



Josep Pla

Pla Fin de semana en Nueva York



Fin de semana en Nueva York

Josep
Pla

Ediciones Destino
Colección Destino Clásicos
Volumen 16

Título original: *Weekend (d'estiu) a Nova York*, incluido en *Les Amèriques* (volumen 34 de la *Obra completa* del autor).

© Herederos de Josep Pla, 1981

© Editorial Planeta, S. A. (1960, 2016)
Ediciones Destino es un sello de Editorial Planeta, S.A.
Diagonal, 662-664. 08034 Barcelona
www.edestino.es
www.planetadelibros.com

© de la nota editorial: Xavier Pla, 2016

© de la traducción de los fragmentos inéditos en castellano: Concha Cardeñoso Sáenz de Miera, 2016

© de las imágenes: EFE; Fundació Josep Pla; Fundació Josep Pla, archivos de Josep Vergés, Ediciones Destino y Frank Keerl Pla; Ediciones Destino.

Primera edición en *Áncora y Delfín*, bajo el título *Viaje a América*: 1959
Primera edición en Destino Clásicos: marzo de 2016

ISBN: 978-84-233-5077-3
Depósito legal: B. 5.886-2016
Impreso por Black Print
Impreso en España-*Printed in Spain*

El papel utilizado para la impresión de este libro es cien por cien libre de cloro y está calificado como papel ecológico.

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal).
Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra. Puede contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47.

Nota a la presente edición.....	7
Prólogo de Josep Pla	11
Prólogo de Néstor Luján	15
Fin de semana en Nueva York.....	23
Entrevista a Josep Pla	233
Créditos de las imágenes.....	251

I

De Cádiz a La Habana

La motonave *Guadalupe*, de la Transatlántica, zarpó de Cádiz rumbo a La Habana y a Nueva York a las cinco y media de la tarde del día 3 de agosto de 1954.

La rada de Cádiz es espaciosa y tiene una curva muy bella, muy suave; pero, al empezar a navegar, la luz era tan fuerte, tan pegajosa y pastosa que casi no se veía nada. A contraluz, y como puesta en la boca de un horno, se veía el perfil de la ciudad, muy roto: lo que en el país llaman «afiligranado». Los arenales del sur de la ciudad, los blancos de San Fernando, de La Carraca y del Puerto de Santa María tenían una cualidad gelatinosa, casi líquida, en la luz deslumbrante y pesada. El cielo estaba azul pálido, un azul vaporoso a la luz del sol. Navegada la fabulosa curva de caracol de la bahía, el *Guadalupe* puso proa al cabo de San Vicente. Al norte, la costa gaditana, la desembocadura del Guadalquivir, el litoral de Huelva —costas bajas— se perdían en la inconsistencia de la atmósfera, en una bruma bochornosa, de color amarillento de esparto dorado.

Después de medianoche pasamos frente al fuego del cabo de San Vicente, que estuvo un buen rato dando unos brillos agudos. A poniente del faro flotaba en el aire, como una luciérnaga, el resplandor anaranjado de la ciudad portuguesa de Lagos.

Para desalterarnos un poco del calor de Cádiz pasamos una parte de la noche en cubierta, mirando las estrellas, y contemplamos los brillos del faro, hasta que el fuego, en la estela fosforescente del *Guadalupe*, dio las últimas boqueadas. La fulguración exhausta, la última presencia de Europa, se hizo invisible.

Es en ese momento, me parece, al dejar atrás las costas de Europa y emprender el barco una ruta que aparentemente no va a ningún sitio, cuando una obsesión impresionante afecta al pensamiento. Sospecho que le ha pasado lo mismo a todo el que ha cruzado el Atlántico. En los últimos siglos, millones de ciudadanos de Europa han hecho la travesía del Atlántico en busca de una nueva patria. Por este mar ha pasado y sigue pasando la mayor corriente de transmigración registrada en la historia. A partir del siglo xvii, el movimiento humano hacia América del Norte, sobre todo, adquirió proporciones considerables. Impulsados por persecuciones religiosas, por opresiones políticas, por injusticias nefastas, grandes grupos del norte y del centro de Europa abandonaron su patria para empezar una existencia nueva en América. Más adelante, la emigración tuvo una motivación económica y se originó por el exceso de población en algunos países europeos, sobre todo en Alemania e Italia. En cualquier caso, siempre existió en el movimiento

migratorio una asfixia moral o material de base. Por distintas que fueran las naciones, por diferentes que fueran los emigrantes —de raza, de religión o de Estado—, a todos los movía una misma obsesión: la de crearse un porvenir en un país virgen y sobre todo en un país libre. La libertad de los Estados Unidos, organizada sobre la seguridad de una Constitución estable y de unas instituciones sólidas, ha sido la idea motriz que ha impulsado a cruzar el Atlántico a millones de seres humanos. Desde el siglo XIX, la ruta marítima del Atlántico norte se ha convertido en la más importante del tráfico marítimo mundial. Cuando se piensa en estas cosas ante este panorama tan dilatado del mar, la obsesión se proyecta a su auténtica, enorme escala.

