

**TIC-TAC**

**UN LIBRO DE AVENTURAS INEDITAS**

Por Luis ALVAREZ CRUZ

Como es lógico, cuando uno se enfrenta con un libro de aventuras, este libro está escrito por alguien que no es uno.

Y, en cierto modo, por mucho que se le eche de imaginación a la lectura, uno ha de limitarse a participar en las peripecias del autor, que pueden ser vividas o también pueden ser inventadas.

Resulta, naturalmente, más cómodo. Y así, por ejemplo, en "Los tres mosqueteros", en "Robinson Crusoe", en "Buffalo Bill" y, en suma, en tantos y tan diferentes personajes, que pueden empezar en "El Lazarillo" y terminar en donde se quiera: en Tartarín, sin ir más lejos.

En estos días he recibido varios obsequios de almanques correspondientes a mil novecientos sesenta y nueve, recién salido del cascarón. Practicamente, un año aún virgen. Una excelente coyuntura para ejercitar la fantasía.

El calendario nos ofrece una posibilidad de anticipación. A lo largo de los doce meses pueden ocurrir estas o las otras cosas. Necesariamente sucederán cosas. Habrá nacimientos, bautizos, bodas y defunciones. Y también hay que contar con los acontecimientos imprevistos. Un almanaque, salvo el santoral y las fases de la Luna, es como un libro de aventuras y, de otra manera, como un "puzzle" en el que siempre nos ha de fallar una pieza, que es, por otra parte, la que aspiramos a colocar en el lugar que le corresponde.

Por lo demás, un libro terrible, oscuro y estremecedor, con sus domingos y otros días de fiesta en rojo para distinguirlos de los demás días en negro. ¿Sabe nadie cuál será su auténtico día de fiesta?

El juego consiste en echarse, como si dijéramos, al camino adelantándose al tiempo. Un absurdo, claro está.

**LA ISLA Y LOS BARCOS**

**Hoy llegará el destructor "Amsterdam", de la Marina Real Holandesa**

**Construido en 1956, está especialmente diseñado para la lucha antisubmarina Su artillería de 120 milímetros, con mando a distancia, puede hacer 50 disparos por minuto**

Por Juan Antonio Padrón Albornoz

Para las primeras horas de esta mañana está prevista la llegada a nuestro puerto del destructor antisubmarino "Amsterdam", de la Real Marina Neerlandesa. Viene al mando del capitán de fragata señor Regt y permanecerá surto en Santa Cruz hasta el próximo día 13, fecha en que continuará viaje.

Este destructor es la sexta unidad que en la Real Marina lleva el nombre de la ciudad que, a principios del siglo XIII, era sólo un poblado de pescadores en posesión de los señores de Amstel, vasallos del Cabildo de Utrecht. Sin embargo, un siglo más tarde, se elevó la categoría de la localidad que, por entonces, comenzó a gozar de derechos municipales. En 1280 los señores de Amstel fueron vasallos de Holanda y la población cayó en poder de ésta. Por la participación que tuvo Gilberto de Amstel en el asesinato del conde de Holanda en 1296, la ciudad y el territorio de Amstel fueron anexionados por los condes de Holanda, quienes, a su vez, respetaron los derechos de aquella.

En los siglos XIV y XV creció Amsterdam con el comercio de los mares de Levante y, en el siglo XVI, ya era la ciudad más próspera de la Holanda septentrional.

Su nombre, repetimos, ha figurado en seis ocasiones en otras tantas unidades de la Marina de guerra holandesa. Las dos primeras que lo ostentaron fueron veleros puros, ejemplos típicos de aquellos orgullosos

"wooden walls" que, valga la exacta expresión inglesa, fueron el orgullo de las Marinas de todo el mundo en aquella época de la poesía y el romanticismo en los océanos.

Ya en la etapa del vapor, el nombre pasó a una de las primeras fragatas de ruedas que poseyó la Marina de Holanda. En 1849 se botó la "Ardjoano"—que en grada se le dió el nombre de "Pluto"—que, con sus 1.486 toneladas y ocho cañones marchó destinada a las entonces Indias Orientales, base del imperio colonial de su nación. Al año siguiente se botó la "Gedeh", muy similar a la anterior, y que fue precisamente el último barco construido en el Arsenal de la Marina en Rotterdam.

