

Ettore De Zuani

## Sud-América

### Bajo los Cielos de América del Sud (1)

#### I.— Pasaje para veinticinco mil kilómetros de vuelo

El boleto que me han dado en la oficina de la «Panagra» está dividido en dos cupones: en uno de ellos se ve escrito: «Santiago de Chile-Miami via east coast», en el otro: «Miami-Santiago de Chile, via west coast», es decir, viaje de ida por el Atlántico y regreso por el Pacífico; la navegación aérea de toda la América más un vuelo rodeando las Antillas y una etapa en Florida para luego descender al Canal de Panamá por Cuba y Jamaica. Pero en estos cupones no hay ninguna otra indicación; la rapidez de los viajes aéreos, puede decirse, se adquiere desde el momento mismo en que se adquiere el pasaje: un cartoncito verde poco más grande que una tarjeta de visita, y esto es toda mi hoja de ruta para los veinticinco mil kilómetros de vuelo que me dispongo a hacer.

Puesto que el boleto no nos dice gran cosa, lo que en verdad me ha desilusionado un tanto, veamos si el horario puede darnos más datos; una libretita con tapas azules con un grabado que representa un aeroplano blanco que se dirige hacia un mapamundi alado. También aquí encontramos la misma brevedad: toda la red aérea panamericana la encontramos en cuatro pequeñas páginas: itinerarios, tarifas, instrucciones para los viajeros, y como si no fuera esto su-

ficiente, hay aun en la última página un espacio para alguna línea de la China administrada por la «Pan American Airways system» Shangai-Han-Kow-Chengtu, Shangai-Pekin, Shangai - Cantón. En buenas cuentas, el mundo aquí se ha reducido a la nada; cada renglón, es un salto de centenares de kilómetros. De una a otra página se atraviesan océanos y continentes; dos circulitos vecinos, que casi se tocan, Santiago y Mendoza, y la travesía de los Andes con sus siete mil metros ha sido ya cubierta en menos de una hora, los paralelos son peldaños de una cómoda escala y que se suben en un santiamén; las selvas vírgenes del Brasil o de Colombia es para la risa. Allí en Para, en la desembocadura del Amazonas, se destaca el aparato que en diez horas llega hasta el interior, a Manaos, y según dicen, dentro de poco irá aún más allá. Que alegría hubiera experimentado Bolívar si hubiera tenido este mapa a su alcance. Veamos luego a toda la Sud América

---

(1) Como una primicia para nuestros lectores, ofrecemos estos momentos literarios de la próxima publicación del señor De Zuani (agregado cultural de la Embajada Italiana) «Bajo los cielos de América del Sud», que aparecerá en Italia y España, joya estilística, que nos recuerda a D'Annunzio, en ellos se transluce la delicadeza exquisita de la lengua italiana y el amor que el autor siente por nuestros jóvenes países de América.

Se lo agradecemos.

enlazada con una hermosa cinta azul que tocando los Andes y rozando apenas la Patagonia se anuda más arriba, en México, en las Fronteras de Río Grande. Si fuera directamente y deteniéndome solamente en las escalas nocturnas, podría efectuar toda la navegación en 15 días; este mismo viaje, en piroseajo no hay ni que pensarlo: tendría que permanecer por lo menos dos meses en el mar siempre que contáramos con encontrar listas todas las comunicaciones. En nuestros veloces transatlánticos se puede ir en 15 días de Buenos Aires a Génova; este mismo tiempo no sería suficiente para dar la vuelta a las Antillas en la forma indicada en este itinerario, isla por isla: Trinidad, Santa Lucía, Martinica, Antigua, Santo Tomás, San Juan de Puerto Rico, San Pedro de Macoris en la República Dominicana (¡cuántos santos en este mar turbulento de piratas!), Port au Prince de Haití, y luego Cuba, tocando por primera vez la isla de las revoluciones en Nuevitas, en el puerto Baraja, para dirigirse finalmente a Miami, playa de hermosas bañantes.

Sigo la línea azul que bordea el Continente; el Ecuador ni siquiera lo han marcado, lo mismo han desaparecido los límites internos entre las numerosas Repúblicas; el corazón del continente está completamente blanco, no se ve sino un rosario de nombres a lo largo de la costa, uno por cada pequeño círculo: 60 etapas; las más largas son las de Pará a Cayenna (987 km.) y de Kingston en Jamaica a Barranquilla en Colombia (810 km); siendo las más cortas la de la costa del Brasil; me dicen que allí todos van en aeroplano, el tranvía aéreo de la costad el Atlántico.