La travesía del Atlántico

Al día siguiente por la mañana nos encontrábamos en pleno océano, con un poco de mar movida y viento del noroeste: los alisios del norte, que soplan con una deliciosa monotonía refrescante. El mar tenía un color azul intenso —casi mediterráneo—, el cielo se presentaba limpio y abierto y los horizontes muy claros. Sobre el Atlántico había una inmensa soledad soleada.

Más por aprensión que a consecuencia del verdadero estado del mar, la singladura causó muchas bajas en el pasaje. El comedor quedó prácticamente desierto. Se encontraban pocas personas bajo los toldos del

puente, paseando por los corredores, subiendo y bajando escaleras. Siempre pasa lo mismo en las travesías: en su transcurso, la gente —personas gratuitas a veces— desaparece de repente y sólo volvemos a verla pálida y descompuesta en el primer muelle en el que atraca el barco. El mareo, el mal del mar, lo puede padecer todo el mundo, incluso, en determinadas circunstancias, los navegantes más curtidos. Pero parece que en esta travesía mi estómago no está dispuesto a someterme a esta tortura. Bien mirado, el mar está lo mejor que podía estar, sobre todo teniendo en cuenta lo que sugieren las palabras océano Atlántico. Esto me permite acercarme a algunas ventajas delicadísimas. Fuera de las aguas jurisdiccionales, se rompieron los sellos de los depósitos del barco y aparecieron en el bar los alcoholes y los tabacos de la mejor calidad a precios que tenemos que calificar necesariamente de admirables. Estas apariciones me quitaron algunos años de encima. Cuando, por razones absolutamente suficientes, uno se convierte en un tipo abstemio y moderado, el contacto con estas viejas e inolvidables mercancías es especialmente agradable.

En el transcurso de esta primera singladura uno tiene que organizarse la propia vida, porque ahora vamos a estar unos cuantos días yendo a toque de campana. Lo ideal sería, naturalmente, levantarse temprano y dedicarse a lo que se suele llamar la vida higiénica y saludable, que es la mejor. De todos modos, cada cual tiene del tiempo su idea particular: es la cosa más subjetiva que se pueda imaginar. Las horas de la mañana siempre me parecieron más largas y aburridas que las horas nocturnas: no teniendo nada

que hacer, entiéndase. Puesto que la mañana, en este barco, se me hace tan larga como en tierra, dimito de las horas matutinas y entro en lo que para mí ha sido siempre la vida normal. La comida, la siesta (que aprovecho para leer un poco), las conversaciones que me depara el azar, la contemplación del mar al atardecer, las puestas de sol, el crepúsculo, la cena, el bar. Como puede apreciar el lector, el *dolce far niente* es absoluto. Por eso son tan saludables las travesías por mar. No se puede pedir más: la relajación es total. Por otra parte, el camarote, que dispone de un magnífico sistema de aire acondicionado, es acogedor y se está en él muy a gusto. No recuerdo haber pasado unos días de canícula más frescos y agradables que los de estas singladuras atlánticas. En realidad, la única obligación importante es ir atrasando el reloj a medida que avanzamos hacia poniente y según la situación geográfica en la que nos vamos encontrando sucesivamente. Pero, como nunca he tenido reloj, estoy liberado incluso de esta obligación.

Así pues, vamos descansando...

Realmente soy de los que creen —por la experiencia de este y de otros desplazamientos— que se puede descansar en el curso de un viaje por mar. Claro que descansar es también otra idea subjetiva, muy personal. En realidad, los únicos seres susceptibles de descansar son los que han nacido absolutamente descansados. De todos modos, en un barco se pueden hacer tres cosas que descansan realmente... sobre todo si se ha conseguido vivir en cierto aislamiento. Estas cosas son: mirar el mar, mirar la larga estela de espuma que deja el barco y contemplar las

puestas de sol. Son cosas que descansan no solamente porque son tres espectáculos gratuitos, sino porque infunden en el espíritu una situación de calma que encaja divinamente.