Mientras estas dos fragatas mixtas terminaban su armamento, se puso la quilla de otra, de 1.529 toneladas, que recibió—en grada aún—los nombres de "Sindoro" primero y "Salak" más tarde. Sin embargo, cuando llegó el momento de la botadura, lo hizo bajo el de "Amsterdam" y, con sus seis piezas de artillería, fue también destinada al apostadero de Batavia.

Tras la "Amsterdam", e inspiradas en sus líneas marineras, se construyeron las "Valk", "Merapi" y "Bromo" que, como sus antecesores, fueron unidades de larga vida marineras, a punto tal que, en 1910, aún se encontraba a flote la última mente nombrada, si bien sirviendo como pontón carbonero en la base de Merauke.

**El cuarto "Amsterdam"**

A principios del siglo actual, la Marina de guerra holandesa ordenó la construcción de tres acorazados guardacostas: "De Ruyter", "Koningin Regentes" y "Hertog Hendrik".

De la construcción del primero se encargaron los astilleros

protectriz de dos pulgadas. Las torres y barbetas estaban protegidas por planchas de acero con espesor de cuatro pulgadas mientras que la torre de mando lo estaba por coraza de nueve.

Los años pasaron por ellos y en 1933 el "Tromp" fue da-



El destructor holandés "Witte de With", construido en Rotterdam por los astilleros de la Fijenoord en 1928. El 1 de marzo de 1942 fue bombardeado por la aviación japonesa en Sourabaya y, al día siguiente, hundido por su propia tripulación para evitar cayese en manos del enemigo.—(Reproducciones fotográficas Juan Hernández).

marinos holandeses que primero llegaron a dicho puerto.

Entonces se le remolcó a Holanda y, como el "Amsterdam IV", quedó habilitado como pontón en su antigua base de Den Helder. Cuando se construyó el "Amsterdam" que hoy se

**El remolcador "Amsterdam"**

Tan pronto como las fuerzas alemanas comenzaron la invasión de Holanda, ésta inició la lucha en su legítima defensa. Y la Marina Real participó activamente, a tal punto que ciertos nombres—"Van Galen", "Gerard Callenburgh", "Tejerk Hiddes", "Brinio" y "Frisio"—se inmortalizaron en la heroica defensa.

Cuando ya ésta se hizo desesperada, se ordenó a todas las unidades, tanto mercantes como de guerra, que se dirigiesen

encuentra en nuestro puerto, tomó la numeral "A 888" y, bajo ella, aún continúa prestando servicio en su actual condición de barco depósito, "logements chepen" según la clasificación oficial de la Marina Real Holandesa.

codo a codo con los "Empire" británicos— se requirió también el moderno pesquero "Amsterdam", de 386 toneladas, que, debidamente transformado, se dispuso a llevar a cabo las mismas operaciones que sus hermanos de bandera.

El "Amsterdam" había sido construido en 1937 en los astilleros J. Smit, de Alblasterdam y sus máquinas en la Arnhemse Stoomslephelling. Eran sus principales dimensiones 50 metros de eslora por 9 de man-

carga, son sus principales dimensiones, 116 metros de eslora total por 11,7 de manga y 5,2 de calado. El aparato motor está compuesto por turbinas Parsons que, tomando vapor de cuatro calderas Babcock and Wilcox, le dan 60.000 S. H. P. sobre dos hélices y una máxima en servicio de 30 nudos, si bien, como todos los de la serie, alcanzó y mantuvo los 42 durante las pruebas oficiales efectuadas con anterioridad a su entrega. Para mejor maniobrabilidad, está dotado con dos timones y las hélices giran a 370 revoluciones por minuto cuando van a la máxima.

El armamento lo integran cuatro piezas de 120 milímetros, automáticas y con mando a distancia, en dos torres dobles. Lleva además un obús de 120 para iluminantes, seis antiaé-

reos de 40, y dos lanzacargas, cuádruples, del tipo Bofors. Las torres, como también el puente de mando y partes vitales del casco, cuentan con una protección similar a la de los cruceros ligeros de antaño. Es muy notable la cadencia de fuego que puede obtenerse con la artillería de 120 milímetros, la cual puede hacer cincuenta disparos por minuto.

La estampa marinera es perfecta y muy lograda, con una proa valiente y arrufada y castillo que se prolonga hasta el puente. La chimenea proel es un híbrido de la que se instaló en los viejos acorazados rusos del tipo "Marat" y la que llevan los "Daring" ingleses.

