamos.

Como teníamos viento en contra, salimos con el motor de gasolina. A toda máquina enfilados rumbo a la punta de El Mogote y empezamos a mojarnos con las salpicaderas de agua. Casi olvidaba decir que durante la despedida, Abente estuvo sobrevolándonos a baja altura. Nos quitamos la ropa y seguimos a la misma velocidad, cada vez mojándonos más. La despegada del muelle fue a las 10:50 horas. A las 11:20 aquello era un relajo: habíamos doblado ya El Mogote, estábamos frente a la bahía y había un oleaje lépero. El *Urano* se estremecía, nos entraba agua por todos lados y estábamos todos empapados. A gritos Fernando me explicó que de seguir así las cosas, tendríamos que fondear. Avanzamos un trecho trabajosamente, pues el mar cada vez se ponía peor y al fin, a las 11:40 (cincuenta minutos después de salir del muelle) tuvimos que lanzar el ancla, pues el asunto estaba medio feúcho. Estábamos seguros, pues nos encontrábamos sobre un bajo y como a cien metros de la orilla, con la balsa de goma a la mano; pero lo que no queríamos era regresar a La Paz tan pronto. Cincuenta minutos no es realmente mucho.

En esos momentos Abente empezó a sobrevolar en compañía de nuestro amigo el fotógrafo. Les indicamos que estábamos más o menos bien y se regresaron a La Paz. Aguantamos dos horas sobre el bote, en espera de que el tiempo se compusiera y nada. Con el continuo balanceo empecé a sentir que mi estómago no estaba muy en su lugar y el temporalito (*coya* les llaman por aquí) iba para largo. Inflamos la balsa de hule. Le amarramos un cabo, le echamos un poco de comida y yo me fui remando a la orilla mientras Fernando permanecía en el bote.

Llegué a la orilla, descargué la comida y Fernando recuperó el bote con el cabo y se vino en él a la playa. Mientras Fernando hacía eso, yo tomé una fotografía de sus maniobras. Ya en la playa nos sentamos a esperar a que el ancla se soltara y el *Uranito* nos llegara a las manos todo destrozado, o a que se calmara el airecito que estaba haciendo. Mal nos había recibido el golfo de California, buena felpa nos había dado para demostrarnos que debíamos tener cuidado, cuidado y más cuidado.



Toda la información sobre el arriesgado viaje que Jordán publicaría en *Impacto*, llegaba gracias al esfuerzo del capitán César Abente, quien a bordo de un avión sigue sus huellas.

Comimos en la playa y cuando el viento empezó a desaparecer y el mar dejó de cabrillar, salimos rumbo al buque. Éste estaba todo mojado pero completo y yo empecé a comprender que sí era muy marinerero. A las cuatro de la tarde partimos rumbo a una base naval llamada Pichilingue, que tiene una bahía muy protegida contra los coromueles, vientos de tierra que se sueltan al caer la tarde y que duran toda la noche. Hay el peligro con estos vientos de que arrastren el ancla y se lleven el buque.

Tardamos dos horas en llegar a la bahía. Durante el trayecto todavía nos alcanzamos a mojar algo. Un poco menos que al principio, hasta que llegamos a la bahía donde todo estaba en santa paz. En Pichilingue, una base naval sin buque, solamente hay una lancha grande en la que el teniente Carreño (capitán de la base) viaja diariamente a La Paz para arreglar sus asuntos y creo que a emborracharse también. Durante la guerra fue una base carbonera de EUA con mucho movimiento, pues hasta allí llegaban los buques carboneros del canal de Panamá y luego cargaban cruceros y acorazados.

Todavía existen unos muelles y los depósitos de carbón.

Se me olvidaba decir que es una isla y que tiene una salinera no muy grande, con tres marinos de destacamento y la familia del teniente. Llegamos a las 6 p.m. y fondeamos elegantemente.

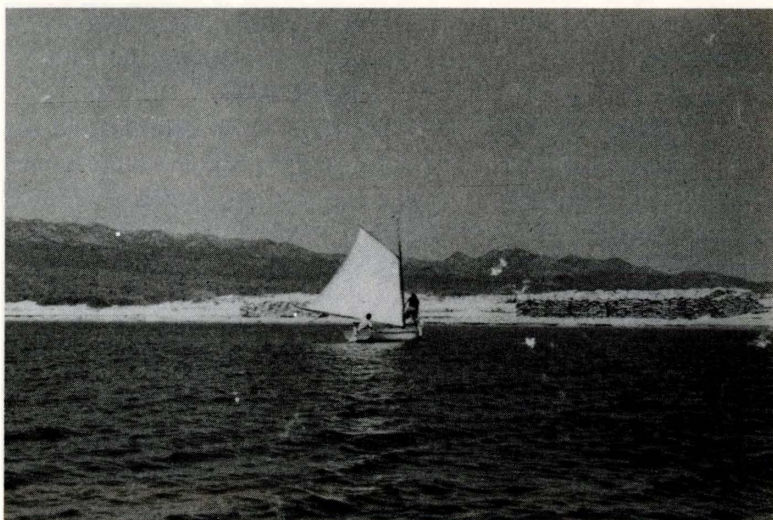
Nos recibió un marino llamado Sergio, quien galantemente nos brindó hospitalidad. Bajamos el equipo y nos preparamos a hacer la cena. Cenamos, nos enmicamos (nueva palabra) y nos dormimos; además platicamos con Sergio sobre buques, leyendas de piratas, etcétera. Dormí como un león, hasta que oí llegar la lancha del comandante Carreño, quien regresaba de La Paz.

JUEVES 17 DE MAYO DE 1951

Me levanté como nuevo a las 6 a.m. ¡Qué madrugador me estoy volviendo! De ésta yo creo que sí me echo a perder. Desayunamos regularmente (leche con café, pan y un tarro de mermelada) y a visitar al *Urano*. Pobrecito, estaba mojado por todos lados (por dentro y por fuera). Sacamos todo y lo pusimos a asolear. Fernando se puso a escribir y yo a achicar. Acabamos pronto y el calor le rezumbaba y nos echamos un clavado. Buceamos un rato, no sacamos nada y nos vestimos. Luego recorrimos las salinas y la isla en general (casi en coronel porque no la recorrimos toda).

Tiene su campo aéreo; una pista de cien metros de largo. Se me olvidaba decir que a las ocho se nos presentó el teniente Carreño para ponerse a nuestras órdenes y llevarnos el desayuno que su señora nos mandó. Como nosotros ya habíamos desayunado, se lo agradecemos, le aceptamos los comestibles y pácatelas, que los empaquetamos entre pecho y espalda. (A lo mejor más adelante nos va a faltar y lo bailado, en éste caso la comida, quién nos lo quita.) Le mandamos un recado a Abente con el capitán Carreño, que ya salía para La Paz, diciéndole lo que nos había sucedido y volvimos a nuestros quehaceres.

Después del recorrido fuimos a preparar la comida en la cocina de la señora del comandante. Comimos apresuradamente y luego de lavarnos las manos nos pusimos a meter todo el equipo en el barco. ¡Cómo nos costó trabajo!, pues es mucho equipo y poco barco (perdón, es que somos muy malos para acomodar). Acabamos ya tarde, sin luz.



Enfilamos hacia el otro lado de la bahía.

(Foto: Héctor García.)

Subimos a la casa de Sergio a merendar, a hacer los planes para el día siguiente y a dormir como benditos. ¡Caray, cómo trabajé este día, el anterior y no sé cuántos atrás! Si no he adelgazado es porque estoy comiendo como león. León hambriento, por supuesto.

VIERNES 18 DE MAYO DE 1951

Otra vez desperté a las 6 a.m. Ahora sí con una flojera medio regular. Fernando se levantó muy dinámico y como habíamos quedado de salir temprano, pues ni modo' p'arriba. Desayunamos y calentamos el café con leche para el resto del día. Se me olvidaba: hoy cumpla la friolera de 27 años de deambular por este pícaro mundo. Después de las felicitaciones de rigor de parte de Fernando y de preparar la botella de wiskilucan (creo que se escribe así) para el festejo de mediodía, nos trepamos al *Urano*; pero antes preguntamos por el teniente Carreño para que nos

diera una razón de Abente, y nada, que no había llegado la noche anterior. Le dejamos otra nota y nos arrancamos. Ahora sí, qué suave estaba la mar. Enfilamos hacia el otro lado de la bahía de La Paz y a toda máquina empezamos a pedalear muy duro. Salimos de Pichilingue a las 6:50; llegamos al otro lado a las 9 p.m., bajamos a un ranchito que vimos, tomamos algunos datos y pácatelas otra vez, costeando seguimos navegando hasta las 5 p.m. que encontramos un sitio bastante resguardado con playa frente a una roca de un color verde a todo meter. Alrededor de las 13 horas bajamos para reconocer una bahía que parecía fondeadero seguro, pero en el fondo había mucha roca mezclada con sargazo. El agua era muy clara y en el fondo se veía gran cantidad de animales inclusive una mantarraya chiquilla. Desembarcamos un rato para estirar las piernas. Fernando se echó el fusil al hombro y caminamos dos minutos; al rato que se le aparece un conejo y zámbele, se murió. Cuando yo lo alcancé le vi los ojos y francamente me puse tierno, pero ni modo pues ésa sería nuestra comida.

Hubo gran destazadera en la plaza y de repente apareció el conejito impúdicamente, sin vestido (piel) alguno. Así fue, colgadito de la botavara del *Urano*, para hacer un viaje por mar.

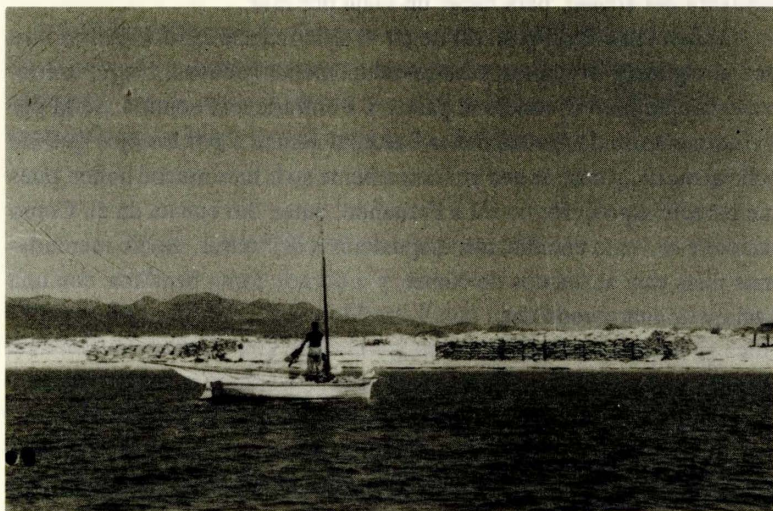
Volvimos a las 5 p.m. Al llegar al sitio resguardado, bajamos otra vez el equipo y armamos nuestro campamento (tiendas, fuego, armas, etcétera). Se hizo el conejo al pastor y a entrarle a la comida. Sería por lo rudimentario del guiso, por la edad del conejo o por los ojos que me echó al morir, el caso es que yo francamente no le hice mucho honor, pues me pareció algo duro; no así a Fernando, quien dio cuenta de él. Como la noche se venía encima, nos dispusimos a descansar, medio merendamos pues casi acabámos de comer, y a dormir como benditos, con una Luna y un mar a todo dar.

SÁBADO 19 DE MAYO DE 1951

Despertamos otra vez a las 6 a.m. Fernando se fue a checar el bote y yo me fui a cortar flores. De regreso a la tienda (hay, qué sueño tenía), por poco vuelvo a quedarme dormido; pero ni modo, a preparar el almuerzo.

Estoy desganado, casi no como, empieza a pegar un poco la marejada y el bote baila terriblemente en la mar. Transportamos el equipo arriba y nos arrancamos. En este lapso (cincuenta minutos) me siento algo mareado pero no llego a cantar; al rato le pido el timón a Fernando y eso me compone bastante.

Llegamos a la punta Medusa (último sitio dentro de la bahía de La Paz) y tomamos un canal (tres millas anchas) para salir de ella. De repente frente a unos acantilados de múltiples colores, verde, rosa, café, etcétera, nos topamos con una mancha de toninas que se ponen a nadar a toda velocidad frente a nosotros. Eran como 30 o 40 bichos y nos dimos gusto tomando fotos. Al llegar al extremo del canal pegamos un brinco (seis millas) y arribamos a la isla San José (a las 3:30 p.m.). Nos recibió un señor José Razura, gerente y propietario de una salinera (qué chiste, en esta isla). Éste es un señor muy amable que nos invitó a comer, a bañarnos y nos platicó muchas cosas de las salineras y del golfo de California, del cual conoce bastante. Nos brinda una pieza con unos catres y ahí dormimos. Comida y cena regulares en cuanto a la clase, no así respecto de la abundancia.



Llegamos a punta Medusa y tomamos un canal para salir de la bahía de La Paz.

(Foto: Héctor García.)

DOMINGO 20 DE MAYO

Ahora sí flojeamos y nos levantamos a las 7:30. Nos ponemos elegantes, desayunamos, platicamos con la gente de la isla y nos sentamos muy monos a escribir (Fernando sus artículos y yo cartas y este diario), pues hasta hoy no hemos tenido realmente tiempo de hacerlo. Estamos en eso cuando oímos el avión del capitán Abente que arriba a la isla. Cuatísimo, como de costumbre, Abente nos llevó unas latas para gasolina, un ancla auxiliar, unas Tecate, una botella de sidra y unos melones que nos había ofrecido en La Paz un señor el día de la partida. Nos cuenta Abente que en La Paz todo es expectación entre la gente que se interesa por nosotros; por saber qué nos ha pasado, pues el día de la salida se dieron cuenta, ya tarde, del mal tiempo, y como al teniente Carreño de Pichilingue se le habían atravesado unos alcoholes en el camino, pues quién sabe cuándo le había entregado nuestro mensaje. Total que a Abente no le podemos dar cartas ni material de Fernando, pues todavía no hemos terminado, y él queda de regresar el miércoles. Únicamente le encargamos remitir unos telegramas. Yo mando uno a la casa, otro a Óscar y uno más a la futura dueña de mis quincenas.

Comemos y nos ponemos a escribir toda la tarde. Al caer ésta vamos al *Urano* a recoger algunas cosillas, y a echarnos un clavadito. De regreso, con el crepúsculo, la Luna, las salinas y el mar, disfrutamos de un espectáculo casi surrealista, por lo fantástico. En la noche merendamos y platicamos con los muchachos que trabajan aquí y que conocen mucho del mar. Me arreglo una cortada que tengo en la planta del pie y me retiro a dormir. *Gú-nai*.

Este día sacamos el escocés; Fernando y yo le bajamos como la quinta parte; el señor Razura el resto y se le dio por bien muerto.

RESUMEN DE LA SEMANA. OBSERVACIONES

El viaje va a ser duro pero muy interesante. Al mar hay que respetarlo mucho. Hay que oír las opiniones de los conocedores, pero sin tomarlas mucho en cuenta porque hay cada cuate que pa' su mecha.

El bote responde a la hora buena. La gente de Baja California (sobre todo los de condición humilde) parece que son de fiar.

El espectáculo de la península desde el aire, la tierra y el mar es impresionante, por la conformación de sus montañas y sus playas y por el color del mar.

Fernando y yo la llevamos bastante bien.

Para no marearse hay que comer bien y tener la mente en cualquier cosa menos en el mareo.

Por el exceso de chamba no le he escrito a mi gente, pero ¡cómo los extraño!

La barba me está creciendo a gran prisa. Estoy volviéndome un puerco pues el jabón ya lo uso muy poco. Mi estómago trabaja muy bien. Al principio me cansaba pero ya estoy tomando el paso. *Ídem* con las asoleadas.

LUNES 21 DE MAYO DE 1951

Despertamos temprano (a las 6:30). Yo un poco perezoso pero ni modo, hay que levantarse. Lo hago y vamos a tomar un café caliente. ¡Cómo me sabe feo!. El agua de la isla está más dura que mi cabeza y le da un sabor de coral a todos los guisos (ni hablar del sabor del agua sola). Vamos al *Urano* (hay que caminar como 25 minutos pues lo hemos fondeado en una bahía que mira al oeste para que los coromueles no lo molesten mucho) a sacar nuestro equipo de excursión en tierra (botitas, calcetines, cantimploras, etcétera) pues vamos a explorar la isla. Nos dicen los muchachos y don José Razura que al extremo oriente de la isla hay un estero y poco antes de éste unas calderas (abajo del pozo del agua), donde trataban mineral que bajaban de la sierra.

Desayunamos, y a las 9:30 empezamos a caminar. Llegamos al pozo en una hora, luego comenzamos a subir por un arroyo seco para buscar las calderas y los tiros de las minas. Caminamos dos horas y nada (sólo cardones, cactus, pitahayas y un sol de lumbre). Me encuerdo, pues me suda hasta el copete; ascendemos a una cumbre y desde aquí vemos el golfo por el otro lado de la isla. De minas, nada.