Sea como sea, mi billete verde, tan pequeño y de tanto valor, me da derecho a todas las emociones: a la del Clipper, del Junker, del Comodoro, del Douglas y del trimoto Ford no tendré sino que pedir. Desde el momento mismo que el pasajero adquiere su pasaje hasta el término del viaje, está completamente confiado a nuestro cuidado». Esto es lo que he leído en las instrucciones que hay en la tapa del horario; lo que quiere decir que desde mañana y por todo un mes seré un precioso equipaje: pilotos, mecánicos, radiotelegrafistas, camareros de bordo, cien ojos me cuidarán y yo no tendré que preocuparme de nada. ¿Aventuras? ¿Riesgos? En verdad, esta es una vida demasiado cómoda. Causa risa y vergüenza darse aires de héroe si se vuela hoy en estas líneas. Tal vez por esto ponen siempre a la vista y aun pegado en la valija, la divisa de la compañía: seguridad, rapidez y comidad. Sin embargo he notado esta tarde que los amigos me han saludado con cierta emoción; sonrisas, apretones de mano, buen viaje, buen viaje!, pero se veían que en el fondo dudaban del regreso, y puedo apostar que ya me daban por muerto; si se tratara de un día, de dos, no sería tanto, pero es un mes piensan los más prudentes, un mes a través de todos los cielos, dos veces por el Ecuador, invierno y verano, bajo la niebla y la tempestad, a través de mares y montañas, las más altas del mundo y tanto que se lee en los diarios.

Luego alguien ha mirado los Andes muralla altísima que encierra la ciudad en una enorme trinchera. Si, la luna brilla la blancura de las cumbres se confunde con el blanco del cielo. Mañana estaremos allá.

## II.—La travesía de los Andes

El mismo temor de atrasarme, hizo que llegara al aeropuerto de los Cerrillos demasiado temprano; esto sucede siempre a aquellos que, queriendo evadirse de la cortés pero tiránica tutela de la agencia, prefieren el automóvil del amigo, al auto colectivo. Estoy en el campo acompañado solamente de mis dos valijas; más allá hay ovejas que pastan tranquilas y felices, las únicas que disfrutan del alba y de la frescura del prado. La Cordillera está aun cubierta de los velos con que la envuelve la niebla de la noche; una que otra nubecilla se desprende poco a poco del gris de la montaña para ir al encuentro del rosa del cielo que está anunciando la llegada del sol. Hay en los alrededores aire de paz y de idilio; un empleado barre delante de la estación; los aparatos están aun bajo los toldos, enormes, pesados y tendidos por tierra, a la sombra de las cubiertas, con las ventrudas cajas e inmensas alas que rozan las paredes y que se agitan al más leve toque. Sobre escalas y puentes, los mecánicos en blusa blanca trabajan calladamente; olor a bencina, a aceite, a flit. El autobús ha llegado; se descargan las valijas, los pasajeros descienden, y se empieza a hablar en inglés: Norte América ha tomado el mando. Pero hay una señora peruana que habla español por todos, vuela por primera vez e impresionada, pregunta a los pilotos, si es verdad, que a seis mil metros de altura, habrá necesidad de oxígeno.

Bajo los toldos empiezan los estallidos de los motores, cual si disparasen. Ya está allí nuestra máquina, un Douglas nuevísimo, tan brillante que parece de plata, está en posición de partida dirigida ha-

cia la Cordillera. Todavía inspecciones aduaneras, etiquetas en las maletas, todavía timbres y firmas en los pasaportes; un señor serio y distinguido empaqueta mi máquina fotográfica aplicándole un sello; teme tal vez que revele los secretos de las fortificaciones chilenas en las cimas de los Andes? Siento deseos de darle las gracias por la fe excesiva que pone en mi habilidad de fotógrafo.

Fumamos el último cigarrillo con el piloto; me habían hablado de capotes pesados, de gruesas escalandras de cuero, de guantes forrados y caldeados eléctricamente, y en cambio, el piloto está vestido como nosotros y ni siquiera lleva guantes. La época romántica de las escafandras atadas en las piernas y de los grandes anteojos, ha desaparecido; aun sobre los Andes se vuela ya en traje de calle; antes se abrigaba a los pasajeros, ahora son los aparatos los que necesitan abrigarse y calentarse; menos emociones, pero se viaja en avión lo mismo que en automóvil. Me dicen que en el Douglas se puede hasta conversar, pero no es ésta una gran comodidad y gustoso me quedaría con el algodón en los oídos.