La tripulación del "Amsterdam" está compuesta por 17 oficiales, 20 suboficiales y 209 marineros.

**COLABORACION**

**RINCON ENIGMATICO**

Por Beny González Machín

Soledad. Una de las más terribles y espantosas palabras que encierra el "Diccionario".

Una mezcla de niebla negra que envuelve y oculta al hombre, como en un cono invertido, dejándole encerrado y ciego. No sé lo que puede soñar el hombre envuelto en un valle de lágrimas; no sé—digo—si todo lo que siento es dramatismo.

Sí. La vida es buena. La vida es buena y hermosísima. Como un amanecer. Como el día por la mañana pero...

—oOo—  
Era en aquel invierno de 1959 cuando mis padres se des-

miedo, aunque parezca un ser extraño ante tus ojos...

—oOo—  
Sí; quiero que me des de comer a todas horas. ¿Para qué negarlo? Estoy hambrienta. Hambrienta de amor, de cariño; por soledad, si quieres. Me siento rodeada de muchas gentes pero, escúchame, estoy sola. El hombre puede rodearse de múltiples y variadas cosas y, sin embargo, sentirse solo, vacío.

¿No parece esto un enigma? No sé si será una excepción en esta vida; pero cuanto más diferente parezca, ante las cosas que me rodean más cerca



que es, por otra parte, el que aspiramos a colocar en el lugar que le corresponde.

Por lo demás, un libro terrible, oscuro y estremecedor, con sus domingos y otros días de fiesta en rojo para distinguirlo de los demás días en negro. ¿Sabe nadie cuál será su auténtico día de fiesta?

El juego consiste en echarse, como si dijéramos, al camino adelantándose al tiempo. Un absurdo, claro está. Pero en esto consiste la aventura. No en lo vivido y testimoniable, sino en lo que carece de todo testimonio posible por cuanto no se ha revelado.

Ni que decir tiene que en este juego, que acaba por convertirse en obsesión, cada uno interviene con cartas marcadas según propenda a ver con simpatía o con antipatía los meses, las semanas y los días del año. No todos coincidimos en esas filias y en esas fobias. Aun partiendo de un mismo afán, de un mismo sueño, los resultados serán distintos, porque cada uno tiene su propia novela.

La aventura es fácil, pero en algunos casos peligrosa. Sucede como cuando uno se mete de lleno en el ámbito de la astronomía, en el que todo termina por complicarse en términos terroríficos que hacen vacilar a la razón, ¡pobre libélula perdida en el espacio!

Yo supongo que quienes hayan intentado hacer de un calendario un libro de aventuras regido por la ley del azar habrán desistido de su propósito si en verdad han enderezado la imaginación en un sentido racional, en el que no puede faltar ninguno de sus elementos esenciales. Hay que correr el riesgo, porque, aun cuando cabe el recurso de una Novela Rosa o el de un Cuento de Hadas, no es eso. No es tanto un sueño químicamente puro como la aventura que han de correr todos los sueños.

Yo, por mi parte, he fracasado en el intento. No he sido capaz de seguir adelante.

Existe mucho de profecía, de adivinación, de premonición en este juego que hace que lo que empezó como un pasatiempo acabe en forma de preguntas sin respuesta. Porque cuando es uno el que ha de contestar a sus propias preguntas, si estas preguntas son ambiciosas, lo más probable es que opte por callar.

El futuro es preciso concebirlo en bloque, contrariamente al pasado, que se puede reconstituir en detalle. Pero un sueño hacia atrás representa solamente una memorización en la que lo único importante viene a ser el dato traslapado en los recuerdos.