Bajamos y de pura suerte encontramos la boca de un tiro y algo de mineral tirado en el piso. Sepa Dios de qué habrá sido la mina; dicen que de oro y que la explotaban al principio del siglo. Bajamos y sudando como fogoneros llegamos a la casa a las cuatro de la tarde. Fernando está muy cansado y yo también un poco. Nos dicen que las calderas que no encontramos están del pozo rumbo a la playa, no en dirección al cerro, como nosotros entendíamos.

Nos soplamos entre los dos una sandía de las que nos trajo Abente y nos fuimos a nadar un rato. Las olas pegaban duro y nos salimos a comer. Comimos muy bien. En la tarde a escribir (yo a complementar el diario y una carta a la jefecita). En la noche gran cena con la misma agua dura. La señora Razura nos envía un pastel hecho por ella que nos cae muy bien. Nos retiramos a dormir, pues siempre la caminata nos pegó un poco. La abierta que tenía en el pie ya se me curó. La Luna estaba preciosa pues era llena.

MARTES 22 DE MAYO DE 1951

Otra vez despertamos a las 6:30 horas. Yo creo ahora sí me eché a perder totalmente, pues ya soy un odioso madrugador. Tomamos café caliente (horrible por el agua) y salí a cortar flores. De regreso, hasta que se le hizo al agua: me lavé con jabón. Desayunamos y mientras Fernando se fue a tomar fotos de las salinas y del personal, yo fui a checar y a revisar la gasolina y demás cosas del bote. Pegaba duro la marejada y el bote bailaba todo, pero mi estómago pasó bien la prueba. Ya me estoy acostumbrando. Después, a dejar todo acomodado. Regresé a la casa y me avisaron que era hora de comer. Comimos un guiso nuevo, sabrosón: machaca de res, y de nuevo el horrible café, que ya me sabe menos feo. Del bote había sacado agua y traído en las cantimploras, así que en la comida me desquité de los días anteriores. Después de la comida fui a buscar (otra vez) las famosas calderas y ahora sí las encontramos y también la cárcel (un agujero en la roca) y el cementerio. Las calderas están casi destruidas por el Sol y se les ve la fecha: 1884, San Francisco Pacific Iron Work. Gran cantidad de fotos y regresamos al caer la tarde con un calor de la tostada.

Fernando se siente Jorge Pasquel y aunque vemos tres conejos ni de chiste le dan tiempo de apuntarles. Llegamos a la casa y nos ponemos a escribir. Sólo nos levantamos a merendar. Fernando está cansado y se va a dormir. Yo sigo escribiendo y de repente me apagan la luz porque deja de trabajar la plantita. La Luna estuvo fantástica y me quedé un rato observándola contra el mar. Entré a acostarme y al hacer algo de ruido Fernando me preguntó dormido: “¿Con qué se atoró la quilla?” Ya hasta dormido se siente en el *Urano*.

MIÉRCOLES 23 DE MAYO DE 1951

Dormí un poco mal, soñé con toda la gente de México y desperté a cada rato. Amanecí un poco amodorrado pero ni modo: p'arriba. Tomé café (ya no me sabe tan feo) y desayunamos de una vez. Fuimos al *Urano* y enfilamos rumbo a una islita que está frente a la nuestra: El Pardito la llaman por aquí; es un islote como de 100 metros de largo por 70 de ancho; con grandes piedras acantiladas en su cara norte y un ligero declive hacia el mar, rumbo al sur. Aquí vive desde hace 28 años un bicho raro llamado Juan Cuevas, con su mujer y sus hijos. De éstos algunos se han casado y se han llevado al islote a sus viejas.

En total hay como veinte personas en el islote. Viven de la pesca de tiburón, caguama, etcétera. Llegamos después de hora y media de camino. En el trayecto sacamos un bonito pescado con el currican. Encontramos solos a la señora Cuevas con sus hijas. Todos los hombres estaban trabajando y su marido estaba en La Paz.

Miles de preguntas, decenas de fotos y en eso vimos pasar a Abente rumbo a San José. Nos despedimos y nos fuimos a ver al buen capi. Al llegar ya nos estaba esperando con melones, pan, legumbres frescas y su afabilidad de costumbre. Además llevaba a un pescador, Poncho Robinson, para que nos ilustrara sobre el viaje pues conoce todo el golfo por sus dos costas. Nos pasamos como hora y media estudiando los mapas y luego nos llamaron a comer a todos. Nos dieron pecho de caguama (muy sabroso). Acabamos de comer y seguimos viendo mapas. Le entregamos la correspondencia al capi y se fue a La Paz. Regresamos por el bote pues lo había-

mos fondeado en una playa cercana a la casa, para no hacer esperar al capi. Lo llevamos a un fondeadero (del amortajador), achicamos y dejamos cargado el tanque de gasolina. Bajamos a la playa y los estibadores nos ofrecieron sandía. Luego nos regresamos a las casas. Ahí con los tambos que nos trajo Abente, empezamos a cargarlos de gasolina que nos iba a vender don José. Nos cayó la noche pero ya teníamos arreglado casi todo para salir mañana para San Evaristo. En la noche escribo el diario y a las diez se acabó la luz. Hasta mañana.

JUEVES 24 DE MAYO DE 1951

Desperté temprano, algo amodorrado, pues unas caguamas que permanecen amarradas en la terraza me dieron lata por la noche. Soñé con todas las personas de México. Desperté y tomé melón y un huevo que ha puesto una gallina en nuestra recámara. Empecé a arreglar la mochila y todo lo que nos íbamos a llevar. A las 8:30 pasamos a desayunar. Buen desayuno. Empaquetamos todo y empezamos a llevarlo al bote (sigue fondeado re lejos). Nos dio la una de la tarde y ya nomás nos faltó la gasolina. Doña Tomasa, la cocinera, nos llamó a comer y nos preparó un *lunch* para la noche; la señora Razura nos dio carne cruda “para el camino”, y los muchachos estibadores, las costillas de un venado que mataron en la noche. A las 3:30 ya estábamos haciendo la mezcla de gasolina en el bote (uno por cada seis) y a las 4:30 ya estábamos listos para salir. Ponemos elegantemente la vela, nos despedimos y enfilamos hacia San Evaristo. Vamos muy despacio pues casi no hay viento y lo tomamos “de través”. A medio canal (como de seis millas) vemos que no avanzamos y que se hace tarde y por aquello de las dudas, ponemos el motor, y con motor y vela llegamos en dos patadas. San Evaristo tiene dos puertos (uno muy bueno al cual nos metimos). Adentro parece que no es mar pues no hay nada de oleaje. Fernando les pregunta a unas muchachitas por el pueblo mientras yo preparo el campamento, pues ya se está haciendo tarde. Fernando se va con las muchachitas al pueblo. Al rato regresa pues iba con alpargatas y no puede caminar entre las piedras. Cae la noche. Ya está el campamento con fuego y todo y hacemos gran cena con las

costillas de venado. Dormimos muy bien en la cama de arena. A media noche despertamos pues en el mar hay ruidos; son los peces chicos corriéndole a los grandes. La noche sin luna pero con infinidad de estrellas. Me duermo y sueño con la gente querida. En San José nos dan un recado para la señora Josefa viuda de Amador, del rancho del Bosque para que nos atienda. Nos lo da Abel Avilés de mano propia.

VIERNES 25 DE MAYO DE 1951

Despertamos a las seis y cuarto y nos levantamos a saludar al *Uranito*. Preparamos el desayuno. Y en eso estábamos cuando se nos apareció por la playa un chaparrito ya viejón que es hermano del capitán Méndez, de San José. Le decimos quienes somos y toma café con nosotros. Nos da datos para subir a los ranchos de la sierra. Le entregamos el bote y cuando ve nuestra carga, nos ve con ojos de lástima. Llega Jesús Castro el encargado de la salinita de San Evaristo y nos dice por dónde sube la gente las veredas que van a los ranchos.

Ellos dicen que a los ranchos hacen cuatro horas (sin carga), saliendo de mañanita para no pescar el sol. Nosotros somos muy machos y empezamos a caminar a las nueve horas. Nos turnamos la mochila (como veinte kilogramos, *sleepings*, tienda, cantimploras y comida para dos días) cada media hora. A las once horas estamos con la lengua en la cintura: ¡qué calor, qué camino, qué carga, qué...! Seguimos caminando media hora y descansando diez minutos: ¡qué matada! No sabemos de dónde sale más calor, si de arriba del sol o de las piedras de la cañada. Gran vegetación: pitahaya, cardones y nada más. Abajo, el golfo con un azul purísimo. Cuando estamos a punto de reventar (12:30 horas), vemos bajar a un fulano con dos bestias. Resulta ser Santiago, uno de los muchachos de San José. Nos dice que ya va a acabar la subida y que a media hora hay un aguaje al pie de una higuera cimarrona. Ya recomfortados seguimos para arriba y exactamente a la media hora vemos la higuera. Nos tiramos junto al agua y a beber "ahora que hay modo". Cerca hay una choza abandonada. Nos resguardamos del sol que a esta hora es de plomo derretido y comemos la carne de la señora Razura. La que nos

regaló, no confundir, y latería y café. (En la choza, al encender fuego caen cerca de nosotros alacrancitos muy monos, todos güeritos y regular de gorditos.)

El sitio éste (el aguaje) parece ser una bendición de Dios en medio de este desierto (45°). Alas 4:30 que ya empieza a caer el sol atrás de la serranía, emprendemos la marcha con muchos bríos y mucha fibra. De seguir así voy a llegar a México hecho un lobo para las excursiones. A la hora alcanzamos la parte más alta y ahí tomamos por toda una cañada, un terreno casi plano. Nos damos cuenta que ésta es la división de las aguas pluviales con sus respectivas vertientes para el Pacífico y el golfo. Caminamos otra hora y empezamos a oír a los cabritos y los gallos de los ranchos. Vemos manchones verdes y apresuramos el paso. Ya oscureciendo llegamos a las casitas. Preguntamos por doña Josefa y nos sale una viejita toda chaparrita, arrugadita y muy amable. Platicamos con ella y se va juntando toda la familia alrededor de nosotros. Como ya es de noche nos invita a tomar café y nosotros sacamos algo de las provisiones que llevamos. Nos prepara unas camas (tejidas de cuero) y nos dormimos. Noche tibia y estrellada. Gran cansancio por la subida y gran dormida acompañada de sueños. Yo creo que la barba la tenía muy grande pues los chamaquitos le preguntan a doña Josefa sí eramos los curitas.

SÁBADO 26 DE MAYO DE 1951

Despertamos otra vez temprano y ya la gente de por aquí anda transitando. Desayunamos y empezamos a ver que aquí las personas son muy amables y muy generosas, dentro de lo que pueden, y terriblemente pobres. El desayuno es pobre y eso que nosotros lo habíamos refaccionado con nuestras latas. Nos platican que la falta de comunicación (lo de siempre) con el exterior es lo que los tiene así, pues no pueden tomar nada de fuera ni sacar sus productos (frutos principalmente). Solamente el vino que tienen que vendérselo a los Ruffo de La Paz a precio irrisorio.

Después de desayunar, tres muchachas jóvenes nos invitan a dar una vuelta por las huertas y los ranchos próximos. Recorremos primero la huerta Del Bosque y es bastante simpática. Tiene mucha agua y siembran

vid, frijol, caña, higos, etcétera, todo en pequeña escala y muy rudimentario, pero como se ve que la tierra es buena y hay agua, pues aquello parece un oasis en medio de aquellos cerros pelones y que a esta hora (10 a.m.) ya empieza a reflejar el calor del Sol. Se me olvidaba decir que antes de desayunar fuimos a bañarnos con jabón a la presita que han hecho a la entrada de la ranchería, con agua muy limpia y transparente. Hacía ocho días que no lo hacía, desde la isla San José.

Volvemos a la huerta: terminando de ver el Del Bosque empezamos a caminar por el valle. Fernando y las muchachas que nos acompañan (nietas de doña Josefa, como de 24 años) llevan sendas carabinas para tirarle a algún animalito por ahí. Ven una paloma, le tiran quince tiros y la paloma se va con toda su anatomía intacta. Seguimos nuestro camino, y yo me quito la camisa pues el calor sigue en ascenso. Después de tirarle como a veinte palomas por todo el camino, Fernando le pega a dos y las guardan para el regreso. Yo pienso en lo mal tiradores que son estos cuates (así he de ser yo, nada más que francamente no me animo a experimentar) y en la mala pata de las dos palomas, cuando de pronto llegamos a una lagunita. Vamos a tomar unas fotos cuando se aparecen dos patos silvestres nadando tranquilamente. Fernando se lleva el rifle a la cara y que se muere un pato, y el otro que se pinta. Recogen al muerto las muchachas y llegamos al rancho de La Purificación, donde nos habían dicho que había vino: pero naranjas, ya se había acabado. Seguimos hasta la última ranchería del valle y aquí nos dan unas cañas. Para esto ya son las 12:30 y el calor es muy fuerte. Regresamos a toda prisa y recogimos el fruto de la cacería. Todos vienen contentos menos el pato, las palomas y yo, que me siento un tanto incómodo. Claro que comprendo que esto es inevitable y tal vez necesario y hasta me hago la pregunta de si no estoy pecando de demasiado sensible.

Regresamos a la casa y les damos los trofeos a las señoras. Mientras está la comida vamos a arreglar las botas. Las de Fernando se rompieron con la subida y las mías se andan desclavando de los tacones. Al rato llega un fulano chaparrito hablando fuerte y dándose paquete con todos, hasta con nosotros. Es el profesor de los ranchitos. Nos quiere dar cátedra de todo y como lo empezamos a cortar, y él a darse cuenta de la categoría, pues al rato ya está como cualquiera de los demás. Al fin, después de dos

horas nos llaman a comer. La comida consiste en el pato y los restos de las latas que llevábamos. Pobre gente, casi se está muriendo de hambre. Después de comer nos dimos cuenta que aquí no nos hace falta nada por ver, y que si nos quedamos les vamos a descomponer su presupuesto. Decidimos irnos hoy mismo. Arreglamos la mochila, les dejamos las latas que llevábamos, dimos alguna gratificación (que no querían aceptar) y nos arrancamos. Pa' su mecha, empieza la sudada otra vez.

Salimos a las cuatro y a pesar de que lo encumbrado es de sólo una hora, la bajada la hacemos a todo vapor. Llegamos a la playa a las ocho de la noche, ya bien oscuro y bien cansados. Como habíamos dejado la balsita de desembarco en el *Urano*, no podemos llegar a él sino sólo a nado. Nos acordamos del hervidero de pescado de la otra noche y le alzamos pelo. Nos acostamos sin merendar, pero con el cansancio ni falta hace.

DOMINGO 27 DE MAYO DE 1951

Despertamos y en la playa nos encontramos a José León, un muchacho pescador que trabajaba en la salina de San José y con quien habíamos hecho buenas migas. Lo invitamos a desayunar junto con el hijo de doña Tomasa, pues él va a salir luego para La Paz en una canoa a vela y canaleta. Eso quiere decir que nuestra travesía vale bolillo, pues el *Urano* junto a estas canoas es un transatlántico. Al acabar el desayuno (ahora si copioso por la falta de cena la noche anterior) empaquetamos todo en el *Urano* y salimos de la pequeña bahía en que estamos para fondear frente a San Evaristo y visitar el pueblo. Los muchachos se van por tierra y llegamos juntos a la media hora de haber salido. Fernando bajó a tomar fotografías y yo me quedé a arreglar el bote (achicar, hacer mezcla y arreglar las cosas). Fernando se tarda un poco y al fin aparece con la ropa limpia. La habíamos dejado con Rodolfo Méndez para que nos la lavaran. Todavía esperamos un rato pues nos han preparado gentilmente un *lunch* para mediodía. Al rato llega la señora de Jesús Castro (el encargado de la salina) con un pollo completo en un guisado y tortillas de harina. Les agradecemos mucho tantas amabilidades y nos embarcamos. En eso llega Juancho Cuevas en su poderoso velero: *El Kino*. Es el señor de El Pardito.

Es un tipo fuerte y se le ve cara de muy vacilador, ya un poco viejón. Platicamos un rato con él, lo fotografiamos y nos eliminamos. Ahora sí nos enfilamos a toda máquina hacia maples. Son ya las 12:30. Llegamos ahí y desembarcamos. Aquí vive la familia León. Nos invitan a pasar y como ya es hora de la *frita*, pues bajamos nuestro *lunch* y le damos duro. Les invitamos a comer pero ya lo han hecho. Aquí están mejor y se ve que es una familia de cierta holgura. Acabamos de comer y vimos algunas caguamas ahí. Compramos un pecho, pues lo hemos comido en San José, hecho por José León y está a todo meter. Nos la parten y a la hora de querer pagarlo no reciben el dinero. Sigue generosa esta gente. Nos dan algunas indicaciones de la costa y nos arrancamos hacia la siguiente ranchería que es Los Burros.