Son las seis en punto y partimos; creo que el respeto por los horarios se ha vuelto ya casi una manía. En efecto, la mayor maravilla de quien cuenta sus impresiones aéreas, parece la siguiente: se parte y se llega a la hora exacta. Las ruedas de la máquina giran y ya estamos a gran altura; no hay tiempo que perder, hay que darse prisa porque el muro de los Andes nos viene al encuentro a trescientos kilómetros por hora. Tenemos apenas tiempo de dar una ojeada a la ciudad que se esconde en la verde cuenca del valle y luego nos dirigimos hacia el cielo. Las colinas y bosques ya han desapa-

recido; ya no se ven sino rocas desnudas, grises, rosadas, amarillas, montones de piedras informes que se derrumban en profundos barrancos y que se abren en negras gargantas regadas por canales de agua espumosa. A medida que subimos, las cimas se yerguen también siempre más altas amenazadoras y desafiantes; parece que la enorme barrera no quisiera ceder y nos disputara el cielo cerrándonos todo paso. Hemos alcanzado tres mil metros; otro impulso más y estamos a cuatro mil. Patrullas de nubes quisieran venir en ayuda para defender las cumbres que superamos una por una, pero la máquina huye, sube siempre, con rumbo hacia el cielo, precisa y matemática. Sería muy peligroso extraviarse. Pasamos por una única ruta como si en el aire estuviera tendida la franja de una calle. Ahora vemos desde arriba de que son hechas las montañas: un gran desorden de la naturaleza, ondulaciones, precipicios, explosiones, grietas, cráteres y todo árido y seco sin siquiera una muestra de yerba ni una hilera de árboles. Allá abajo está el ojo azul del pequeño lago del Inca en el límite con Argentina; aquella sierpecilla negra que se arrastra en el fondo del valle es la línea del transandino; hay alguien que ve hasta la estatua del Cristo Redentor que bendice con generoso gesto de los brazos abiertos, las dos fronteras; pero desde esta altura no es sin un punto blanco apenas visible. Estamos ya a cinco mil metros y la máquina danza en el viento con saltos bruscos de centenares de metros que hacen palidecer los rostros de los pasajeros, delante de nosotros, en la pared que nos separa de la cabina de los pilotos, se ilumina el cuadro de las señales:

**Please fasten your seat belt;**

hay que atarse la cintura para no caer encima del compañero por algún salto demasiado brusco. Quien sufre de mareo, ya puede empezar. La señora peruana ya ha usado su bolsita y parece que tiene intenciones de continuar; se lamenta, se encomienda al Señor y llama fuertemente: «Juan, Juan», el pobre marido que ya tiene que hacer bastante con sí mismo, con el tubo del oxígeno en las narices. Seis mil, seis mil quinientos y todavía subimos; para calmar la aflicción que se experimenta con la altura y la presión todos se han acercado los inspiradores de oxígeno, se necesita un poco de fresco se respira fatigosamente y los oídos bajo el algodón, están llenos de silbidos y zumbidos

A la izquierda vemos los ventisqueros centelleantes del Aconcagua, el gigante de los Andes, la ambición de todos los alpinistas; lo saludamos aumentando el ritmo de la danza como si estuviéramos sobre las ondas de un mar en tempestad. El altímetro marca siete mil metros y hace apenas media hora que hemos partido; abajo no se descubre sino algo blanquizco lactinoso; también el cielo antes azul y límpido, está oscuro: pedazos, entre los dientes del Aconcagua y las cumbres del Mercedario, tiene el color frío del vidrio; una luz primitiva y salvaje, atravezada por relámpagos y resplandores, como si el mundo, aquí en lo alto ardiera aun con el delirio del caos.

Hemos alcanzado la altura máxima, ahora vamos descendiendo hacia abajo, como un cejaie; abajo el abismo, sin planos intermedios hasta la inmensa pampa argentina; estamos suspendidos en el vacío sobre la niebla gris que sube como

humo; si miramos hacia atrás nos parece que los montes se derrumbaran como si desde las cimas se precipitaran enormes avalanchas. Luego la gran muralla se cierra nuevamente; se tiñe de rosa, se desvanece en la niebla de la mañana; descendemos con los ojos cerrados, con el corazón que late lo mismo que después de una larga carrera y cuando las ruedas de la máquina rozan el campo de Mendoza de un leve salto, parece que despertamos de un sueño.