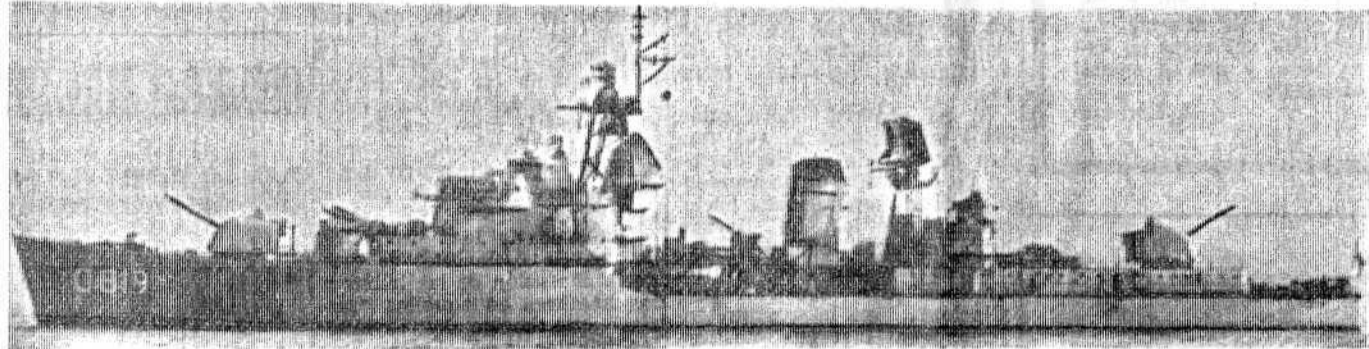
Y se llega a la inevitable conclusión de que vivir los días uno a uno es la mejor manera de sustraerse a la falaz tentación de los libros de aventuras en los cuales uno es, de esta o de la otra manera, el protagonista.

rina de guerra holandesa. Los dos primeros que lo ostentaron fueron veleros puros, ejemplos típicos de aquellos orgullosos

## El cuarto "Amsterdam"

A principios del siglo actual, la Marina de guerra holandesa ordenó la construcción de tres acorazados guardacostas: "De Ruyter", "Koningin Regentes" y "Hertog Hendrik".

De la construcción del primero se encargaron los astilleros de la Fijenoord mientras



El destructor antisubmarino "Amsterdam", de la Marina Real holandesa, que hoy llegará a nuestro puerto.

que los restantes tomaron forma y se botaron en el Arsenal de Amsterdam. El "Hertog Hendrik" fue botado el 7 de junio de 1902 y, con sus gemelos, dio la pauta para la construcción de los "Tromp", "Jacob van Heemskerck" y "De Zeven Provinciën".

De 5.100 toneladas, eran sus principales dimensiones 96,5 metros de eslora por 15,2 de manga y 5,8 de calado. Dos máquinas alternativas, con potencia total de 6.300 H. P. sobre dos hélices, le daban 16,5 nudos de máxima. En los "side bunkers" tenía capacidad para 830 toneladas de carbón, suficientes para una autonomía de 4.100 millas a la velocidad económica de 10 nudos.

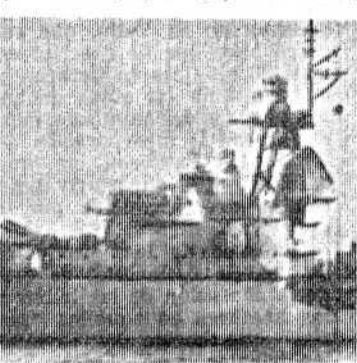
La artillería estaba compuesta por dos piezas de 240 milímetros, cuatro de 150, ocho de 75 y cuatro de 37. Al mismo tiempo montaba tres tubos lanzatorpedos de 450 milímetros, uno de ellos en la roda y los otros dos, a banda y banda, submarinos e inmediatamente bajo la torre de proa.

La estampa marinera del "Hertog Hendrik" era muy de la época. El casco estaba enmarcado por proa de espolón y popa de balcónillo y se remataba en dos altos palos, con crucetas y pico, y solitaria chimenea coronada por un muy característico sombrero.

Su protección la confiaba a una coraza vertical que variaba de cuatro a seis pulgadas de espesor, correspondiendo este último al aparato motor y depósitos de municiones. La horizontal, en aquella época en que no se pensaba en ataques aéreos y sí a proyectiles con gran ángulo de incidencia, estaba compuesta por una cubierta

protectora de dos pulgadas. Las torres y barbetas estaban protegidas por planchas de acero con espesor de cuatro pulgadas mientras que la torre de mando lo estaba por coraza de nueve.

Los años pasaron por ellos y, en 1933, el "Tromp" fue dado de baja y desguazado mien-



tras que sus gemelos, anticuados ya, fueron relegados a buques escuela. Y en calidad de tal el "Hertog Hendrik" llegó a Santa Cruz el 31 de enero de 1936.