Llegamos al rato y ahí vimos al *Juanito* (el buque de José Razura). Éste y su tripulación han ido por gente para cargar sal de San José en el *Korrigan*, un buque grande. Saludamos sin desembarcar pues ya es medio tarde y enfilamos a Los Dolores.

Al caer la tarde llegamos a ese paraje. Desembarcamos, y un viejito está esperándonos. Sabía de nuestra llegada. Es el encargado del rancho propiedad de unos señores Von Borstel, de La Paz. Bajamos el equipaje y nos instalamos en la casa grande y bien construida, pero sin muebles.

Nos platicó del rancho. Dice que está muy abandonado, pero que tiene mucha agua y buena tierra. Vamos a ver al profesor, que también ya sabe de nuestra llegada. Es un tipo delgado, alto, de buena voz y bastante simpático. Nos habla tranquilamente del hambre y de lo que están pasando por falta de comunicación con el exterior. Se interesa bastante en el viaje y nos ofrece acompañarnos al rancho el día siguiente. Regresamos a la casa con don Quirino y por el camino nos habla de las siembras. Tiene vid, naranjos, higos, sandía, melones y algodón; pero todo muy mal aprovechado. La gente se muere de hambre y muchas familias ya se han ido.

Llegamos a la casa y paramos a cenar. Nos atiende doña Lola, una señora de Guadalajara. La comida es bastante buena. Después extendemos los sacos de dormir y hasta mañana. Afuera sopla muy duro el *u éste* oeste, pero es bueno pues se ha llevado los mosquitos. La cama es dura y la almohada más, pero el cansancio es tanto que duermo como un bendito.

RESUMEN

El viaje sigue interesante. El *Urano* se porta bien aunque trabajó menos que la semana pasada. El Che Abente es re cuate. En la isla San José se viviría bien a no ser por el agua, los moscos y las condiciones sanitarias que son pésimas. El señor Razura parece buena gente pero se me hace que es medio hipócrita. Los pescadores, y en general los trabajadores de la costa son muchachitos fuertes, alegres y de buena condición. Parece que el único vicio que tienen es fumar. Son bastante trabajadores. Además son generosos, espontáneos y muy amables con nosotros. Las pláticas con ellos sobre cuentos de mar me están ayudando mucho. A pesar de la pobreza general, ellos se alimentan bien con los productos que sacan del mar y uno que otro venado que hallan en la sierra. Así es que casi todos son sanos, aunque su nivel de vida en otros aspectos es bastante bajo. Casi todos saben leer y escribir y tienen el cerebro si no muy lúcido, cuando menos no atrofiado.

La gente de la sierra y los ranchos se ve ya más coloradita y sin la franca alegría de la playa, aunque todos son afables y buenas personas. Yo creo que el problema principal en la sierra es la falta de comunicación y la enseñanza elemental de mayor aprovechamiento de la tierra y de las aguas. Fernando y yo seguimos llevándonos bien, aunque se le ha acentuado algo eso que le dicen egocentrismo pues ya nada más habla de su viaje, de sus hazañas, etcétera. Además creo que se está dando mucha importancia; pero como ya lo conozco y mientras no pase de eso, pues con no hacerle mucho caso y asunto concluido. Por lo demás me sigue tratando bien y en plan de camaradas. Yo trato de corresponderle. Las excursiones a tierra firme nos han servido y así hemos tenido variedad en el viaje, pues es bueno estirar las piernas (no mucho) de vez en cuando.

Lo más pesado del viaje es la nostalgia por los seres queridos.

El panorama de la costa se ha suavizado un poco, pero el de la sierra es francamente retador y soberbio. Las rocas tienen mucho parecido a las de Tepoztlán, Morelos, pero sin vegetación.

Yo, que casi nunca sueño, no he dejado de soñar todas las noches. Tal vez mi sistema nervioso anda algo alterado.

Hemos recorrido las siguientes camas: lana, arena, cuero y cemento.

El domingo cruzamos el paralelo 25°. Llevamos recorridas 108 millas marinas de La Paz a Los Dolores. En línea recta son 62 millas marinas y hemos platicado con cantidad de gente que luego luego nos habla de entierros de tesoros.

Aquí, como en casi todo México, son maravillosos los contrastes.

En la sierra sólo hay cardones, pitahayas y rocas; además, nos dicen, hay cascabeles, coralillos, león (puma), venado, conejo, etcétera. En los ranchos hay naranjas, dátil, higo, frijol, caña, vid, etcétera. Además tienen vacas, cabras y chivos y una que otra gallina mal calcificada.

He puesto algunas cartas con Abente pero no todas las que quisiera por falta de tiempo.

LUNES 28 DE MAYO DE 1951

Nos levantamos a las seis y después a tomar una taza de café, salimos con don Quirino para ir al ojo de agua y a los restos de la misión. Pasamos por el profesor, quien en ese momento está dando su clase a los niños. Dos son de él. Recorremos todo el valle que abarca toda la tierra de laborar, huertas y hortalizas y después de hora y media llegamos a las ruinas. Únicamente existen pedazos de muro y algo de los cimientos. Tomo algunas fotos y seguimos al ojo del agua. Hay una bonita caída de agua y una vegetación tropical. El agua la desperdician casi toda, por falta de un buen sistema hidráulico. Regresamos a la casa, almorzamos, dejamos el pecho de caguama por no tener dónde y con qué hacerlo y nos despedimos. Nos llevan los barriles de agua y a las 11:30 salimos de la bahía. Pasamos por Tambabiche donde tiene su casa de material el Chale de la Toba, amigo de Fernando y capitán de la flota perlera. Nos acercamos a la playa y los chamacos salen corriendo. Los llamamos y les preguntamos por Chale y por Abente. Ninguno de los dos ha ido y mejor ni nos bajamos. Seguimos rumbo a San Carlos. Llegamos a esta bahía a las 4 p.m. Desembarcamos en una playa en medio de huesos de bufeo (especie de ballenita) y caminamos hacia uno de los campos que se ven sembrados. Vemos a un tipo y resulta ser hijo de Chale, de 25 años. Nos

dice dónde podemos fondear mejor. Acomodamos al *Urano* y bajamos a tierra todo el equipaje. Para esto, en el camino Fernando tira el curricán y sacamos una cabrilla. Al llegar a la playa y como yo soy un bueno para cocinar, el cocinero oficial es Fernando, hice la cabrilla al fuego directo y quedó bastante bien. Llega el hijo de Chale y le invitamos café. El sol ya se está metiendo.

Recelamos de la cabrilla, que tememos sea botete (animal venenoso) pero el Chale nos dice que no, y nos explica cómo son. Cae el sol. Se va Chale y nosotros acomodamos el campamento. Sopla viento fuerte del sureste.

La noche es clara y estrellada. Duermo bien.

MARTES 29 DE MAYO DE 1951

Despertamos temprano, a las 6 a.m., y hacemos toda la faena (fuego, desayunar, limpieza de vajilla, levantar campamento, achicar, hacer mezcla) y a las 9 a.m. partimos. Ya hemos visto que la faena nos lleva cerca de tres horas. El viento sigue de sureste y hay algo de marejada. Sigue por hora y media y nos obliga a fondear en una bahía chica pero protegida. Esperamos una hora y como no decrece el viento, le arriesgamos y salimos. Se calma un rato un poco, pero al pasar punta Bernardo nos sorprenden fuertes y frías ráfagas de aire que bajan por entre los cañones de piedra. Por aquí y con ayuda del curricán sacamos otra cabrilla. Llegamos a una bahía que creemos es la de Agua Verde. Penetramos y el mar aquí es todo tranquilo y muy protegido. Resulta ser El Puerto. Agua Verde está más adelante y nos vamos para allá. Vemos una casa grande y ahí bajamos. Todo lo encontramos sucio y con chivos y borregos dentro de la casa; sale doña Cuca, que es la dueña. Ella es una mujer mayor, gruesa y amable que nos informa que no hay nada que comer, pues ya quisieran para ellos. Les damos la cabrilla y las provisiones que hemos bajado y nos hacen la comida. Durante ésta nos enteramos que por aquí el asunto es peor que en Los Dolores, pues la sequía está acabando con los animales de la sierra y los productos de las huertas no tienen salida por la falta de buques fleteros.

Comemos bastante mal y como nos dicen que donde estamos fondeados no sirve para el *uésté* nos vamos a El Puertito que es una bahía pequeña entre Agua Verde y El Puerto, sitio precioso donde el agua está toda tranquila y transparente. Como ya cae la tarde en el mar, hay tonos verdes y azules, claros y profundos. El crepúsculo es precioso. Acabando esto, nos bañamos en agua de mar con jabón especial (Draft), el cual no da mucho resultado; pero en fin, ahí se va.

Al campamento tenemos que ponerlo lejos de la orilla, pues abundan las piedras. Cenamos frugalmente y nos dormimos.

MIÉRCOLES 30 DE MAYO DE 1951

Despertamos y hacemos faena. A las 9:00 salimos del Puertito. Pasamos a Agua Verde a recoger unas tortillas que habíamos encargado y les dejamos Nescafé y aceite. Retratamos a algunas personas y nos vamos. El viento del sureste está algo fresco. Rápidamente —dos horas— llegamos a Ligüí. Desembarcamos y llegamos a un ranchito. Cerca de ahí están las ruinas de la misión. Sólo son los cimientos. Entre el río y los buscadores de tesoros, se la han acabado. En el rancho nos venden una gallina a cuatro pesos y nos dan dos huevos y miel silvestre. Nos vamos, pues el mar pega aquí fuerte. Llegamos a la entrada de Puerto Escondido (25 metros de ancho) y entramos. Precioso lugar. Es un lago de agua salada como de dos kilómetros de largo por uno de ancho, sin viento ni oleaje y con una sola entrada. La recorreremos en el bote y vemos unos buques de pescadores de tiburón. Desembarcamos en la playa, pero antes Fernando le da chicharrón a la gallina. Yo francamente me resisto a hacerlo; él también, pero ni modo. Al desembarcar la gallina ya va medio pelada. Se pasa el tiempo y nos empezamos a poner molestos por la falta de comida. En la orilla hay restos de un tiburón inmenso pero con un olor fétido que nos ahuyenta hacia las ruinas de una casa que se ve en una colina. Allá vamos y ahí comemos al fin. Ya reconfortados bajamos a la playa y subimos todo para hacer campamento. Llega un rancharo a platicar con nosotros y cae la noche.

Encendemos gran fogata y platicamos largo rato. Luego, a dormir, leemos antes un poco, pero con la luz se meten bichos a la tienda y hay que apagar.

En el viaje, antes de Ligüf, nos brincó una mantarraya como de dos metros y medio en frente del bote y nos dio gran baño y gran susto.

JUEVES 31 DE MAYO DE 1951

Despertamos temprano y Fernando bajó a la playa de aquí. Me gritó para que baje la cámara pues los pescadores están recogiendo sus siembras. En la playa vemos unas huellas enormes. ¿Serían de león?

Vamos en el bote hacia los pescadores, platicamos con ellos y los retratamos sacando tiburones. Casi todos son pequeños.

Regresamos a desayunar y a las diez partimos rumbo a isla del Carmen. Al salir de Puerto Escondido vemos que hay *suéste* con marejada. Atravesamos el canal apoyándonos en la punta de isla Danzante. Empezamos los baños y el que lleva el timón tiene que sacar el traje de tempestad pues el agua está muy fría. Salimos del canal y empezamos a darle la vuelta a isla del Carmen. Tomamos la costa oriental y nos enfilamos hacia las salinas. Hay un buque griego de mil toneladas cargando sal para Japón. Desembarcamos junto al muelle todavía con fuerte marejada.

Son las 13:50. Nos sale a recibir René Muñoz, hijo de don Mario gerente de la salina y conocido de Fernando.

Llegamos a la hora en que están comiendo y nos invitan. Hay una japonesita, toda fea y chiquita, que se llama Amino, quien está comprando la sal. Como no habla español al rato se corta. Don Mario, René y la señora son muy agradables y platicamos bastante.

Después vamos al bote por nuestras chivas y nos asignan una pieza para dormir. Arreglamos nuestras cosas y salimos a visitar la salina. Aquí sí hay una buena instalación. Parece ser que es la salina más rica de México. La sal únicamente la bombean de un metro de profundidad, con la salinera y la dejan secar en grandes campos y de aquí la embarcan así nomás.



Arreglamos nuestras cosas y salimos a visitar la salina.
(Foto: Fernando Jordán.)

La amontonan con tractores-conformadoras. La sube una pala mecánica a las vagonetas y por una vía Decauville la llevan al muelle. De ahí a lanchas (pangas) de dos toneladas cada una y con remolcadores, la llevan al buque situado a un kilómetro. De las playas la palean a grandes cubetas y de aquí con winches la suben a bordo.

Hay sesenta bombas trabajando, dos conformadores, una pala mecánica, veinte vagonetas con una máquina, cuatro pangas de veinte toneladas cada una, dos remolcadoras, y dos mirones: Fernando y yo.

Cargan 800 toneladas diarias

El buque es de diez mil toneladas. Esta carga es para Japón, que quiere tres millones de toneladas de sal.

Subimos al cuarto y nos damos un baño con regadera y jabón. Nos sentimos otros. Bajamos y platicamos con don Mario y con René, que conoce bastante la costa pues ha estado pescando camarón. Son de Sonora y muy chambeadores.

Cenamos y como hemos bajado el wishky pues a darle. Sigue larga y tendida la plática y nos dan las once de la noche. Nos retiramos a dormir. Buenas camas y sobre todo almohada. Duermo muy bien en sábana después de quince días de no hacerlo.

En la tarde intentamos comunicarnos a La Paz por radio, pero no se pudo, pues no sopla.

VIERNES 1 DE JUNIO DE 1951

Me levanto algo tarde, a las siete y media. Fernando ya está arriba. Los patrones todavía no se levantan y mientras platicamos con las empleadas de la salina, llega don Mario y desayunamos con él. Después gran recorrido por toda la salina tomando fotos de todo el proceso de embarque, nos salimos en un lanchón y llegamos hasta el buque. Es griego y se llama *Georgios Panoras*. Subimos (es la segunda vez que subo a un barco grande; la otra fue en Veracruz, en el *Orinoco*, pero hace tanto tiempo que ya casi no me acuerdo) y nos topamos con una bola de griegos, todos igualitos a los tlapaleros de Tacuba. Recorremos el barco y Fernando toma fotografía de todos los ángulos. Pasamos por el comedor

y gorreamos café. Luego salimos a cubierta y en el primer remolcador que llega, nos regresamos a la isla. Para bajar al remolcador hay que echar cable. Como ocho metros, pero de bajada y ayudándose con los pies, si no puede que no lo hubiera hecho.

Regresamos al muelle y nos informan que don Mario comerá a bordo, así que comemos solos (sigue bajando el whisky). En la tarde pasamos a nuestra pieza para escribir algo. En eso estábamos cuando llegó el Che Abente, de La Paz, con su avión. Bajamos corriendo a verlo y nos saludó, riendo como de costumbre. Se había preocupado algo pues no había tenido noticias de nosotros, ni nos había visto por la costa en su viaje de venida. Nos lleva cartas, ¡bien, qué rico! curricanes y cable. Mientras leemos las cartas, con el respeto debido. Abente, don Mario y René le dan cuerda al whisky. Luego se entabla la plática entre todos y el Che nos dice que don José Abaroa ya está haciendo el alambique para nosotros y que todos en La Paz están interesadísimos en saber si ya nos ahogamos (creo que hasta hay apuestas cruzadas). Se prolonga la sesión. Cenamos y prosigue. A las doce se acaba y nos retiramos todos a dormir.

SÁBADO 2 DE JUNIO DE 1951

El Che nos levanta a las siete y media (ya nos estamos volviendo flojos) pues él tiene que salir temprano para La Paz. Desayunamos con él y lo acompañamos al campo. El motor no jala y hay que darle 'cranc'. ¡Cómo hacemos fibra!, pero al fin arranca.

Regresamos a la casa y empezamos a empacar las cosas. La noche anterior le habíamos pedido a don Mario algo de gasolina (100 litros) y nos dijo que andaba medio escasa pero que él creía que nos podían vender cuando menos 50 litros. Vamos con él a buscar la gasolina y resulta que todos los tanques están vacíos y casi no tiene para sus lancheros. Ni modo, no nos puede dar nada. Ajustamos lo que tenemos nosotros y decidimos irnos así. Salimos de la salina a las once horas, enfilamos directo a Puente Bajo; ponemos los curricanes y pescamos una cabrilla y una sierra. Damos la vuelta al puente y brincamos a Danzante. En el canal la corriente es para arriba y nos vamos con ella. Rápidamente nos acercamos

a Loreto, comemos algo en el camino (leche condensada, galleta y jugo de lata) y a las cuatro y media llegamos a Loreto. Es una playa larga donde no hay muelle para fondear. Lo hacemos frente a unas cocoteras y bajamos a tierra. El pueblo no se ve desde el mar. Entramos a él y está muy simpático. Vamos a buscar a don Filiberto Bareño, delegado del gobierno. Le preguntamos a un policia empistolado y nos manda hasta su casa. En la calle nos vacilan unas chicas, algo feas por cierto. ¿Será por nuestra ropa, por nuestras barbas o por las dos cosas? Llegamos a la casa de material y no está don Fili. Nos mandan a casa de Juanito Garayzar y en el camino nos encontramos a don Fili, viejo simpático que nos lleva a la casa de gobierno para platicar. Le decimos lo que necesitamos: casa y comida y nos lo consigue con Juan Garayzar. Aquí se hospedó el presidente Alemán. Luego nos arreglamos con un taxi y vamos a la playa por todo lo del *Urano*, incluyendo motor y tanque. Gran cantidad de curiosos.