El mar es inasible. Cuando uno intenta adjetivarlo de la mejor manera que sabe, aparecen indefectiblemente, en la punta de la pluma, los adjetivos de los románticos: el mar inmenso, ilimitado, la calma inefable del mar, la luna en el mar, el mar tempestuoso, que es cuando le pone a uno los símbolos genitales por corbata. Pero después de formular estos lugares comunes y algunos más, pocos, y el repertorio se agota, resulta que no hay nada más que decir y la decepción es total.

La espuma que deja el barco, tanto la espuma que levanta la quilla y se cuela a babor y a estribor como la estela de remolinos de agua que produce el movimiento de la hélice y que sale por popa y allí va quedando, es un espectáculo fascinante. Esta mezcla de agua y burbujas de aire —porque la espuma es eso— toma color según la fuerza interna del remolino que la agita, y a veces llega a los azules eléctricos más rutilantes, a veces casi al carmín que es susceptible de producir la luz artificial. No entremos ahora en la discusión de si los colores naturales son más bellos que los artificiales. Yo creo que los naturales son mucho más bellos; pero, en fin, dejémoslo aquí porque no acabaríamos nunca.

—De todos modos, no se precipite antes de ver la luz artificial de Broadway... —me dice un compañero de viaje.

—Sí, ¡ya veremos! De todos modos, tengo entendido que las fulguraciones espumeantes de la luz ar-

tificial de Broadway tienen sobre todo un propósito de propaganda comercial. Son luces que anuncian productos para neutralizar la presencia excesiva de las axilas humanas, o Coca-Cola, o fajas para señoras de formas desbordantes. En Europa, los antiguos utilizaban la espuma para necesidades menos prosaicas y, en cualquier caso, más elegantes. De la espuma de las olas amargas concibieron imaginativamente la aparición de un bellissimo cuerpo de mujer, el cuerpo soñado de Venus, si no me equivoco. Es simplemente otra forma de entender la espuma marina, que es de nácar, como la piel de la diosa que produjo tantos estragos y tan bellas palabras.

Y la tercera son las puestas de sol sobre el mar. Se suele decir que el mar nunca aburre, que es un espectáculo que imanta la vista constantemente, que proporciona diversión ilimitada. Tal vez sea una concepción ligeramente idílica en exceso. El mar es realmente entretenido, pero a la larga su cósmica indiferencia fatiga un poco. Y vivido fluctuando sobre las olas, tiene un elemento de inseguridad, hasta en los días de mayor calma, que te roe por dentro ineludiblemente. Ser buen marinero significa haber superado esta sensación mediante una naturaleza impávida, pasiva y un poco ensimismada. El mar da más de sí cuando sirve de marco a algún espectáculo. Esta travesía, sin embargo, es totalmente monótona por lo que a hallazgos se refiere. Hasta que navegamos en las aguas del sur de las Azores no encontramos ni un alma: ni un barco, ni un avión, ni un monstruo marino. Horas y horas de soledad completa, suspendidos en el latido sordo, uniforme y maquinal de los

motores del barco. La cercanía de las Azores nos permitió ver un rebaño de delfines que pasaron, se alejaron y desaparecieron en el vasto espacio azul.

Por eso el espectáculo de la puesta de sol llenaba nuestras largas horas de la tarde. En el transcurso de la tercera singladura, el tiempo, sin salir el mar del régimen de los contraalisios, se encapotó un poco y una nubosidad densa cerró los horizontes. El *Guadalupe*, que en estos primeros días navegaba siguiendo la órbita aparente del sol, permitió que a la vista de los pasajeros aparecieran frontalmente, por la proa, unos crepúsculos de gran belleza. Eran espectáculos lentos que se iniciaban al declinar la tarde; los días de cielo limpio, completamente despejado, el espectáculo no resultaba tan sublime como los días de horizonte más amueblado. La coloración de las nubes y del mar se debía primero a una incandescencia lumínica del color de la mantequilla fresca, como un deslumbramiento producido por un resplandor de prodigio y de aparición; después, a medida que la luz del sol iba tomando un color de yema de huevo, el universo de poniente se pintaba de una coloración acarminada —de un color de langostino cocido— de una cualidad de celofán vítreo y frío; al final, con el sol ya moribundo, sangrante y flácido, como una herida escenográfica, aparecían los malvas, los morados, los cobrizos, los cárdenos, mientras la superficie del agua se teñía lentamente de gris cada vez más oscuro y la noche avanzaba.