### EL REGRESO

Ultima etapa: Arequipa, Tacna, Arica, Antofagasta. Después de Lima hemos recorrido un largo y estrecho paso entre los Andes y el Pacífico y que no dejaremos hasta llegar a Santiago. El desierto del Perú continúa con el desierto de Chile y por doquiera se contempla la misma desolación inmóvil. De vez en cuando el mar se nos pierde de vista y abandonamos las barreras de la Cordillera de la Costa para entrar en las gargantas de la gran Cordillera y apenas tocamos las cumbres más altas de la **puna**, el gran altiplano que desde el norte de Arequipa llega hasta las orillas del lago Titicaca; el altímetro baila entre los tres mil y cuatro mil metros; precipicios amarillentos, cráteres de volcanes con franjas de nieve, pedazos de desiertos amarillo rojizos. Si de repente aparece en el fondo de los valles y algo de hierba, se lo tragan inmediatamente los vapores de las nubes inmóviles debajo de los mil metros; mundo que está hecho de fragmentos, grietas y cicatrices; y ya no sabe donde terminará la vida. Desde las seis de la mañana en que hemos partido de Lima,

hasta las once, hora de llegada a Arequipa, hemos volado sin ver ni siquiera la señal de tierra cultivada o habitada lo mismo que en los tiempos de la terrible marcha de Almagro que iba a la Conquista de Chile, cuando los hombres caían en el camino, muertos de hambre y frío en la horrible soledad. Verdaderamente era preciso la fiebre del oro impulsar a los ejércitos españoles a través de este infierno de arenas y rocas. «Idos,—habían dicho a Almagro los partidarios de Pizarro que querían deshacerse de un peligroso adversario,—al otro lado de aquellas montañas encontraréis, cien veces más oro que aquí en el Perú, y no solamente oro sino muchos metales preciosos que los Incas no han conocido nunca. Volveréis ricos y poderosos». Los desgraciados que lograron salvarse en la trágica expedición volvieron, en cambio tan pobres, que cuentan las crónicas, no tenían ni siquiera con que cubrirse. Pero ahora el camino estaba abierto y algunos años después Pedro de Valdivia volvía a cruzar las montañas y a través del desierto de Atacama lograba llegar hasta los florecientes valles de Coquimbo y Aconcagua.

Descendimos en Tacna; pero partimos inmediatamente y después de 10 minutos apenas el tiempo para atravesar una especie de duna arenosa color de la miel, volvemos a descender en Arica. Límite entre Chile y el Perú: nombres llenos de Historia, antiguo litigio después de la guerra del Pacífico; también estaba entonces en medio Bolivia; que miraba desde lo alto de sus montañas, pero luego la cuestión se resolvió entre los dos principales contendores y así Tacna fué del Perú y Arica de Chile, y Bolivia tuvo que quedarse encerrada, sin más salida al mar; me

dicen que de allí han venido todos los males de la guerra del Chaco. En medio de la arena del desierto brillan los rieles de una línea férrea que sube hacia la Cordillera grisácea, no hay sino tres coches inmóviles sobre una vía perdida, pero una vez a la semana parte el trencito para La Paz que después de doce horas de subida llega a la cumbre del Continente a llevar a los bolivianos el saludo del mar. Hace un par de meses que han inaugurado también la línea aérea que parte de Tacna y que en el mismo día llega a La Paz, a cuatro mil metros; pero quién sabe si los bolivianos estarán contentos con estas atenciones de sus vecinos. Han soñado siempre con aquel pedazo de Pacífico que han perdido; siquiera una ventanita para asomarse y respirar. Es tan inmenso el Océano frente a estas costas, que se necesita recorrer cuatro mil kilómetros para llegar a la isla de Pascua, y luego otros cuatro mil para llegar a Tahití; sin embargo, una abertura sobre esta inmensa extensión de agua, sería la puerta de la liberación.

Después de Arica, empiezan las pampas salitreras; ni hierba ni agua todo gris, negro, brillante; desierto sembrado con grietas enormes cada vez que estallan las minas y masas que se asemejan a cuerpos monstruosos, garras de animales, enormes tortas como si bajo la dura corteza, tostada por el sol hirviera la pez. Volamos a través del humo con brincos que asustan; me dicen que aquí tanto el aire como este suelo saturado de sales están siempre agitados.