Desembarcamos todo el equipaje y lo llevamos a tierra, a la casa que nos han asignado. Antes de lo del taxi nos soplamos dos Tecate bien frías.

Mandamos lavar algo de ropa, pues ya lo necesita. Como ya es de noche, nos llaman a cenar y como casi no hemos comido, nos cae de perilla. En la noche, a dormir como benditos. *Hoy cruzamos el paralelo 26°.*

DOMINGO 3 DE JUNIO DE 1951

Nos levantamos algo tarde, a las siete y media. Hasta la casa llegan los cantos de los chavales de la iglesia. La casa está frente a la misión de Loreto (segunda en la península), que están reconstruyendo. Me levanté, ahora sí me lavé y fuimos a desayunar. Muy buen desayuno y plática con doña Blanca, la señora de Juanito, mujer muy simpática que habla hasta por los codos. Acabando el desayuno nos vamos a la casa (dormimos en una y comemos en otra), donde tenemos todo y nos ponemos a limpiar motor, tanque, rifle, etcétera.

Se nos va toda la mañana. A mediodía nos damos un baño con jabón (ya me estoy regenerando) y a comer. Mucha comida que nos dejó súpitos. En la tarde sólo hay aliento para ponerse a leer y medio escribir

el diario y empezar alguna carta, (en la mañana telegrafiamos a las *homes*). En la noche como es domingo hay cena de dos pesos en la iglesia, para ayudar a la reconstrucción. Después baile en la plaza principal. Música infame, muchachas no tanto y noche muy oscura y algo fría. Nos vamos del baile y al pasar frente a la iglesia que oímos una lotería de cartones. Entramos, jugamos y perdemos.

Nos vamos a dormir a la una y media de la mañana; se me para de manos la cena y "una carrerita". Después duermo bien. Fernando está igual.

LUNES 4 DE JUNIO DE 1951

Despertamos a las siete y media, medio lánguidos. Yo creo que fue la cena. Nos levantamos y el desayuno nos compuso algo. Doña Blanca empieza a platicar y nos dan las diez. Nos recuerda a la señora Aranzubia pues habla mucho de tesoros. La tenemos que cortar. Nos levantamos a arreglar los botes y a hacer una funda para el rifle que se está oxidando todo. Regresamos a escribir a la casa toda la mañana. A mediodía, a comer (yo no mucho, pues andamos medio molestos), y sigue la plática. En la tarde un corto paseo por el pueblo y de vuelta a escribir. Nos seguimos sintiendo molestos de la panza. Comemos. Reposamos la comida platicando. Luego a escribir; no podemos por el calor y salimos a la playa. Regresamos ya mejor y nos ponemos a escribir. Llega la noche. Hermoso crepúsculo. Cenamos y a dormir, ya bien de la panza.

MARTES 5 DE JUNIO DE 1951

Despierto a las seis y media. Nos levantamos, no hay agua (se rompió un tubo). Desayunamos, a escribir y a leer toda la mañana. A mediodía, a comer (mucho calor pero hay agua para bañarse). Buena comida. En la tarde a seguir trabajando en el gabinete.

Llega telegrama de Abente y de Bárbara con giro de 100 pesos. Enviamos telegramas a Abente, pidiéndole latas y comestibles (también remitimos giro por 50 pesos).

Seguimos trabajando, cenamos y vamos al cine: \$1.50, al aire libre con estrellas, palmeras y todo para ver *Los mosqueteros del rey*, sangronada gringa. Regresamos y duermo con mucho sueño desde las once y cuarto.

MIÉRCOLES 6 DE JUNIO DE 1951

Despertamos a las seis y media, nos lavamos, etcétera. Doña Blanca se fue a una misa y mientras desayunamos, nos ponemos a trabajar. A las nueve el desayuno y luego a chambear al gabinete (con sus descansos, claro). Nos llevan a un muchachito que hacía el aseo (ya que se nos habían perdido del cuarto cigarros, dulces y una pluma). Nos regresan todo y nos dejan al muchacho. Fernando lo aconseja y listo.

Vamos a comer pero antes nos bañamos. Pedimos dinero a México para investigar a un fulano que está en la sierra hace dos años, escribiendo. Es probable que sea Traven. Después de comer, al gabinete, y salimos a arreglar las bestias para el viernes, para ir a San Javier, en la sierra. Merendamos y a dormir.

JUEVES 7 DE JUNIO DE 1951

Despertamos, desayunamos, trabajamos, cenamos, platicamos, trabajamos, merendamos y encargamos un *lunch* para mañana que iremos a San Javier y ultimamos lo de las bestias.

VIERNES 8 DE JUNIO DE 1951

Despertamos a las seis, y a las ocho estamos listos y desayunados. El guía llega con los animales. Salimos hasta las nueve pues doña Blanca no nos tenía el *lunch*. Me siento Tom Mix. Voy sobre una mula chiquilla más floja que Donato y con unos estribos largos y un trotecito que me empieza a caer mal. Paisaje de película del Far West. Roca y desierto, adornado con cactus. Vamos por el camino que está haciendo don Fili, de Loreto

a Santo Domingo. A las once horas ya no me siento Tom Mix; me siento propicio para el sanatorio.

A las once y cuarto se acaba el camino y empezamos a ascender la cuesta. Quién sabe por donde irá a pasar el mentado camino, pero está difícil. A las doce llegamos al ranchito Las Parras, sudándonos el copete y ardiéndonos la... espalda. Bajamos y nos reciben muy amables, tomamos café y bromas. A las doce y media otra vez sobre los animales. Mi mula tiene paso más corto que las otras dos y tengo que golpearla para que camine. Cuando trota me abolla. A las dos p.m. encubramos por fin. Se ven el golfo y un pico: Pilón de Parras. El sitio me recuerda los de los volcanes. Pasamos a la vertiente del Pacífico a las tres p.m. y como mi mula se sigue atrasando y yo me estoy... abollando; intercambio animal con Fernando. Cabecilla, me siento otro, pues el animal y la montura son mucho mejores. Entonces sí tomo buen paso y el asiento casi no me molesta. A las cuatro y media. Llegamos a San Javier, pueblo en medio de cerros cortados a pico con una misión algo grande y muy completa. El pueblo tiene una sola calle como con veinte casas. Es feo y caluroso. Llegamos con el delegado y le damos la carta de don Fili, recomendándonos. Se pone a nuestras órdenes y nos muestra toda la misión. Muchas fotografías pues se nos va la luz.

Comemos hasta las cinco y media; muy sabroso el *lunch* de doña Blanca: pollo y empanadas, mucha agua y sal para la deshidratada. Ya recomfortados salimos a visitar todas las huertas. Hay dos olivos de época de los jesuitas. Como de costumbre, el agua, las siembras y la gente mal aprovechadas. Se vino la noche y regresamos a la casa. Estamos cansados. Nos tienden unos catres y sobre ellos ponemos los sacos de dormir.

Merendamos cualquier cosa y a dormir, pues pensamos regresar en la madrugada. No podemos hacerlo pronto, pues hace mucho calor. Al fin conciliamos el sueño.

SÁBADO 9 DE JUNIO DE 1951

Despertamos a las cinco, nos levantamos rápidamente, desayunamos y arreglamos todo. No nos cobran nada y salimos a las 5:45. Me duele todo

menos los músculos de la cara. Empezamos a caminar. Yo en la última mula. Fernando empieza a renegar de la mula chiquita. El guía trae el mejor animal. Caminamos hora y media y Fernando quiere cambiar de bicho. Yo prefiero seguir un rato a pie y caminar dos horas, casi hasta llegar a Las Parras. Ahí almorzamos queso, café y tortillas. Perdemos una hora. Luego vuelvo a montar la mula blanca y ya me siento todo un jinete. Le pedaleamos para ver si alcanzamos un camión que va a recoger a los trabajadores del camino, pues ya oímos las explosiones de la dinamita. Se nos va y llegamos al camino. Yo me estoy asentando en la montada. Seguimos y Fernando empieza a maldecir a la mulita. Se la cambio y así llegamos a Loreto a las dos p.m. Gran baño, mucho cotorreo con doña Blanca y don Juan y a comer y beber. Quedo súpito y toda la tarde me la paso de plática, pues no tengo ganas de hacer nada. Ceno y caigo como piedra en pozo. Ahora no sueño nada.

DOMINGO 10 DE JUNIO DE 1951

Despierto muy bien, me levanto de muy buen humor y a desayunar. Luego mucha plática.

Regresamos a la casa a hacer cuentas y vemos que no alcanza la lana para pagar todo y comprar latas. Hay que pedir a México. Luego a leer. Al mediodía oímos el motor del capitán Abente. Corremos a buscar un taxi (el único del pueblo) y no lo hallamos. Nos vamos a pie al campo y encontramos en el camino al Che, que viene en el auto de un licenciado de ahí. Llegamos a casa de don Juan, donde reciben muy bien al Che que es muy popular aquí. Saca unos *Impactos* y latas de aceite y comida. Además, unos obsequios de Ensenada (frutas, legumbres, dulces, etcétera) y correspondencia de México: mamá, Óscar y Vicky. Yo con el respeto debido me retiro a leer mis cartas. Me caen muy bien y regreso con todos. Ya se están acabando la última botella de whisky que teníamos en el bote. Doña Blanca ha hecho pecho de caguama y todos le atoramos muy macizo junto con algunas TKT. Convencemos al Che que se quede hasta mañana y luego luego se organiza una excursión al Zacatal, rancho de don Juan, a ocho kilómetros del pueblo. Vamos todos en dos carcan-

chitas. Llegamos, bonito rancho, hay agua y mucha fruta: dátiles, uva, sandía, etcétera. Lo recorremos muy contentos y regresamos. En el camino se escabechan a dos conejos con los “22”.

Llegamos a Loreto ya oscuro y nos vamos a cenar a la iglesia (\$2.00). Cuadro simpático, pues la noche está tibia y estrellada y del atrio nos llegan los cánticos de los niños dentro del templo. Después vamos al baile en la placita. Todos bailoteamos con las chamacas que no son nada tímidas y no están “tan peor”; a las once a dormir, pues se acabó la música y hay que madrugar.

A mediodía doña Blanca nos platica de un gato montés que tiene el cura y que quieren vender para beneficio de la iglesia. Abente y Fernando se interesan por él y lo mandan pedir. Está bonito y todavía es chico. Fernando lo quiere llevar en el bote y yo francamente me opongo. En la noche se decide que se lo lleve el Che.

LUNES 11 DE JUNIO DE 1951

Despertamos a las seis por el ruido del carro de don Juan. Es el Che que ya se va, pues la avioneta que trae es del Chito Geffroy y quiere regresarla temprano. Hace dos horas a La Paz. Se va y nosotros regresamos a desayunar. Don Juan nos cuenta algunas mentiras de su vida de pescador y doña Blanca otras tantas. Nos avisan que ya llegó la lana de México; hoy la vamos a recoger. Llevamos todo al *Urano* y sudamos a mares pues hace un calor del cocol. Toda la mañana se nos va en hacer viajes al buque. A mediodía comemos y nos ponemos a leer un rato. Los muchachos se traen el gran relajó con Marina y la cargan por todo el pueblo. Vamos a despedirnos de don Fili, y de las demás gente que nos ha tratado bien. En la noche, durante la cena, gran plática con todos, que creo ya nos estaban estimando. Llegamos a la casa. Fernando se acuesta y yo escribo para casa. Nos visita un fulano que quiere un *raid* para San Bruno (la playa donde desembarcó el padre Kino). Le decimos que nos vea mañana.

Se me olvidaba algo; en la mañana visitamos la misión y la fotografiamos desde todos los ángulos.



Fernando Jordán y Marina.
(Foto: José Héctor Delgado. 1951.)

MARTES 12 DE JUNIO DE 1951

Despertamos contentos porque ya vamos a seguir el viaje. Llevamos lo último al *Urano* y regresamos a desayunar. Doña Blanca nos hace perder tiempo y acabamos a las nueve. Nos despedimos por última vez y vamos a la playa. Ya está nuestro pasajero (Cunningham, de veinte años). Lo trepamos y salimos rumbo a isla Coronado a las nueve y media. Coronado está muy cerca (cinco millas) pero no tiene nada de interés. Únicamente nos acercamos un poco para retratarla y seguimos de frente.

Llegamos a San Bruno, campamento tiburonero. Bajamos a nuestro huésped y Fernando toma fotografías. Arrancamos y sudamos pues ya hace mucho calor. Seguimos y no paramos sino hasta las tres y media, hora en que llegamos a bahía Almejas. Espléndido sitio. Muy cerrada, sin marejada y con el agua transparente y poco fondo. Ideal para nadar y pescar. Desembarcamos y embarramos al *Urano* en la playa. Bajamos

todo y preparamos el campamento y la comida, el sol es de lumbre y no hace nada de aire. Nos refugiamos para comer en una sombra hecha con la lona del motor. Acabamos de comer y cuando el sol ya no pega muy duro, salimos a recorrer la playa y las rocas en busca de conchitas, almejas, etcétera. Sacamos algunas y perdimos varias horas. Cuando regresamos ya es de noche. Quitamos al *Urano* de la playa y lo remolcamos fuera para soltar el ancla por aquello de los *uéstes*. Regresamos a la playa y armamos el campamento. El crepúsculo ha estado fantástico. Mucho calor y ya no ponemos la tienda sino sólo dormimos debajo del tendido de lona. Nos levantamos un poco mal del estómago (así estuvimos casi toda la semana pasada), debido a los guisos de doña Blanca, con exceso de manteca. Cenamos pastel que llegó de Enseñada y nos cae de perllillas.

MIÉRCOLES 13 DE JUNIO

Despertamos a las seis, desayunamos rápido y levantamos *ídem* el campamento. A las ocho estamos saliendo de la bahía. Cero viento, y el sol durísimo. El mar parece de plomo, pues no se mueve casi nada. Navegamos hasta las doce que vemos una canoa en la orilla. Nos acercamos y son pescadores de San Nicolás que tienen caguama. Les queremos comprar un pedazo y nos lo obsequian. Seguimos navegando, a las dos y media ya vemos bizco por el calorcito que sentimos y la asoleada que ha estado muy dura. Desembarcamos en una playa sin arena (pura piedrecilla) más muertos que vivos, bajamos todo y al estar acondicionando el campamento Fernando se declara en huelga y se tira debajo de una sombra que hemos puesto. Yo por no ser menos también me acuesto.

Esperamos que baje un poco el sol y ya nos levantamos a comer. La caguama la hicimos asada y sabe exquisita. Después de comer Fernando se va a "explorar" tierra adentro. Yo me quedo con mis pensamientos. Al oscurecer Fernando regresa, armamos el campamento y fondeamos bien al *Urano*. Merendamos y nos dormimos. Siguen los crepúsculos hermosos.

JUEVES 14 DE JUNIO DE 1951

Despierto a las 4:45 y veo un poco de claridad en las nubes. Al enderezarme y contemplar el mar, me encuentro con que empieza a amanecer.

¡Qué espectáculo más suave con el mar, las nubes y el sol tratando de salir! Me quedo estático como una hora, hasta que el sol emerge por completo. Estos cuadros son los que compensan las amoladas del viaje. Desayunamos y levantamos rápidamente el campamento pues el sol ya pica. Salimos a las siete y media y otra vez al mar de plomo. Cero viento, cero corriente.

Podemos ver algunas alitas de tiburones y una mantarraya, cerca de nosotros. Empieza a oler a chicharrón cuando avistamos unas construcciones de concreto en la orilla. Es una mina de manganeso abandonada. Bajamos y sólo encontramos a una señora que es la mujer del encargado, quien anda de pesca. Tomamos fotografías y regresamos al bote. De aquí ya vamos directo a Mulegé.