Así pasábamos las singladuras, con un tiempo excelente, la luna en cuarto creciente, el viento estable y la maravilla renovada a diario de los largos crepúsculos sobre la soledad del mar.

De Cádiz a La Habana hay cuatro mil millas y pico, cuando se intenta ganar la capital de Cuba por el estrecho que forman las Bahamas y Florida, entiéndase.

Las mil quinientas primeras millas pasaron volando, imperceptiblemente. En una travesía, si a uno no lo castiga el mareo y siente alguna curiosidad, ¡hay tanto que ver en un barco! De la rueda de proa al codaste de popa hay un mundo de maravillas. Los barcos modernos llevan aparatos fascinantes. El radar, el girocompás, que es el timonel mecánico, el radiogoniómetro para fijar la posición cuando hay niebla, el tocómetro, son prodigios auténticos de la navegación actual. Y otras muchas cosas que por no ser habituales tienen un enorme interés.

El mar de los Sargazos

Navegando con esta placidez llegamos al mar de los Sargazos, inmenso espacio del Atlántico así llamado porque en algunos parajes flotan sobre el agua grandes alfombras de algas y de ictíneas de color marrón ligeramente cereza. A veces, el oleaje y el viento desplazan a centenares de millas trozos y despojos de estos campos, que fluctúan, esporádicos y dispersos, como a veces se encuentran a ras de costa. El *Guadalupe* navegó propiamente por el mar de los Sargazos, pero pasó por el sur de los grandes campos de algas. Sin embargo, estuvimos muchas horas viendo pasar a babor y a estribor, como si se los llevara un río, es-

tos despojos vegetales que a veces conviven con peces que saltan y que, en conjunto, crean en medio del Atlántico la ilusión de la proximidad de la tierra.

Según los geógrafos, en el mar de los Sargazos no hay corrientes, porque en realidad este espacio constituye el epicentro a cuyo alrededor giran en remolino las corrientes oceánicas. En el centro de este espacio reina una absoluta inmovilidad. Así, las algas están prisioneras en el eje central del remolino; no pueden salir del círculo que gira a su alrededor. En esta área hay peces, generalmente voladores. Los que yo vi eran más bien pequeños. Entraban y salían del agua como los peces espada, con un destello blanco y azul.

Nos encontrábamos en estas latitudes cuando el viento cambió al cuadrante contrario, desplazándose del noroeste al suroeste. Aumentó el calor. Por la tarde y por la noche del 9 de agosto, con una atmósfera asfixiante y plomiza, cayeron unos chaparrones tropicales. Con la lluvia nos llegaron intensas vaharadas de aire caliente. En nuestro clima, la lluvia refresca la atmósfera, produce un aire ligero y afinado. Por el contrario, esta lluvia tropical densifica la atmósfera y la hace más espesa. La sensación que produce es muy singular: es como si el aire que le rodea a uno fermentara y aumentara de peso y grosor.

Y poco queda ya por contar de esta parte de la larga travesía. De la sucesión de estos días sólo queda por señalar una cosa curiosa: la aparición en nuestro campo visual de tres barquitos, que, según nos dijeron, eran balleneros, y el paso, al día siguiente, de un grupo de ballenas pequeñas que navegaban lanzando su surtidor de agua con una confianza y

una tranquilidad perfectas. ¿Ballenas y balleneros en los mares tropicales? Al principio no me lo podía creer, pero, ante la experiencia de los tripulantes del barco, tuve que rendirme a la evidencia. Yo no sabía que en determinadas épocas del año estos animales se desplazan a distancias desmesuradas: hasta los mares tropicales. En cualquier caso, fue la primera vez que vi ballenas vivas. Eran pequeñas, pero estaban vivas y me parecieron de muy buena clase y exactamente iguales que las imágenes que había visto de estos extraños mamíferos del mar.

También pasó muy cerca de nosotros, en el mar de los Sargazos, al atardecer, un gran petrolero noruego muy cargado, y digo noruego porque llevaba el nombre y el registro del puerto pintados en el costado. Navegaba lentamente, desde algún puerto petrolero del golfo hacia el norte de Europa. A bordo no se veía ninguna señal de vida humana. Estuve un largo rato contemplándolo, porque para mí no hay imagen más romántica que la visión de un barco solitario en alta mar. Esta imagen lleva ligada una infinidad de recuerdos literarios, algunos de gran calidad, como el barco fantasma de las *Aventuras de Arthur Gordon Pymm*, de Poe, si no yerro.