En cuanto se puede, vamos hacia la orilla del mar, pero aun allí todo se ve negro por la niebla, apenas se logran ver las olas espumosas que van a romper contra los

escollos. Pasamos por encima de países muertos, armazones negras de casa abandonadas, chimeneas derribadas, montañas de escombros, residuos, aberturas enormes lo mismo que si hubiera habido un bombardeo; países que antes botaban el oro a manos llenas y, que se han arruinado de un día a otro; no quedan sino las armazones de las máquinas cubiertas de moho, largas hileras de carros echados a perder, volcados en el polvo negro; signo de maldición como si la tierra quisiera también vengarse de las heridas que le han hecho, para extraer de ella sus preciosos secretos.

Pasan las horas y el paisaje es siempre igual, de una monotonía exasperante. Corteza de tierra gangrenosa, revuelta y agujereada por frecuentes explosiones; todos los metales, todas las sales extraídas de las cavidades de este estrecho corredor que se alarga sin fin entre el más vasto océano y la más alta cadena de montañas.

Cuando encontramos otra vez vegetación en el valle de Coquimbo, nos parece una visión; pero luego, en verdad, comienza la vida. En Antofagasta tomamos nuestro **Douglas** el mismo con el cual hemos atravesado los Andes hacia la Argentina y derribamos las últimas nubes a trescientos kilómetros por hora, dirigiéndonos hacia el valle del Aconcagua. Ovalle: es el último nombre que escribimos en nuestra libreta, es la 60.<sup>a</sup> etapa; sacamos la cuenta: veintitrés mil cuatrocientos sesenta y dos kilómetros; pocos minutos más y luego el inmenso anillo de la navegación aérea se cerrará. Nuevamente, en el interior de la cabina se ilumina el cuadro de las señales **Please fasten your seat belt.** ¿Otra vez? No, esto es para los novicios; no

para mí, no me ataré al asiento ni aunque la máquina dance en los últimos escalones de los Andes, no en vano tengo dos diplomas de travesía del Ecuador; y luego aquí están en este pequeño mapa las señales rojas de las etapas más borrascosas: doce temporales; puedo darme aires, puedo ayudar al vecino que no logra atar la cintura al asiento y sonreír a la joven señora que ha subido con nosotros en Tacna y que gime, pálida y con los ojos lívidos. ¿Y los otros compañeros de viaje? Todos los he perdido: el Presidente del Rotary, el banquero de New York, la señorita de Puerto Alegre, los recién casados de Cuba; no me quedan sino algunas tarjetas de visita. Algunos me han dado hasta el número del teléfono. «Venga a verme. Acuérdesse; escríbame».

Tengo los bolsillos llenos de pastillas de goma; de algodón para los oídos, boletas que me daban en cada punto de escala para que después en el hotel, pudiera encontrar pronto mi equipaje atado a la valija, como un ramo de flores, llevo también las **matracas** para la rumba que he comprado en la Habana; y del boleto verde de viaje no me queda sino un pedazo arrugado Miami-Santiago. En pocos momentos más también tendré que entregarlo. ¿Aventuras? ¿Riesgos? Nada, solamente un gran zumbido en los oídos, y en los ojos una imagen confusa de un mundo siempre igual, cielo, nubes, mar, montañas, desierto, hombres blancos y

negros, banderas, uniformes de guardias, rostros ceñidos de agentes aduaneros, levitas de administradores de hotel, ya no recuerdo si es verdad como dicen, que las negras de la Martinica son más hermosas que las de Jamaica; si en Cuba era verano o invierno y si los plátanos más grandes los he visto en Antigua o en Saint Thomas. En el fondo, nada de imprevisto, ninguna maravilla; se viaja bien, pero tal vez demasiado cómodamente; si no fuera así, sería una gran molestia y el señor turista, maniático por las aventuras protestaría con gritos si no encontrara lista el agua caliente para el baño y la red para los mosquitos sobre la cama, pero luego, al regreso nos gustaría mucho decir: me ha sucedido esto, me ha sucedido aquello; en cambio, pongámonos una mano en el pecho y confesemos francamente que no nos ha sucedido nada, ni siquiera una pequeña **panne**. Todo y en perfecto estado, en perfecto horario. La hora exacta cuando hemos partido hace cuarenta día de Santiago y es la hora exacta cuando bajamos sobre el mismo campo de aterrizaje delante de los galpones de zinc del aeródromo; veintitrés mil cuatrocientos sesenta y dos kilómetros he escrito en la libreta de notas, pero luego, mirando la valija en la que está pegada la etiqueta azul de mi viaje aéreo me parece haberla recortado yo, del continente, con las tijeras, en el mapa de la América del Sur.