Al pasar por las puntas, echamos los curricanes y sacamos tres cabrillas. Llegamos al estero de Mulegé, precioso. Lo malo es lo turbio del agua; entramos lentamente pues hay muy poco fondo. El estero tiene como tres kilómetros de largo por unos cincuenta metros de ancho. Mucha aguamala, ajal, palmeras de taco, de dátil y muchas huertas a la orilla. Llegamos casi hasta el final hasta que encalla el *Urano*. Luego seguimos en la panga pues Fernando quiere llegar a remo. Se baja a buscar a un amigo y yo le sigo. Después me lo encuentro a la vuelta de una casa y se muere de risa al ver mi facha. ¡Lástima que no hay espejos para que él vea la suya! Decidimos tomar un raspado y nos soplamos tres. Regresamos al bote para cambiarnos. Ya regaló las tres cabrillas al delegado y consiguió casa y donde comer. Vamos a ver a un amigo suyo y como ya es tarde nos invitan a comer.

La tarde es de un calor horrible y seguimos con los raspados. Luego vamos al buque a recoger la impedimenta necesaria. Nos instalamos en nuestro hotel (la delegación) y ponemos telegramas a México. Vamos a la playa a bañarnos con jabón y agua dulce. Nadamos muy suave, buceamos y ya somos otros. Regresamos noche a cenar y a dormir en catres con sábanas.

VIERNES 15 DE JUNIO DE 1951

He dormido bien. Desayunamos y me regreso a machetear. El calor está fuertísimo y a las doce Fernando pasa por mí. Él está escribiendo en la casa donde comimos y nos vamos a nadar hasta la una y media. Regresamos, comemos y el calor está durísimo. Intentamos dormir siesta pero los moscos no nos dejan. Yo me pongo a escribir toda la tarde. Me siento pesadísimo. El Che nos telegrafía que llega el domingo para ir a la bahía de la Concepción. Llega la noche y siguen el calor y los moscos. Nos acostamos y duermo profundamente.

SÁBADO 16 DE JUNIO DE 1951

Nos levantamos a las 7:00, desayunamos y vamos al correo y al telégrafo. Me pongo a escribir y me informan que ayer subió el termómetro lo más alto en estos días.

Toda la mañana la paso de "intelectual", con un calor del cocol. Comemos. De viento cero, pues hay mucho calor y muchas moscas. Sigo leyendo y a las cinco vamos a arreglar el bote para mañana. Cargamos gasolina y sacamos libros y ropa para aligerar. Lo llevamos hasta la boca del estero (tres kilómetros) y ahí lo dejamos listo para partir.

A Fernando se le ocurre salir a curricear para llevar algo para la cena. Salimos al mar y luego luego sacamos un cabrillo. Fernando se pica y nos pegamos algo al cerro y pácatelas, le pegamos a una roca. La propela se para y nos tenemos que poner a remar pues el motor no jala. Fernando y yo estamos tranquilos pero maldiciendo a la piedra y a la hora en que se nos ocurrió pasear. Regresamos remando y ya oscuro llegamos a atracar. Subimos el motor a la panga y lo llevamos a una casa donde lo encargamos. Luego al pueblo. Fernando ya quiere llevar el motor a San Lucas, etcétera.

Llegamos al pueblo y tratamos de conseguir un portátil para mañana no hacer esperar a Abente. Todos los motores del pueblo están descompuestos. Localizamos al mecánico y nos tranquiliza pues dice que sólo es un perno. Queda de ir al día siguiente temprano. Regresamos a cenar y a dormir.

DOMINGO 17 DE JUNIO DE 1951

Despertamos a las seis y Fernando se va por el motor en un *raid* que le dan en un carro. Aquí todos son amables con el cuate. Regresa y se confirma que sólo es un perno. A las nueve ya está listo. Desayunamos y de vuelta a la playa con todo y motor. Lo instalamos y ya está todo listo para la llegada del capi.

Esperamos dos horas y nada. Subo al faro, contemplo el mar y nada. Fernando se desespera y me dice que salgamos a practicar a la vela. Acomodamos todo y salimos a un lado del *Abel Miranda*, buque propiedad de José Real, todo un lobo de mar. Después de una hora apenas vamos saliendo de la boca del faro. En eso llega el avión. Nos ve, da una vuelta sobre nosotros y se va rumbo a Gavilanes. Bajamos las velas y ponemos el motor. En la maniobra, Fernando se cae al agua. A todo motor nos vamos rumbo a Gaviotas. Hay marejada y fuerte viento. Durante hora y media nos bañamos con los rociones y bailamos muy macizo. Al fin llegamos a una bahía de Gavilanes, sitio apacible. El capitán ha venido con Max, un mecánico de Aeronaves.

Nos da unos ejemplares de *Impacto* y nos vamos a comer sandía y algunas latas que trae (también TKT). Gran plática.

Cero correspondencia. Mucho calor. Estamos a la sombra del avión, pues no hay un árbol ni de relajo. Es la pista de Gavilanes, donde también está el muelle, por donde salía todo el manganeso de las minas. El capitán quería ir a Santa Rosalía a dormir, pero lo convencemos de ir al otro lado de la bahía Santos Pagua. Mientras ha sacado dos pargos a todo meter. Los amarramos y lo dejamos dentro del agua. Subimos los cuatro al *Urano* y nos vamos al otro lado. Hay algo de marejada y en el camino vemos mucha tonina. Tardamos hora y media y llegamos a las seis. Sitio a todo meter. Fondeamos al *Urano* y empezamos a buscar almejas y pescado para la cena. Max saca un pargo y nosotros gran cantidad de almejas y caracol chino.

Improvizamos un campamento y Max resulta gran cocinero. Hace sopa de almeja y pargo frito bajo una luna preciosa. Nos acomodamos como podemos y a dormir. Yo no concilio el sueño pues todos mis cuates roncan. Pero la luna es fantástica y no le hace.

LUNES 18 DE JUNIO DE 1951

Despertamos temprano y a la playa. La marea ha bajado y entonces casi podemos sacar almejas con pala.

En dos patadas llenamos un saco para Abente y Max. Desayunamos y el capitán ve un tigre del otro lado del estero. Gran rebumbio y muchos balazos. Se pierde en el manglar y no sale ni de relajo. Achicamos el *Urano* y cargamos todo. Tiene mucha agua, parece que el golpe del sábado siempre lo arruinó algo. Regresamos a Gavilanes pues Max tiene que estar en La Paz a las doce y media. De Gavilanes se van a las diez. Nosotros regresamos a Mulegé y mal comemos, pues no nos esperaban. A Fernando se le ocurre ir a Santa Rosalía por un telegrama "raro" que llegó aquí. Contratamos un carro que va para allá y salimos a las seis y media. El camino es puro desierto con algunas rancharías. Vamos maneados y hacemos dos horas y media. Es un *truck* y vamos con carga: pollos, caguamas, etcétera.

Llegamos a las ocho y media. Feo Santa Rosalía. Mucha gente. Algunos coches. Vamos a un hotel de madera (el único) y nos hospedamos. Una lavada y salimos a dar la vuelta. Vamos a la Mesa Francia y



José Héctor Salgado y César Atilio Abente en Bahía de la Concepción. 1951.
(Foto: Fernando Jordán.)



La marea ha bajado y entonces casi podemos sacar almejas con pala.
(Foto: José Héctor Salgado.)

Fernando no habla nada de lo que va a buscar. Bajamos a cenar afuera de nuestro hotel. En eso estamos cuando llega el señor Pozo, amigo de Fernando. Nos da muchas noticias y Fernando se tranquiliza. Subimos a dormir, hace un calor horrible dentro del cuarto y creo que hay bichos. Duermo muy mal a pesar de lo cansado que estoy.

MARTES 19 DE JUNIO DE 1951

Despertamos y bajamos a desayunar. Luego a recoger un bulto de Ensenada. Llegan en él dos *sleeping* de sábana y dos colchones de aire (a todo dar) con fruta fresca. Luego al correo donde encontramos correspondencia (yo sólo una) y un bulto de México con rollos. Todos felices vamos al campo de aviación pues está por llegar uno del norte, con un amigo de Fernando, el capitán Camot. Encontramos a éste con otros dos cuates de La Paz que les da mucho gusto vernos y nos dan muchas noticias. Se van y regresamos a la población. El chofer reconoce a Fernando y sigue el chisme.

Llegamos a Santa Rosalía y buscamos quién nos lleve a Mulegé. Encontramos a un camión que se va a las doce. Mientras vamos a ver al delegado y al ex delegado.

Los dos nos reciben muy bien y se ponen a nuestras órdenes. Salimos para Mulegé muy despacio y con un sol de lumbre. Hacemos cuatro horas. Al llegar medio comemos y cargamos al *Urano*, pues pensamos salir mañana. Lo llevamos hasta El Sombrerito y al regresar tenemos que meter los pies al agua pues la marea ha subido mucho. Hoy es la luna llena, llegamos a cenar y Fernando salió con una genialidad: decidió salir hasta pasado mañana. Yo me molesto por tantas indecisiones y me voy a dormir. No quiero pelear.

MIÉRCOLES 20 DE JUNIO

Me levanto tarde. Desayunamos mal y me voy a recorrer todo el pueblo. A las doce, con todos los ejemplares de *Impacto* de Abente, llevamos mi *sleeping* al carro para mandarlo al norte pues ya no lo usaremos. Como regular y me voy a dormir pues como no hay libros ni nada (todo lo hemos llevado al buque) me estoy aburriendo. Al fin a Fernando se le ocurre ir a la playa en un camión. Llevamos algo de ropa que nos faltaba y un barril con agua. Nadamos y esto me compone el carácter. Regresamos y Fernando pasa a ver a un señor capitán José L. Real, dueño del *Abel Miranda*, un velero de 35 toneladas que está fondeado en El Sombrerito y que, según dicen, tiene mucho historial. Yo llego al "hotel" en que estamos hospedados y me pongo a escribir. A las dos horas llega Fernando feliz porque ha platicado mucho con Real y porque éste nos ha invitado a ir a Guaymas en el *Abel Miranda*.

A mi me parece bien la noticia y vamos a cenar; luego a dormir muy suave.

JUEVES 21 DE JUNIO DE 1951

Nos levantamos a las siete y pasamos a desayunar en casa de María Luisa Canit. Nos insisten en que nos quedemos hoy pues es santo de la Patrona, pero ya ni modo, la felicitamos y nos vamos. El Tabaco nos lleva hasta

El Sombrerito en su *truck*. Ahí esperamos media hora al capitán Real. Me lo presentan. Viejo simpático, gordito y como de unos 60 años. Nos da algunos consejos, nos desea suerte y nos vamos. Son las nueve horas.

Cruzamos a casi toda velocidad la bahía de Santa Inés y llegamos a la punta Chivato. ¡Qué susto! Ahí nos encontramos con un oleaje del tamaño del *Urano* y bailamos sin cesar como una hora para poder salir de la “puntita”. El coraje que me da es que hay una canoa en medio de ese oleaje y los hombres que la tripulan están pescando tranquilamente. Luego sabemos que es el contraste de las mareas. Saliendo de la punta, el oleaje es más calmado y entramos a un canal (con poca corriente) entre la isla San Marcos y tierra firme. Enfilamos hacia el fondadero de la isla San Marcos y llegamos a las dos de la tarde. Hay grandes instalaciones para sacar yeso, pues parece que hay una gran reserva. Fondeamos y desembarcamos con “ropa de gala”. No hay nadie, vemos un poblado algo alejado y muy cerca las oficinas de la compañía. Vamos a éstas y encontramos un señor Chávez (chaparro, chato, feo y farolón, luego nos enteramos que es pocho) quien al principio está medio sabroso, pero cuando sabe quiénes somos, le indica a un muchacho que nos atienda en todo y nos da carta abierta para recorrer todas las instalaciones. Vamos a comer con el muchacho (chavalo le dicen) y nos atienden muy bien. Él tiene 21 años y su mujer 16. En la tarde nos llevan a presentar con el profesor y la profesora (m m m m...) que reciben la revista y se pasan platicando con nosotros un buen rato. Luego salimos a recorrer las instalaciones y a tomar fotografías. Hasta las seis acabamos y vamos a ver a los trabajadores entrenar beisbol. Mister Chávez se acerca a platicar un rato y a cada vez me cae más gordo por pocho.

Llevamos nuestros tendidos a casa del profesor que nos ha invitado a dormir en un terracita por ser muy fresca. Toda la noche gran cotorreo, oyendo radio pues el pueblo tiene luz de la compañía. El agua también es importada y el profesor es muy comunicativo. Fernando está muy cansado y se queda dormido. Yo aguanto la vara con el profesor hasta que llega el chavalo a decirme que ya está la cena y me voy con él. Regreso y en la oscuridad casi no encuentro la casa, pues todas son iguales. Duermo muy bien (en catre) y muy fresco.

Hoy cruzamos el paralelo 27.

VIERNES 22 DE JUNIO DE 1951

Despertamos descansados y vamos a desayunar rápidamente y a tomar datos técnicos de la compañía (Fernando se quedó con ellos y por eso no anoto aquí nombres pero están en un artículo). Nos despedimos de todos, agradecemos todo y nos embarcamos. Ponemos las velas y vamos rumbo a San Lucas con el mentadísimo Pinocho. Como traemos viento en popa a pesar de la marejada, llevamos muy buena velocidad. Echamos atrás la panga para tomar fotos. Yo me paso a ella y tomo algunas. Regreso al bote y cuando Fernando va a pasar a la panga vemos que ésta se ha volteado, cayéndose al fondo todo lo que iba adentro (una toalla, ropa y alpargatas); de pura suerte no se cayeron los remos que quedaron atorados en los asientos. Entramos al estero de San Lucas, donde todo está quieto y llegamos a las casitas. Sale a recibirnos el Pinocho: chaparrito, simpático, flaquito (tiene algo del estilo de Cantinflas) a quien ya Abente le había dicho que íbamos a llegar. Es Pinocho, no por las narices, sino por sus hazañas aéreas. Congeniamos rápidamente y nos lleva a comer con doña Sofía “la mejor comida de Baja California”, acompañada (otra vez) de las TKT. En la tarde nos habla de su vida, de sus aviones, de sus proyectos, etcétera, etcétera y en la noche nos deja dueños de su “campo”. Después de merendar con doña Sofía y de las imprescindibles TKT, dormimos en la playa y con la brisa nos humedecemos toditos y los mosquitos nos dan guerra. Estrenamos los colchones inflables y no me acomodo.

SÁBADO 23 DE JUNIO

Despertamos a las seis y ya están ahí Carrillo y un carpintero que mandamos a llamar el día anterior y que va a reparar el bote. Le echa un vistazo y nos da la lista de lo que necesita para componerlo: estopa, alquitrán, masilla, pintura de cobre, etcétera, y queda de empezar el lunes. Luego Pinocho nos lleva en su carcachita a desayunar con doña Sofía, (como a kilómetro y medio). Al regreso hacemos lista de lo que necesitamos, nos cambiamos de ropa y salimos al camino a esperar un *raid*. Como es sábado pasan varios carros y nos vamos en uno de ellos.

Pésimo camino. Llegamos a Santa Rosalía a recoger y a poner correspondencia. Como no tenemos lana Fernando va y le pide prestados cien pesos al Chato Bastida. De muy buena gana éste se los da y vamos a comprar todo lo necesario. Se acaba la lana pero ya tenemos todo. Conseguimos un camión que regresa y llegamos a San Lucas a la hora de comer. Comemos y en la tarde empezamos a descargar el bote y a arreglar todo el equipo que viene oxidado.

Llega una camioneta con unos gringos (dos mujeres y un hombre) que andan en busca de una lancha para ir de pesca. Fernando se pone chango y les ofrece el *Urano*. Aceptan y quedamos de ir por ellos al día siguiente a las ocho. Otra vez a cargar el bote con el motor, etcétera y sacarlo del bajo pues con la marea al día siguiente quedaría en seco.

Nos regresamos a nado. Fernando se pone sabroso, echamos carreras y no me duró. Luego a pespunte a cenar con la doña. Al regreso dormimos bajo las alas de un avión de Pinocho pues ya no queremos humedecernos. Noche preciosa, pero con muchos moscos y algo de calor.

DOMINGO 24 DE JUNIO DE 1951

Despertamos temprano, levantamos todas las chivas pues parece que a mediodía va a haber aquí una comida de los masones y nos vamos a desayunar. Estamos terminando cuando aparecen los gringos en su camioneta. La paramos y nos vamos a San Lucas con ellos. Nos embarcamos a las ocho y vamos a San Marcos a curricanear y nadar. Hasta la una hacemos esto, con gran asoleada y sudada. Los gringos son simpáticos y la pasamos bien. Almorzamos con ellos en la lancha. Sancan cuatro cabrillas y un peje-puerco; son malos para pescar.

Regresamos y hay mucha gente en la comida. Los gringos nos pagan cien pesos y ya tenemos para las composturas del *Urano*. Todos los de la comida nos reciben muy bien; luego nos invitan. Gran admiración por el tamaño de *Urano*. Comida regular pero con mucho líquido, pues estamos muy deshidratados. En la tarde mucha plática con los vecinos de Santa Rosalía que han venido a la comida.

Al anochecer subimos al *Urano* a la playa para que mañana lo arreglen. Merienda con doña Sofía, y a dormir bajo las alas del avión con moscos y calor. Ya estoy acostumbrándome a los colchones.