Aparición de las tierras americanas

Las últimas mil quinientas millas de nuestra navegación fueron, si cabe, aún más agradables que las primeras. El tiempo, que siempre fue bueno, al lle-

gar a los mares del trópico entró en una bonanza maravillosa, apenas levemente refrescada por el viento del suroeste. Este aire contrarrestaba un poco el aumento de temperatura natural en estos espacios. Apareció un mar exactamente para millonarios que se dedican a vivir a bordo de un yate bien provisto de bebidas frescas, señoras agradables y conversaciones banales. En determinados momentos, el azul de las aguas, rizado por el vientecillo, era como el del golfo de Nápoles en sus mejores momentos. El cielo apareció con una lujosa luminosidad y, si el aire se iba volviendo sofocante —el aire libre—, el acondicionado de los camarotes resultaba muy agradable y tenía el punto picante que en estos momentos puede tener la sombra de unas hayas o de unos robles en el corazón de los Pirineos. ¡Qué invento tan maravilloso éste del aire acondicionado! ¡Qué hallazgo, sobre todo para vivir en los países tropicales! ¡Qué manera prodigiosa de eliminar los malos olores que arrastraron los barcos tantos siglos!

De esta forma íbamos acercándonos al canal de la Providencia, que pasa entre las Bahamas —el rumbo del *Guadalupe* se mantenía en este canal—, y este acercamiento tuvo como característica cierta profusión de lluvias torrenciales, de aspecto ciclónico, pero sin malicia, lo justo para hacernos una idea de lo que es la meteorología antillana. En el calor húmedo, pegajoso, del aire, parece flotar la asfixia de una reminiscencia de grasas en descomposición, de fruta dulce, blanda y tropical, ligeramente corrompida y pasada. Después de los aparatosos chaparrones, que caen de unos nubarrones negros y dramáticos y pa-

san sobre el mar levantando una polvareda blanca, la atmósfera se desaltera un poco. Después sale el sol otra vez y parece que la evaporación de la lluvia que impregna la madera y el hierro del barco aumenta el calor del que nos habíamos librado momentáneamente.

A las tres de la tarde (hora local) del día 12 de agosto avistamos la isla de Ábaco, del archipiélago de las Bahamas. La isla apareció baja, ligeramente ondulada, de un verde lustroso y brillante, con unas masas esbeltas de árboles y un faro al lado de una casa blanca. Ésta es la primera tierra americana que aparece a nuestra vista. ¡Tierras de América! ¡Se dice pronto...! Es una tierra, sin duda, como las demás, pero su presencia hace vibrar un momento una cuerda sentimental, inédita e intacta. Enseguida aparece el tópic: es una bandada de pájaros que se nos acercan y que siguen la estela de espuma mucho rato. Siempre fue así y siempre lo será. Son los primeros volátiles que vemos desde que dejamos atrás las gaviotas de la bahía de Cádiz.

La isla de Ábaco forma el límite septentrional del canal de la Providencia. A las cinco de la tarde aparece el límite meridional: la costa de la isla de Andros. Seguimos el canal, proa a poniente, a la vista de una puesta de sol de belleza incomparable. A mí me parece que, a medida que nos acercamos a las Antillas, las puestas de sol no han hecho más que mejorar. Quizá sean ahora un poco más escenográficas. Son realmente un espectáculo delicioso, cosa que, sin embargo, quizá no puede ser de otra manera, porque los cielos de las Antillas son los más bellos que

hay. Son cielos —por lo que voy viendo— que parecen de lujo, que se caracterizan por no estar nunca completamente vacíos, desamueblados y despejados, sino poblados de grandes castillos de nubes blancas, limpias, esponjosas, como si fueran de nata montada, que, en contraste con el frío químicamente puro de la bóveda celestial, producen un efecto extraordinario. En la reproducción de estos celajes se ha especializado una conocida revista americana, el *National Geographic Magazine*, que ha reproducido fotografías prodigiosas de estos azules vivos, de castillos de nubes blancas: nubes soberbias, esplendorosas, que parecen viajar por el espacio esparciendo una gran apacibilidad.