LUNES 25 DE JUNIO DE 1951

A las seis horas llega el carpintero y lo ayudamos a subir al *Urano* para su arreglo. Somos seis y apenas podemos. Vamos a desayunar y regresamos al pespunte. Fernando instala su "estudio" bajo las palmas y yo hago otro tanto bajo los aviones. Los dos nos ponemos a chambear (él con la máquina y yo con la pluma). A las once pasa el avión que va a La Paz y vamos a recibirlo; viene el capitán Camot. Trae un bulto para Fernando, de Ensenada. Gran plática mientras despegan. Se van y regresamos a trabajar toda la mañana. A mediodía Miguelito, el hijo de Pinocho (doce años) nos lleva la comida, resuave, pues hay bebidas. Toda la tarde de chamba y lectura.

Pasa El Tabaco de Mulegé, diciéndonos que el capitán Real saldrá por la noche a Guaymas. Le mandamos decir que nos espere. Hablamos con Pinocho, le encargamos que supervise la compostura del bote; vamos a cenar y avisarle a doña Sofía que nos vamos mañana. Regresamos a dormir en iguales condiciones que anoche.

MARTES 26 DE JUNIO DE 1951

Despertamos temprano. Arreglamos nuestras chivas y a desayunar. Luego esperamos un buen rato hasta que pasa un carro que nos lleva a Santa Rosalía. Ahí, al correo a dejar cartas y al telégrafo a recoger lana: 600 pesos, pagar al Chato, comprar algo de material que faltaba y empezar a buscar quién va a Mulegé. Encontramos un camión que va a salir a las 15 horas. Mientras vamos a comer toda la gente que sabe que vamos en el *Abel* nos dice que vamos a pasarnos un mes en la travesía y se ríen. Muchísima comida y un calor del cocol. Vamos a ver al del camión y todavía va a tardar mucho. Vamos por un carro de alquiler y nos adelantamos a Mulegé para ver al carpintero y llevarle lo que le faltaba.

Dejamos ultimados los detalles y a las seis pasa el camión. Nos trepamos y a correr, para hacer casi tres horas. Llegamos a casa de María Luisa y nos dicen que el capitán está esperándonos en la playa. Tomamos un ligero refrigerio y El Tabaco nos lleva a la playa en su camioneta. Aquí está el capitán con toda su tripulación lista. Llegamos y nos reciben muy bien. Hoy en la noche no vamos a poder salir pues bajó mucho la marea y no hay fondo para el barco. De todos modos, y como lo vamos a hacer en la madrugada, nos quedamos a dormir en él. Es mi primera noche en un buque y flotando. Noche preciosa y me pongo nostálgico.

MIÉRCOLES 27 DE JUNIO DE 1951

Despertamos a las cinco y media y el capitán está de pie y los muchachos (Javier, Duarte y Silvestre) ya están chambeando, jalando cables, levantando ancla, etcétera. Nos levantamos y les damos una manita. Como no hay viento hay que salir a cuatro remos. Fernando y yo tomamos uno cada quien y a sudar. Antes hemos tomado sólo una taza de café negro y no va de acuerdo con el gasto de energía. Al fin logramos sacar al *Abel* de El Sombrero (media hora, cuatro remos, cuarenta toneladas.)

El capitán ordena levantar vela y ahí están todos. Amena plática con el capitán, de asuntos de mar. El capitán es muy simpático y parece que le caímos bien. Llegó la hora del almuerzo. El corazón y el estómago me dan un vuelco y me acuerdo del buen Nicolás, pero ni modo, tengo que entrarle. Pasa por mi garganta más o menos bien pero quedo con una sensación de náusea. Toda la mañana navegamos (de bolina, un cuarto a barlovento) muy lentamente pero el mar y el aire están calmados. Gran tostada por el sol y empezamos a comprendernos con la tripulación. A mediodía ya somos los grandes cuates. Llegó la hora de la comida y me pasa lo mismo que en la mañana, pero ni modo, hay que empacar. La tarde es igual que la mañana excepto que hay más viento y un poco de marejada que va en aumento. Cae la noche y en medio de un ocaso a todo dar. Ya no vimos tierra por ningún lado. Empiezan las olas a hacerse cada vez más grandes.

A la hora de la cena se repitió el menú y entonces casi no lo probé. Sobre nuestros tendidos en cubierta empezamos a dormir. Durante el día me la he pasado leyendo a Slocum y aquí sí le tomo sabor. Duermo plácidamente a pesar de los tumbos del buque. Como a las dos de la madrugada, despierto pues empieza a llover con todo y relámpagos. Gran baile del buque. El capitán nos dice que bajemos al camarote para que no nos mojemos pues no traemos lona como ellos para protegernos. Lo hacemos y empezamos a acomodarnos entre todos los bultos. Aquí huele a hígado de tiburón, a ratas o cucarachas, etcétera. Mi estómago empezó a recordar al joven Nico y tengo que salir a gran velocidad a cubierta, desde la cual doy de comer, muy discretamente, a los pececillos. A pesar de que la lluvia sigue me pongo mi colchón en la espalda para protegerme. Aquí me quedo, pues nomás de pensar en el camarote, se me para de manos la pancita.

Me conviene quedarme pues no toda la tempestad es con truenos, olas, fosforescencia, etcétera. A las dos horas se acaba la lluvia y puedo volver a acostarme sobre cubierta y duermo de un tirón. Es mi primera noche en altamar.

JUEVES 28 DE JUNIO DE 1951

Despierto y vemos la costa de Sonora. Tomo una taza de café y el estómago se pone fufurufu pero no me siento mal. Plática enriquecedora con toda la tripulación (tres) e intento de fisgar dorados que persiguen a peces voladores. Llega la hora de almorzar y recordando el día anterior me pongo a dieta. Pasé toda la mañana tomando el sol, platicando con el capitán y tomando fotos, etcétera.

A lo lejos pasa una ballena que ni se molesta por nosotros. Sigo perfectamente y hasta nos bañamos a cubetazos y ayudamos algo en las faenas, pero llega la hora de la comida y sigo enfermo. Únicamente como algo de dulce. En la tarde empieza la marejada pero como ya estamos cerca de la costa, creemos que no dura mucho. Pasa toda la tarde y el viento empieza a aflojar y la corriente nos empieza a desviar. Creímos que a media noche entrábamos a Guaymas. Viene la noche, preciosa, con un ocaso *ídem*.

Nos acostamos a dormir pero antes yo he declinado graciosamente la cena. A media noche despierto pues el capitán grita la orden de virar ya que la corriente nos ha venido rozandó. Me quedo despierto y veo la hermosa fosforescencia en el mar con pescados (dorados), estela, buque, etcétera. Me duermo a pesar de los tumbos de la marejada.

VIERNES 29 DE JUNIO DE 1951

Despierto, pues hace algo de frío, y veo a mis espaldas la costa de Sonora. Y tengo apetito. Tomo café. Siguen los bailes con el mar. Volvemos a la plática con el capitán y la tripulación; ayudamos en las faenas. Volvemos a virar rumbo a Sonora y parece que ahora sí llegaremos. Es la hora de la comida y descubro que poniéndole mucho picante le quito el mal sabor aunque me doy una enchilada del cocol.

Al fin podemos dominar la marejada con algo de viento que nos cae, y entramos a la bahía. Adentro la mar está quieta y apacible. Me doy el lujo de subirme al botalón para una foto. Ahora sí me gusta la bahía; no como cuando llegué de México. Únicamente se ve el cambio del color de agua, que admito está muy sucia. Hay varios buques grandes fondeados: El *Miguel Alemán*, de Petróleos; dos españoles, etcétera. El capitán Real se luce con ellos y con nosotros realizando maniobras exactas y con mucha calma. Al fin, a las seis p.m., estamos fondeando en medio del malecón. Hasta mañana desembarcaremos. Llega a nosotros el ruido del pueblo y de los dos salones que hay en el muelle. Merendamos y vuelvo a hacer la mismamaniobra de mediodía con el picante. Ya me estoy acostumbrando a la comida. Nos acostamos y, a pesar del ruido, dormimos perfectamente.

SÁBADO 30 DE JUNIO DE 1951

Despertamos temprano, arrancamos al buque, desayunamos y empezamos la maniobra para atracar en el muelle. Al fin atracamos como con veinte mil cables y en medio de cinco mil buques camaroneros. (Estamos arando.) Bajamos a tierra pero antes han subido al buque infinidad de

personas a saludar al capitán y a tratar diferentes negocios. Recorremos la población en busca de ropa pues lo que traemos ya parece de mendigar. Uno, que mis barbas y dos que la coqueta (arracada) de Fernando llaman mucho la atención, pero hacemos concha y seguimos como si nada. Nos metemos a un restaurante a tomar un refresco. Compramos un par de pantalones y un par de camisas y como nos informan que no hay agua en todo el pueblo regresamos al buque en donde nos bañamos con diez litros cada uno. Aquí me acuerdo de las dotaciones por día/persona. Nos cambiamos y a tomar refrescos otra vez. Comimos y ya me parece casi buena la comida.

Hay una bola de gorriones pero alcanza para todos. Fernando y yo bajamos y vamos a emparejarnos a un restaurante. Carísimo todo, y como hemos comprado en la mañana los boletos para el avión del lunes a Santa Rosalía, casi ya no tenemos lana. Tenemos que regresar al buque a hacer lo mismo que los días pasados. En la nochecita y después de cenar *hot-cakes* que Fernando ha hecho con material comprado por nosotros, nos vamos al cine. Cine al aire libre, simpático y con películas prehistóricas. Salimos de ahí y nos vamos derecho al buque, alejándonos de las malas tentaciones. Llegamos y hay un ruido del cocol pero dormimos bien sobre nuestro sitio en cubierta.

DOMINGO 1 DE JULIO DE 1951

Despertamos igual que los días anteriores, ya casi no sentimos mareos y nos hemos identificado con toda la tripulación. Hasta el desayuno me cae bien. Bajamos y vamos a dar una vuelta y a tomar refrescos. Regresamos y el capi está de gran palique con varios changos que lo han ido a visitar. Entramos a la plática y al rato se cortan todos. El capi nos recuerda que él nos invitó unas frías y a todo gas bajamos al salón más cercano. Empiezan a circular, y nosotros muy machos a pagar, hasta que nos quedamos en la chilla. Luego sigue pagando el capi. Ya estamos medio sabrosos cuando un tipo chocante de México, pero residente de Mulegé, nos quiso cobrar el despacho del buque haciéndose pasar por capitán de puerto. Era el guardafaro, cesado por añadidura, que nos echa a perder

el cuetito y nos retiramos todos al buque. Ya es la hora de la comida, pero con la serpentinas no hay lugar para nada. Echamos un polletito y nos levantamos frescos a pesar del calorón que hace en la tarde, y en vista de lo malo de las finanzas, únicamente disparamos el pan, cenamos y a dormir. Fue hermoso el crepúsculo sin contar el ruido y las blasfemias de algunos pescadores.

LUNES 2 DE JULIO DE 1951

Despertamos temprano pues hay que echar fuera el lastre de piedra y les hemos ofrecido ayudar a los muchachos. Tomamos café y empieza la chamba. Durante dos horas le sonamos macizo, sudamos a mares y no nos cansamos mucho porque yo creo que ya tenemos muy buena condición física. Acabando, almorzamos y nos bañamos con nuestros respectivos diez litros para cada uno. Me pongo a escribir algunas cartas y Fernando intenta hacer lo mismo con los artículos, pero el calor no lo deja. Yo acabo y me voy a subir a las rocas para tomar fotografías del puerto. Regreso y me gasto mi último peso en un refresco. Hemos apartado quince pesos para pagar el coche de aquí al aeropuerto y el de Santa Rosalía al pueblo. Comemos y se ve que nuestra partida les duele a los muchachos. Llega el coche que nos va a llevar y empiezan las despedidas. Dicen que no se siente... En veinte minutos estamos en el campo. En el trayecto he dejado mis cartas en el correo.

El avión estaba anunciado a las cuatro pero sale hasta las cinco. En una hora estamos en Santa Rosalía. Nos encontramos un agente de ventas, joven como nosotros, que nos tomó por pescadores y nos hace una bola de preguntas. Llegamos a Santa Rosalía y a todo vapor vamos al telégrafo y al carro. Yo recojo cartas de casa y Fernando afortunadamente encuentra dos giros: uno para un radio, de Regino, y otro de Bárbara. Buscamos al Pinocho y nos lleva a San Lucas. Llegamos al anochecer y Pinocho ya está en la onda. Nos invita y por poco acabamos como él. Cenamos y nos va a dejar al campo. El *Urano* ya está listo. Fernando se va acostar y yo me quedo platicando largo y tendido con Pinocho, quien me abre su corazoncito. Ya más tarde nos retiramos a nuestras habitacio-

nes y duermo profundamente pero con mucho calor, y parece que los mosquitos se están desquitando de nuestro viaje.

MARTES 3 DE JULIO DE 1951

Nos levantamos temprano, vamos a desayunar al campamento y a hacer inventario de los comestibles y lista de lo que hay que comprar. Hemos acordado que Fernando se quedará a terminar el arreglo del bote y a ponerse a escribir y yo iré a Santa Rosalía, a comprar todo lo necesario. Me siento en la puerta del campamento de Pinocho a esperar que pase un carro, y mientras me pongo a escribir. Pasa toda la mañana y yo sigo escribiendo y de algún carro, ni su luz. No hay más incidente que pasa un avión rumbo al norte. Vamos a comer y regreso a seguir escribiendo y en espera de un carro; como no pasa ninguno y ya son las cinco, dejo de echar letras y voy a nadar con los hijos de Pinocho pues hace mucho calor. El tiempo está magnífico pero hace mucho calor en la noche y entre éste y los mosquitos nos traen cortitos.

MIÉRCOLES 4 DE JULIO DE 1951

Despertamos temprano ¡para variar! Vamos a desayunar y regresamos. Fernando a escribir y yo también, pero en la puerta, para esperar un automóvil. Llegan unos mecánicos de Santa Rosalía que van a recoger un motor de avión y me dicen que cuando regresen me llevan con ellos. Llegó la hora de la comida y hasta después de ésta salimos de San Lucas. Antes ha pasado un avión para La Paz y ha venido algo de gente de Santa Rosalía. Entre ellos el agente que se vino con nosotros de Guaymas. Nos reconoce, ve el botecito y se espanta. Llego a Santa Rosalía y a todo vapor voy al correo, al telégrafo, por el Chato Bastida para comprar gasolina en el bote, y subimos a la Mesa Francia. Nos dan el pase para comprar la gasolina, la recojo abajo, voy a las tiendas, compro las latas, carne, cartuchos, etcétera y a las seis ya tengo todo menos el aceite de motor que no hay en ninguna parte. Voy a la agencia Garayzar a encargar que me

lleven parte de la gasolina a San Francisquito, ya que nosotros no podemos cargar con todo.

Ya arreglado todo en Santa Rosalía enfilamos en el carro del Pinocho (en el cual hemos hecho todas las compras) hacia San Lucas, a donde llegamos a las ocho de la noche. Fernando ya se iba a cenar con Pinocho pues creía que yo no había terminado y me iba a pasar la noche en Santa Rosalía. Consultamos el caso del aceite con Pinocho, y con sus recomendaciones le damos lana y el encargo de que lo compren y lo manden con el capitán del *Arturo*. Vamos a cenar y a dormir bien, pues mañana hay mucha chamba.

JUEVES 5 DE JULIO DE 1951

Despertamos cual bólidos *éidem* vamos a desayunar. Regresamos a meter todo en el *Urano*. Cómo nos cuesta chamba y sudor. Ya está lleno y todavía hay cosas afuera. De todos modos lo retacamos y dejamos listo a mediodía. Mientras, Pinocho nos ha revisado el motor y lo ha dejado como seda. Contentos y cansados vamos a comer. Regresamos y el sol pega con todo. Yo echo un polletito y Fernando se va a cotorrear por ahí. Cuando ha bajado un poco el sol, salimos con Pinocho en el *Urano*, para probar el motor. Recorrimos el estero de arriba a bajo durante hora y media a diferente velocidad y quedamos listos para salir mañana.

Dejamos a Pinocho en la playa y regresamos a fondear el bote en el canal pues las mareas están muy fuertes y el estero se queda seco en las mañanas. Regresamos nadando. Vamos a cenar y volvemos a dormir nuestra última noche en San Lucas. Igual a las anteriores: muchas estrellas, calor y moscos. Con relámpagos lucía el mar.

VIERNES 6 DE JULIO DE 1951

Despertamos a las siete, levantamos los tendidos y preparamos todo para la partida. Vamos a ver a doña Sofía, le pagamos todo, nos da de desayunar y nos desea feliz viaje. Regresamos con Pinocho. Fernando le toma algunas fotos y a las diez levamos anclas y enfilamos rumbo a Santa

Rosalía. En tres horas nos ponemos ahí. Antes de llegar nos ponemos de gala y entramos haciendo una maniobra muy elegante al muelle.

Fondeamos en medio de muchos barquitos y subimos al muelle. Llegamos a la aduana y ahí encargamos la balsa de goma pues parece que hay mucha plebe. Ya en el centro nos vamos a comer y a beber. Mucha gente nos sigue con los ojos, pues ya somos muy populares y hay gran plática. Antes de salir de San Lucas, me he rasurado y creo que ya ni me conocen. Lo hice casi a dos meses de mi última afeitada que fue en La Paz. Vamos al sindicato de El Boleo incitados por uno de los directivos y en la sesión Fernando y yo tenemos un sueño horrible. Se acaba y nos salimos; vamos al muelle a revisar el *Urano* y a sacar el *thermos*. Fernando pone un bulto a la revista y el de la aduana nos hace una balona pues ya no es hora de servicio y no hay más remedio que obsequiarle media botella del bueno que traíamos. Llegan unos fulanos de Mexicali que andan de paseo y se conmueven al ver el tamaño del *Urano* y nos ven con ojos tristes (lo que ya ni nos afecta, pues ya estamos acostumbrados) como diciendo: ¡Pobrecitos, tan jóvenes que se ven!

Regresamos al hotel Central, donde vamos a dormir. Merendamos, y mientras Fernando cotorrea con unos cuatitos, yo me subo a escribir unas letras para casa. Hace un calor sofocante en el cuarto y sudo a mares, pero acabo mi carta. Sube Fernando y nos metemos a la cama a dormir.

SÁBADO 7 DE JULIO DE 1951

La encargada del hotel nos llama a las cuatro a.m.: se lo hemos pedido desde anoche. Yo he dormido muy bien, aunque poco tiempo. La primera vez en catre después de Mulegé. Nos levantamos rápidamente y recogemos todo lo que hemos preparado desde anoche, incluyendo el *thermos* con café caliente.

Salimos del hotel todavía a oscuras; paso a dejar una carta al buzón y nos vamos al muelle. Llegamos al *Urano* y cuando empieza a aclarar salimos del puerto. Hay algunas nubes y el mar está un poco alterado, pero seguimos adelante. Noto a Fernando un poco nervioso (quizás por todo lo que le han contado de la cantilería). Llegamos a las rocas a las dos

horas y media de haber salido. Ya desayunamos café con leche y dulces y le entramos al toro. Cantilería pelona que nos impresiona. Después de tres horas de hablar poco, llegamos a arroyo de La Reforma donde hay una canoa. Nos acercamos a preguntar por el siguiente puerto y nos dicen que es San Carlos. Nos piden un *raid* a la salina y les decimos que no podemos llevarlos. Cargamos gasolina, sigue la cantilería durante dos horas, hasta que la dejamos atrás. Llegamos a una playa bastante fea y la pasamos. Arribamos a otra igual y Fernando dice que ahí nos quedaremos; a mí no me gusta pero él dice que para San Carlos falta todavía mucho y como lo veo cansado, ahí nos quedamos. Echamos el ancla y yo tomo la balsa de goma. Hay fuerte resaca; amarramos la balsa al *Urano* con un cable y me dejo llevar por las olas. En el camino por ir sentado atrás de la balsa, ya llegando a la orilla, me doy una volteada y de pura suerte no me pego con las piedras. Pierdo mi gorra y apenas me da tiempo de recoger mis pantalones y los remos. Llego a la orilla y está horrorosa; pura piedra y conchas. Le mando la balsa a Fernando y éste llega conmigo. Yo francamente estoy molesto y él llega alabando la playa. Subimos a una lomita para ver qué hay atrás. En eso Fernando volteo la cara y me grita algo del *Urano* y se echa a correr. Veo al botecito casi sobre las piedras. Me arranco y Fernando ya está en el agua, deteniendo el bote. Tomo la ropa, la echo sobre la balsa y ésta sobre el agua. Luego me lanzo al *Urano*.

Fernando sube al bote y yo se lo detengo a proa. Grandes chapuzones pues el fondo es de piedra y no lo puedo aguantar con el oleaje. Al fin arranca y me quedo pegado por la fuerza del jalón. A pura fibra logro subir y ya hemos salido de las piedras. Recojo el cabo del ancla y vemos que éste se ha quedado en el fondo pues los ajustes fallaron. Imposible buscarla pues hay mucha resaca. Fernando muy nervioso sale de la bahía. Está desconcertado y salimos con algo de velocidad.

Salimos un poco al mar y nos alejamos de esta playa. Llegamos como en media hora y nos metemos a una playa que parece segura. Al acercarnos vemos que no lo es tanto, pero ni modo. Fondeamos con el anclita adicional y la resaca nos sigue molestando. Estamos un rato en el bote y como vemos que no se mueve, bajamos a tierra a echar un vistazo. Está bastante feúcho y vemos que enfrente está un poco mejor.

Allá vamos y quedamos de traer aquí al *Urano*. Vamos a él y lo cambiamos de sitio. Tendemos un cable a tierra para que no se nos vaya y empezamos a bajar todo el equipo, incluyendo los barriles de agua, por si las dudas. El viento y la marejada han calmado un poco y hacemos esto con mucha dificultad. Los sitios para campamento cerca de la orilla están muy feos y tenemos que hacerlo aquí para no perder de vista al *Urano*.

Comemos algo y Fernando está muy achicopalado. Tiene calentura. Yo estoy algo cansado y molesto por el sol. Ponemos los tendidos y una buena sombra y nos ponemos a filosofar un poco. Hago un reconocimiento del valle donde estamos y vemos que la salida por tierra es algo difícil pero, como cerca parece que hay un campamento de caguamas, no nos afligimos mucho.

Cae la noche con un muy bonito ocaso pero empieza a soplar un poco del famosísimo *uéste*. Revisamos los amarres del bote y merendamos. Arrecia el viento y nos molesta para dormir. Estamos sobre puras piedras pero con los colchones de aire no las sentimos. Despertamos cada rato para ver al *Urano* y el fuerte viento no nos deja tranquilos.

DOMINGO 8 DE JULIO DE 1951

Nos levantamos temprano y sigue el *uéste*. El *Urano* no baila mucho pues el amarre a tierra lo tiene aproado al viento. Merendamos y levantamos el campamento, pero como no se quita el viento, esperamos un rato. Subimos a bordo todo el equipo y no nos decidimos a salir. Fernando sube a una loma para ver como está la marea fuera de esta bahía. Regresa y me dice que fuera parece que está bien.

Como el viento ha disminuido algo, le arriesgamos y salimos pegados por las rocas. Llegaremos en hora y media si el viento no nos da mucha lata. Fernando se siente mal, pues todavía tiene calentura. Se pone debajo de la lona y dormita un rato. Mientras tanto yo llevo el timón y veo que el viento y la marejada son constantes. Llegamos a un punto y nos tenemos que abrir para no pegarle a las piedras. Aumenta el viento y el mar empieza a cabrillar muy fuerte. Doblamos la punta y empiezan los rociones; casi no avanzamos y el viento sigue peor.

Tenemos que dar un gran rodeo para entrar a una bahía que vemos (muy abierta). Lentamente llegamos a la orilla. Como hay marejada muy fuerte rompiendo contra el bajo, me voy a proa, tomo el ancla y me echo al agua. Casi me da al cuello. Fernando echa marcha atrás y yo me voy a la playa, amarramos el ancla y vemos que es un lugar muy inseguro. Vuelvo a subir todo el cable y nos perfilamos a un rincón que se ve más protegido. Llegamos a él y de plano fondeamos y nos llevamos un cable a tierra para amarrarlo. Aquí podemos desembarcar más tranquilos. Bajamos la panga y todo el equipo. Se ven restos de un campamento de perleros. Ahí atracamos y bajamos el equipo. Ponemos una sombra y nos instalamos. Estamos cansados por la falta de sueño. Apenas comemos algo y nos recostamos a echar un polletito. Como a las seis p.m. despierto y veo al *Urano* atravesado con las olas, le aviso a Fernando y decidimos vararlo, si no se nos va a estrellar con las rocas. Nos vamos a él nadando, y con ayuda de la marejada lo traemos a tierra y lo encallamos en la arena. Zapateó un rato y nos montamos en él. A la hora ya no lo hizo y lo dejamos amarradito para que no se nos vaya. Arreglamos bien el campamento, con el radio y todo, y nos disponemos a cenar y a dormir. La noche es bonita pero el viento sigue dando lata. Dormimos regular.

LUNES 9 DE JULIO DE 1951

Despertamos y vamos al *Urano*. Está en lo seco y ni de chiste lo movemos un centímetro. Lo descargamos casi totalmente y seguimos en lo mismo. Optamos por dejarlo e ir a desayunar. Después voy a recoger unas viguetas que hemos visto en la playa para armar bien el campamento, pero el sol está quemándonos. Más tarde organizamos una excursión a una datilera que se ve a lo lejos y donde suponemos que hay agua. A la hora y media llegamos y encontramos un estero de agua salada. Seguimos buscando y encontramos un aguajito de agua dulce pero bastante salobre. Fernando se empeñó en llevar agua de ésta para la comida y la llevamos en las bolsas de nilón. Regresamos al campamento todos deshidratados por la asoleada. Se hace la comida y la leche se corta con el agua que llevamos. No comemos, pues la marea está subiendo y como vamos a botar

al *Urano*, no queremos comer pues vamos estar mucho tiempo en el agua. Con las viguetas que hemos traído de la otra playa, lo amarramos a la anclita y queda mucho mejor.

Ya ha subido la marea lo necesario (lo máximo) a las cuatro p.m. y todavía no aparece a flote el *Urano*. Empezamos a hacer fibra empujándolo y después de media hora de tratar de aprovechar el oleaje, lo echamos fuera con gran regocijo nuestro pues ya estábamos pensando que no salía. Lo llevamos hasta donde da el cable que tenemos a tierra y lo anclamos perfectamente con la vigueta y el ancla y otra vigueta adicional atada a otro cabo para ayudarlo más. Terminamos la faena y yo tengo algo de frío pues el viento está fuerte. Regresamos con el agua al cuello y en eso estamos cuando vemos aparecer un fulano en la lomita que está atrás de nuestro campamento. Salimos rápidamente y resulta ser uno de los pescadores que vimos en La Reforma y que están varados del otro lado del morrito debido al viento. No tienen qué comer y le decimos que se traiga a su compañero para sonarle. Se va y se tarda algo. Mientras, aumentamos el menú que teníamos ya preparado, y para esto tengo que hacer otro viaje al bote. Llegan los pescadores en su canoa dándole vuelta al morro con miles de trabajos, pues el viento sigue. Ellos ponen el agua y nosotros la comida y todos contentos. Nos dicen dónde hay más agua y que ellos van a la salina de enfrente. Únicamente habían comido dos huevos de gaviotas en todo el día. Les damos cartuchos y comestibles y se nos hace de noche. Ya estamos tranquilos pues el viento ha bajado un poco y los pescadores dicen que casi seguro para mañana no habrá. Sin embargo en la noche todavía me despiertan algunos aires.

MARTES 10 DE JULIO DE 1951

Despierto temprano, de muy buen humor. El *Urano* sigue en el sitio en que lo dejamos. Sigue algo el viento pero ya no hay nubes y cada vez es menos fuerte. Desayunamos, levantamos el campamento y llevamos todo al bote (dos viajes). Hay algo de marejada pero no mucha. Ayudamos a los pescadores a bajar su canoa de la arena y les echamos un cable para remolcarlos hasta la salinas. Atravesamos toda la bahía de San Carlos en

una hora y cuando llegamos al otro lado, soltamos a los pescadores y el viento ha amainado totalmente. Doblamos la punta y seguimos rumbo al Barril. Aquí llegamos a mediodía. Hay en la orilla una casa grande, de material. A ella nos dirigimos. Fondeamos en una bahía pequeña, algo protegida y subimos a la casa. Están una señora y algunos niños. Nos reciben muy bien y platicamos un rato. Tomamos unos jugos pues el calor y el sol están muy fuertes. Nos dice que su marido está fuera, pero que su papá es el señor Villavicencio, que vive al otro lado de la loma. Vamos allá a saludarlo y a preguntarle si nos podemos bañar y algunos datos sobre la costa. Lo encontramos en el pórtico de su casa. Es un señor que mide dos metros, flaco y seco y de pocas palabras. Nos da los datos que necesitamos y permiso para bañarnos en su huerta. Lo cortamos rápido pues casi nos asusta. Regresamos con su hija y le decimos que si nos puede hacer de comer, pues ya son las cuatro p.m. Accedió de buena gana y comemos regular. A la hora de preguntarle cuánto es, nos dice que nada y nos cortamos toditos, por su amabilidad. Además nos invita a cenar. Salimos a tomar fotos de la huerta que está muy bien, luego vamos al bote y lo fondeamos amarrado de la orilla por si las Termópilas. Bajamos los tendidos y el *thermos* pues mañana vamos a salir muy temprano. Como el sol es de lumbre, nos suda el copete y nos vamos a bañar a la huerta. Nos cae de perilla y nos sentimos otros. Regresamos a casa de la señora y cae la noche con un ocaso a "todas eme". Merendamos cualquier cosa y nos vamos a dormir tranquilamente.

MIÉRCOLES 11 DE JULIO DE 1951

Nos levantamos rápidamente a las primeras horas; llevamos al bote lo poco que teníamos en tierra, lo desamarramos y checamos que todo esté bien, y antes de que aparezca el sol, ya estamos en camino. Fernando está bastante nervioso desde ayer, pues vamos a pasar la temible punta de San Francisquito. Hay marejadas, ya que ayer hubo chubasco en la costa de Sonora. Olas grandes que hacen bailar al *Urano*. Ligera brisa. Seguimos avante a pique como decía el capitán Real. Pasamos una punta donde bailamos terriblemente y donde las olas pegan en las rocas muy apara-

tosamente. Hay luego un momento de calma mientras pasamos la playa de Barril Viejo, pero no nos animamos a acercarnos pues de todos modos la mar pega medio feo en el bajo. Al fin entramos a la punta de San Francisquito y vemos la isla San Lorenzo enfrente. Empieza el baile pero el *Urano* se porta muy bien. Por si las dudas, sacamos los que tienen agujeritos y los ponemos a la mano (no sé de que nos van a servir, pero lo hicimos). Después de veinte minutos de baile y tensión logramos salir de la punta y de la marejada y respiramos tranquilos.

La corriente es fuerte hacia el norte y llegamos a toda velocidad a una bahía donde el agua está quieta y hay dos canoas de pescadores de perlas trabajando. Los saludamos y nos dicen que allí es la bahía de San Francisquito. Entramos todos contentos a la bahía y es un puerto magnífico, sin oleaje ni viento. En el camino encontramos un buque de Peñasco que está fondeado en compostura. Nos acercamos a saludar y nos invitan café. Platicamos un rato y seguimos hasta el fondo y al llegar a la playa sale un señor gordo que luego sabemos se llama López y es con él que el capitán del *Arturo* nos ha dejado la gasolina y el aceite. Nos dice que ahí está la lancha de Chale de la Toba, pero que él y sus muchachos están en una bahía adelante llamada puerto Mujeres. Vamos hacia allá. En camino encontramos muchas lanchas (canoas) sacando conchas con puyas. Dejamos a puerto Mujeres donde hay veinte canoas y ocho campamentos. Preguntamos por Chale y nos indican dónde es su campamento. Vamos allá y lo encontramos en medio de unos montes de concha y nubes de moscas. Muy amable y se ve que es una excelente persona. Recibe muy afectuoso a Fernando y a un servidor.

Luego luego nos presentó a su muchacho y nos dice que lo que se nos ofrezca, que él está a nuestra disposición. A todo meter empezamos a preguntar sobre los asuntos de las perlas y él a responder todo. Como ya es mediodía nos invitan a comer, frugal pero bien hecho. Lo único molesto son los moscos. Encontramos un gringo (mister Trip) que ya habíamos visto en Santa Rosalía y a quien Fernando se lo había dormido con veinte mil mentiras. En cuanto nos ve se nos pega y empieza a dar lata. Es un judío que viene a comprar perlas y al que todos los pescadores se vacilan. Pero cuando se trata de lana, todo ocurre al revés.

Fernando talachea mucho con el gringo y yo platico con los pescadores. Chato necesitaba agua que hay que traer de San Francisquito. Nosotros le habíamos ofrecido remolcarles sus canoas, pero el tiempo se ha descompuesto afuera y mejor no quiero salir. Llega un capitán de un bote grande, el *Río Fuerte*, a pedir callos de concha para la comida. Chato le pide que lleve a sus muchachos por agua, y el gringo, que también quería ir allá, se pega. Como yo no tengo qué hacer y aquí hay un calor del cocol voy a recoger la gasolina y el aceite. Embarcamos los barriles y trepamos todos a bordo.

Salir al mar en estos botes después de estar en el *Urano* es una delicia. Qué comparación, aquí casi no hay balanceo. Llegamos al puerto y los muchachos de Chato suben la loma con los barriles para bajar el agua. Mientras, yo me quedo con el capitán y vamos a casa de López por la gasolina.