En torno a la medianoche aparecieron los fuegos de la tierra firme americana: la costa de Florida. El *Guadalupe* enfiló entonces por el centro del inmenso canal que forman las Bahamas y el litoral de este estado americano, canal que está afectado, en su parte central, por la corriente del golfo de México, o sea, por el Gulf Stream, que va de sur a norte paralela a la costa de los Estados Unidos. En cambio, por el litoral pasa una corriente contraria que va de norte a sur. El *Guadalupe* se acercó al litoral americano para aprovechar esta corriente favorable. Esto nos permitió contemplar uno de los mejores espectáculos nocturnos de este viaje: en determinado momento, en efecto, surgió sobre el mar, a poniente, un resplandor difuso que fue ampliándose y acentuándose: el resplandor de la inmensa, apaisada aglomeración urbana de la ciudad de Miami: Miami Beach, hablando con propiedad. Fue como una prodigiosa aparición que se concreta-

ba a medida que nos acercábamos, una explosión de luminotecnia proyectada sobre muchos kilómetros, a lo largo del paseo marítimo de la ciudad, llamado Atlantic Boulevard. Aparecieron fulgurantes luces rojas, manchas de color verde, azul, blanco, carmín, ámbar, suspendidas sobre el mar, flotando en la hormigueante luminosidad de la aglomeración urbana. El mejor encanto de esta fulguración fue que, aunque se trataba de anuncios de publicidad, no llegaban a concretarse. Se veía solamente la mancha, el impacto en la noche azul y tropical. Y, si la aparición era bella, más delicada, quizá, fue su lenta disolución en el espacio ahusado que dejaba el barco al pasar: al final, las luces parecían un rosario de caramelos de colores, titilando como luciérnagas sobre el agua del mar, emblanquecida vagamente por la esponjada y pálida luz de la luna. Dejamos así la costa de Florida por la popa y doblamos el fuego de Alligator Rooks de madrugada.

Cuando se hizo de día nos encontrábamos ya en aguas del golfo de México, atrás quedaba Cayo Hueso. Teníamos la isla de Cuba, invisible, por levante y llevábamos rumbo sureste. A las once de la mañana (hora local) apareció, incierta, la tierra de la isla de Cuba, una tierra baja, ondulada suavemente, de un color verde oscuro, un color como si transpirase, sudando, al que el sol sobre la botánica daba una cualidad bruñida y brillante. A medida que nos acercábamos a tierra se manifestaban los detalles: un acantilado bajo, salpicado de casas minúsculas, con pequeños terrenos de cultivo parcelados y las largas curvaturas blancas de las playas. De lejos parecía un

paisaje conocido; pero de cerca resultó otro paisaje. De repente surgieron sobre el verdor que cubría el pie del acantilado unas sombras grises: las primeras estructuras verticales de La Habana. A medida que nos acercábamos, los detalles se hicieron visibles y se concretaron. Viniendo de Cayo Hueso, se ve primero La Habana nueva, La Habana americana, antes que la ciudad colonial y tradicional. Distráidos con los modernos rascacielos, casi no nos dimos cuenta de que el *Guadalupe*, navegando lentamente, entraba en la boca de trabuco del puerto, dejando a la izquierda la mediocre ruina colonial del castillo del Morro y las decrepitudes cuarteras de La Cabaña. Al pie de la fortaleza del Morro —que me recuerda a la indumentaria vieja del general Weyler— dicen que hay, en las incisiones del litoral, unas cuevas de tiburones. Me habría gustado ver alguno, pero no vi ninguno, aunque me fijé. Pero en las costas de Cuba hay tiburones, como lo demuestra la literatura de Hemingway; y, aunque la prohibición de tirar basura en el puerto parece que ha reducido su presencia, quedarán algunos, aunque sólo sea para dar un poco de aliciente al turista que llega a este puerto, que por un lado es modernísimo y por el otro, enormemente arcaico. De todos modos, el Morro, La Cabaña y los tiburones son cosas que se pierden en la niebla del pasado.

La boca del puerto es estrecha, pero después se ensancha considerablemente. El *Guadalupe* inicia sus operaciones de fondeo. Entretanto, ante La Habana colonial contemplo el perfil un poco caótico de la ciudad, desde el puerto, que me recuerda a una

Barceloneta sin duda más grande, en la que se destacan los rascacielos, la cúpula del Capitolio y el monumento a Martí (el libertador), que se está construyendo ahora y que será coronado con la luz de un faro.

Siento la sorpresa inmensa de encontrarme en esta ciudad. Es una ciudad que no estaba en mi apriorístico itinerario vital.