Tardan mucho en regresar los del agua pues está lejísimos, y mientras veo tratar una compra de perlas entre el gringo y los familiares de López. El gringo los quiere robar pero ellos no se dejan. Ellos piden 200 pesos por kilate en una perla de cinco kilates. Alegan como hora y media y no se ponen de acuerdo. Yo me salgo a revisar los botes y a dar una vuelta por la playa. A la hora aparecen los muchachos y hay que hacer faena para embarcar los barriles. Regresamos sin contratiempos a puerto Mujeres. Fernando ya ha cambiado y fondeado al *Urano*. Como ya es de noche, merendamos. También lo hace el gringo y nos damos cuenta que es un vil gorrón. Echamos nuestros tendidos a un lado de los muchachos y ponemos el radio para que se diviertan. Luego a dormir sin preocupaciones.

JUEVES 12 DE JULIO DE 1951

Nos despiertan tempranísimo. A las 4:30 se desata el ruido de los pescadores que salen a bucear con la primera marea del día, (hasta las diez horas). Nos levantamos y tomamos café. Luego una cátedra de Chale sobre perlas, y a almorzar. Terminamos y Chale nos consigue una canoa para ir con los pescadores. (Él tiene todas ocupadas.) Nos presta un muchacho y nos vamos pero nos ve el gringo y se nos pega. Echamos fibra cana-

leteando y llegamos con los pescadores. Gran cantidad de fotos, sobre todo a los buzos. Luego echamos el ancla en medio de todos y probamos suerte con la puya. No sacamos nada. Nos movemos un poco y entonces sí. Pero es re cansado, y al rato nos retiramos con algunas conchas en la canoa. Ya me siento rico. Seguimos tomando fotos y echando vacilón.

El gringo se pone nervioso porque hay algo de marejada y se regresa con una canoa que va a rendir. Seguimos más rato y al fin regresamos al campamento. Sudamos para llegar, pues el sol ya está alto. Al llegar desembarcamos todas las conchas y empezamos a abrirlas. Fernando las abre y yo las reviso. Ni de chiste encontramos perlas; sólo algo de morralla. Enorme decepción y se acaba nuestra vida de perleros. Vamos con Chale y le seguimos sacando datos. Nos avisa que se va a Santa Rosalía a llevarle a Kión (el armador) unas perlas, aprovechando el viaje de un buque que va para allá y que viene de San Felipe. Además va por comida y gente que le hace falta. Sentimos mucho que se vaya ¡pero ni modo! Nos dice que podemos hacer lo que queramos, y nos deja amplios poderes con Torino, don Ricardo y los demás. Antes de irse, come con nosotros y nos obsequia gentilmente unas perlitas.

Se va Chale y quedamos aquí en medio de conchas, calor y moscos y de gente muy amable y buena con nosotros. Al rato ya somos cuates de todo el campamento, incluso de Cecilio, el güero, que es un vacilador a todo dar. En vista de que ya tenemos casi todo, pensamos salir mañana, pero todos dicen que el tiempo es malo y que mejor nos esperemos pues no hay puerto en todo el canal de Salsipuedes.

Merendamos y nos acostamos a dormir; yo un poco “ciscado” pues en la tarde han matado una cascabel por ahí cerca; pero al rato estoy más dormido que el cotorrito luego de comer.

VIERNES 13 DE JULIO DE 1951

Nos levantamos temprano, como todos. Desayunamos y todos salen a la pesca. Nos quedamos con Torino, excelente hombre, cuñado de Chale. En vista de que no tenemos qué hacer y las moscas no nos dejan leer ni escribir, vamos al *Urano* por las latas de gasolina, etcétera.

Lo arreglamos todo y nos quedamos un largo rato en él, pues aquí no nos llegan los moscos. No nadamos pues el agua es muy fría aquí y parece que hay muchos bichos. Empieza a soplar fuerte viento que aleja algo el calor pero aumenta la resaca en la playa. Vamos al campamento, y lejos de él, logramos poner una buena sombra para retirarnos de los moscos, aunque de todos modos nos llegan bastante. Yo escribo un rato mientras Fernando anda cotorreando con los buzos y demás. Les preguntamos por el estado del tiempo para mañana y uno nos dice que estará bueno y otros que no. De todos modos, queremos irnos pues el calor y los moscos están medio duros. Comemos y en la tarde nos aburrimos un poco ya que el calor y los moscos no nos dejan leer ni escribir. Paseamos por todos los campamentos y nos pasamos de comadres toda la tarde. Merendamos y nos vamos a dormir pues pensamos salir temprano.

SÁBADO 14 DE JULIO DE 1951

Amanece algo nublado. Preguntamos si será bueno salir y se dividen las opiniones. Fernando no se animó y nos quedamos. Otra vez, a la misma de ayer, pero ahora nos metemos a negocios y cambiamos un machete, un cinturón y una cantimplora por unas perlitas. Ahora sí todos buscan "la del radio" pero no la encuentran. Transcurre todo el día sin nada de importancia y únicamente el tiempo sigue mejorando.

DOMINGO 15 DE JULIO DE 1951

Amanece muy bien el tiempo y ahora sí nos iremos. Desayunamos rápidamente. Torino nos llena el *thermos* y nos despedimos de todos estos buenos amigos. Empaquetamos en el *Urano* y a los primeros rayos del sol salimos de puerto Mujeres. Doblamos la punta y entramos a la inmensa bahía de San Rafael. Caminamos cuatro horas y no salimos de allí. Vemos cómo la mar está calma, algunas cornudas y bichos de éstos. El tiempo está bueno y al fin salimos de la bahía. Llegamos a unos frentes de roca de múltiples colores y cruzó un buque,

como a tres millas de nosotros. La corriente está fuerte para el norte y nos ayuda. Llegamos al comienzo de la bahía de Las Ánimas (casi extremo de Salsipuedes) y preferimos quedarnos en unos puertos muy buenos, llamados precisamente Los Puertecitos. Entramos a uno de ellos. A todo meter. Pensé: nido de piratas. Fondeamos tranquilamente y bajamos todo al pie de unas rocas. Tomamos fotos y nos bañamos. Luego a programar la comida pues ya es tarde y también a poner una sombra, ya que el sol está calentando macizo. Comemos tranquilamente y al terminar echamos un pistito. En eso oímos ruido de un bote con el que ya nos cruzamos por la mañana (*El Tapatío*) y que viene a fondear aquí. Llegan, nos saludan y bajan a tomar café. Resultan ser de La Paz, aunque el bote es de San Felipe. Reconocen al *Urano* y el que la hace de capitán, un fulano como de cincuenta años, dice que cuando él era un niño el *Urano* ya era mayor de edad. Larga plática, luego ellos se van a pescar una caguama para el *lunch*.

Regresan en una hora y ahí frente a nosotros la matan y la aderezan en menos que canta un gallo. Luego se van a platicar con nosotros. Yo tengo un sueño del cocol pero ni modo de cortarlos.

Hablan de accidentes de aviación, de coyotes, veleros, etcétera y al fin se van a su bote. Nosotros merendamos y nos acostamos. Estoy tan nervioso que casi no duermo.

LUNES 16 DE JULIO DE 1951

Hoy es aniversario (hace dos meses) de nuestra salida y del accidente del motor (un mes). De todos modos decidimos salir. Lo hacemos a las siete ya desayunados y con mucha fibra. Nos tiramos de punta a punta de bahía de las Ánimas y vemos cantidad de machetes de cornudas. Como ya estamos en el canal de Ballenas, anclamos muy aguzados por si aparece alguna. No vimos nada y llegamos a una serie de ensenaditas que son la entrada a bahía de Los Ángeles.

Entramos y ya no tenemos nada de marejada. Doblamos una serie de puntitas y entramos a la bahía, dentro de la cual hay gran cantidad de islotes.

Entramos a un puerto que nos habían recomendado mucho. Bueno, pues no le entra ningún viento ni marejada. Ya ahí lo recorremos y llegamos casi a la playa y nos detenemos a cargar gasolina, pues el tanque casi no trae nada. Mientras cargamos vemos pasar bastantes rayas cerca de nosotros. Fernando fisga una y tomamos fotos. Luego salimos y entramos directamente a la bahía. El sol es de plomo y nos trae sonsos. Últimamente hemos notado que nos afecta bastante. Tardamos media hora en llegar a la playa, fondeamos cerca de unas canoas y bajamos a la playa. Nos recibe Antero Díaz, conocido de Fernando. Muy amable se pone a nuestra disposición y nos lleva a su casa. Presentación con su señora que espera un niño y nos invita unas frías que nos caen de perlas. Luego nos invita a comer. Comida casera que me hace suspirar por el *home*. Sigue el calor pero lo bajamos con las frías (tienen refrigerador de gas). Por la tarde recorremos la bahía, bajamos los tendidos y Antero nos presta su casa, misma que acaba de construir y que está sola. Ya casi hemos decidido terminar el viaje aquí, pues las curvas del *Urano* están todas flojas; el equipo anda muy mal, el motor traga mucha gasolina y no podemos llevar lo necesario. Los pescadores nos han dicho que la costa de aquí para arriba es muy peligrosa y que el tiempo está muy malo para San Felipe. Nosotros estamos algo cansados y las asoleadas nos agotan bastante. En fin, no decidimos nada y nos vamos a acostar. Antes le encargo enviar un telegrama a un señor que va a Punta Prieta. Antes, en la tarde nos ha invitado a merendar; pero dada la situación por lo que atraviesa su señora, mejor le decimos que nos diga dónde nos podemos alojar mientras estamos aquí. Nos indica que en casa de doña Cuca y allá vamos. Nos dicen que casi no hay *lunch*, pues las *trucks* ya vienen poco. Nos animamos a todo y aquí nos apuntamos para comer los días que estaremos en el lugar. En la noche nos acostamos en casa de Antero, sobre nuestros colchones de aire. Yo duermo un poco mal, ya que el mío se desinfla un poco. Me imagino que anoche le ha de haber entrado alguna espina.

MARTES 17 A MARTES 24 DE JULIO DE 1951

Nos levantamos a las seis y media. Fernando escribe un rato, y yo leo. Vamos a desayunar con doña Cuca. Comentarios del tiempo. Casi

siempre con un calor loco (cien grados Fahrenheit a la sombra, 120 grados Fahrenheit al sol) que es muy latoso de las siete a las diez a.m. Luego una vuelta a casa de Antero a preguntar si hay nuevas. Como ya hemos decidido interrumpir el viaje, esperamos a alguien que nos de un *raid* a San Felipe. Llegan dos o tres botes pero todos van al sur. Por carretera puede que salga un *truck* dentro de diez días. Llegan un avión con unos gringos pero ellos van directamente a su tierra.

Fernando ya le vendió el motor a Antero y le encargó el *Urano*. Ya lo hemos descargado y desmontado.

Todas las noches hay chubasco en el mar y de sábado a martes ha estado muy malo el tiempo. El jueves llegaron dos hermanos gallegos, los Garriño, en un bote, a componer al *Urano*. Son amigos de Antero y además son bastante simpáticos. Nos hacen sentir menos el aburrimiento y la lata del calor.

Éste afortunadamente se quita en la noche. No hay bichos, sólo algunas moscas en la hora de la comida.

Le hago a Antero unos planos de su terreno. Nos está molestando bastante el calor y el ver que los días pasan y no podemos salir de aquí. También el no poder comunicarme con México me tiene molesto. La comida es variadísima: caguama, arroz y frijoles. De vez en cuando carne seca de venado o res. La leche la tenemos que poner nosotros, pues no hay.

Índice

Prólogo	7
<i>Felipe Gálvez</i>	
I. La última expedición	25
II. Los motivos de la aventura	35
III. El <i>Urano</i>	43
IV. El bautizo del mar	55
V. La bahía de La Paz	69
VI. La isla San José	81
VII. El pueblo del islote	93
VIII. Las islas de tierra firme	103
IX. La vida en el <i>Urano</i>	117
X. Los pueblos hambrientos	129
XI. Los tiburones del golfo de California	139
XII. La isla de la Sal	153
XIII. El <i>Urano</i> atraca en Loreto	163
XIV. Las calmas del golfo	173
XV. La isla del yeso	187
XVI. Pinocho	197
XVII. Travesía en el <i>Abel Miranda</i>	213
XVIII. El <i>Urano</i> en peligro	233
XIX. Aprendices de naufragos	245
XX. La punta de San Francisquito	257
XXI. La pesca de perlas en el mar de Cortés	269

XXII. Salsipuedes	307
XXIII. Epílogo	319
Apéndices	
La tumba de la isla	323
Líneas de flotación	333
VIII. Las islas de Nueva firma	103
IX. La vida en el Uruca	117
X. Las ruinas de Tancitará	129
XI. Las ruinas del golfo de California	139
XII. La isla de la Sal	153
XIII. El Uruca en el Golfo	167
XIV. Las columnas del golfo	173
XV. La isla del yeso	187
XVI. Picocho	197
XVII. Travesía en el Abel Miranda	213
XVIII. El Uruca en peligro	223
XIX. Aprendices de alfareros	243
XX. La punta de San Francisco	257
XXI. La pesca de perlas en el mar de Cortés	269

Colección

Baja California: Nuestra Historia

1. *Informe sobre el Distrito Norte de la Baja California.*
Modesto C. Rolland
2. *La revolución del desierto. Baja California, 1911.*
Lowell L. Blaisdell
3. *El otro México. Biografía de Baja California.*
Fernando Jordán
4. *Baja California. Comentarios políticos.*
Braulio Maldonado Sández
5. *Memoria administrativa del gobierno del Distrito Norte de la Baja California.*
Abelardo L. Rodríguez
6. *Del Grijalva al Colorado. Recuerdos y vivencias de un político.*
Milton Castellanos Everardo
7. *La frontera misional dominica de Baja California.*
Peveril Meigs
8. *Historia de la colonización de la Baja California y decreto del 10 de marzo de 1857.*
Ulises Urbano Lassèpas
9. *Apuntes de un viaje por los dos océanos, el interior de América y de una guerra civil en el norte de la Baja California.*
Henry Jean-Antoine Alric
10. *Mar Roxo de Cortés. Biografía de un golfo.*
Fernando Jordán

11. *Guillermo Andrade y el desarrollo del delta mexicano del Río Colorado. 1874-1905.*
William O. Hendricks
12. *La controversia acerca de la política de colonización en Baja California.*
Carlos Pacheco y Manuel Sánchez Facio
13. *Digesto constitucional mexicano. La Constitución Política de Baja California.*
Manuel González Oropeza y Aidé Grijalva, compiladores
14. *Las fundaciones misionales dominicas en Baja California, 1769-1822.*
Albert Bertrand Nieser, O.P.
15. *La gente del delta del Río Colorado. Indígenas, colonizadores y ejidatarios.*
José Alfredo Gómez Estrada.
16. *Las aguas divididas. Un siglo de controversia entre México y Estados Unidos.*
Norris Hundley jr.
17. *El valle de Mexicali y la Colorado River Land Company, 1902-1946.*
Dorothy Pierson Kerig
18. *Reconquista y colonización del valle de Mexicali y otros escritos paralelos.*
Pablo Herrera Carrillo
19. *Historia de Baja California. Edición crítica y anotada.*
Pablo L. Martínez

Mar Roxo de Cortés
Biografía de un golfo

se terminó de imprimir el 5 de noviembre de 2014
en Odena Graph, Icacos 58, Col. Narvarte, México, D.F.
La impresión de interiores se realizó en papel Cultural de 90 gr.
Impresión de forros en cartulina Couché de 300 gr.
Su tiraje consta de 500 ejemplares.

Horas de tenso entusiasmo vive Jordán antes de su misión marina. El tiempo se agota y él quisiera hacerse a la mar el 3 de mayo de 1951, aniversario de la fundación de La Paz. En el astillero, empero, descubre que eso no será posible. Su ánimo estalla y adquiere voz cuando a finales de abril escribe a don Regino Hernández Llergo:

Y mientras dejo tierra, hay algo de que hablar. Quiero escribir todo el significado de la expedición por el mar de Cortés antes de entrar en él. Posiblemente durante la travesía no dispondré de mucho tiempo para ordenar el material periodístico. ¡Habrá tantas cosas que hacer! Además, el proyecto mismo encierra una pequeña aventura de lucha contra la incomprensión y su significado que más vale aclarar de antemano. Siento la necesidad de explicar los motivos de la expedición, lo que representa un viaje así para un hombre de 31 años; debo reseñar todo lo que ha sido necesario llevar a cabo en su preparación y en su organización. Creo, también, que la historia quedaría incompleta si no incluyera en ella algunas líneas sobre los hombres que me han prestado su enseñanza y ayuda, a fin de hacerme posible una azarosa navegación en bote de vela. Finalmente quiero hacer hincapié en la necesidad, en la obligación ineludible de conocer y dar a conocer el golfo de California, cuyas riquezas inexploradas son el más preciado filón en todo el litoral mexicano.