Por entonces se le había desmontado la torre de popa y, en el mayor, se le había instalado una pluma de celosía para la maniobra de dos hidroaviones. Esta innovación también se llevó a cabo en el "Soerabaia" y, posteriormente en el "Ijmuiden", los cuales no eran otros que los veteranos "De Zeven Provinciën" y "Jacob van Heemskerck", dedicados igualmente a la labor formativa de los futuros marinos y oficiales.

El "Hertog Hendrik" fue rebautizado "Vliereede" poco después de su escala tinerfeña y, parcialmente desarmado, quedó amarrado como pontón en la base de Den Helder. Allí se encontraba cuando los alemanes invadieron Holanda y, el 14 de mayo de 1940, estos lo apresaron y, después de arribar el tricolor holandés, izaron en su lugar la esvástica.

Comenzó entonces una nueva etapa para el viejo acorazado. En la noche del 21 al 22 del mes siguiente, la R. A. F. lo alcanzó con sus bombas y hundió durante el curso de un ataque aéreo y, puesto de nuevo a flote, los alemanes lo reartillaron como barco antiaéreo para la defensa de Amberes.

Con el nuevo nombre de "Ariadne", se le instalaron seis piezas de 120 milímetros, cuatro de 40, igual número de 37 y quince ametralladoras de 20 en montaje cuádruples. Una torre de control y un muy rudimentario radar completaban la silueta, extraña, que adoptó el veterano acorazado, al que, además, se dotó de una cubierta adicional a proa y que se extendía hasta casi la toldilla.

Cuando la guerra terminó, el antiguo "Hertog Hendrik" estaba aún a flote en Amberes. Y allí se hicieron cargo de él los

Tan pronto como las fuerzas alemanas comenzaron la invasión de Holanda, ésta inició la lucha en su legítima defensa. Y la Marina Real participó activamente, a tal punto que ciertos nombres—"Van Galen", "Gerard Callenburgh", "Tejerk Hiddes", "Brinio" y "Frisio"—se inmortalizaron en la heroica defensa.

Cuando ya ésta se hizo desesperada, se ordenó a todas las unidades, tanto mercantes como de guerra, que se dirigiesen a puertos ingleses. Y la orden



se cumplió de tal manera que, barcos a medio terminar y sin máquinas aún, realizaron la travesía a remolque y sometidos al incesante ataque de la aviación alemana. El nuevo crucero "Jacob van Heemskerck", los submarinos "O 9", "O 10" y "O 14", el minador "Van Meerlant" y otros muchos lograron su objetivo y, una vez allí, se agruparon nuevamente para continuar la lucha.

Los cadetes de la Escuela Naval también pudieron ponerse a salvo y, en Curacao, ésta dio comienzo nuevamente a sus labores docentes.

Poco a poco, el pabellón holandés comenzó a ondear en unidades que, bajo el toco sayal gris de la guerra, cruzaban los mares en misiones bélicas.

Los japoneses con su ataque sobre las Indias Orientales causaron también nuevas pérdidas a la Real Marina pero, desde Australia, de nuevo las fuerzas navales dependientes del Gou vernementsmarine cooperaron decididamente con las aliadas. Y ahí, demostrando lo dicho, los nombres gloriosos de los barcos—"Java", "De Ruyter", "Witte de With", ect.—que cayeron en la lucha.

Para sostener la batalla en la mar, falta la Marina de unidades apropiadas, fue a la requisita de barcos mercantes que, de todo tipo, fuesen susceptibles de ser artillados y, por tanto, realizar labores auxiliares.

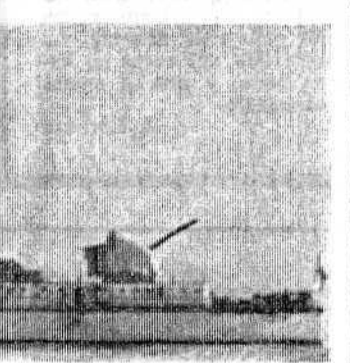
Ocho grandes remolcadores de la J. and K. Smit, pasaron a la Marina con la numeral "W" y, todos, conservaron sus nombres al enarbolar la bandera de guerra.

La labor desarrollada por estos remolcadores era de primordial importancia, sobre todo en la escolta de convoyes que, atacados por los submarinos, iban dejando atrás a unidades que, si bien averiadas por los torpedos, eran de fácil salvamento si se contaba con unidades apropiadas.

Para reforzar esta flota de remolcadores —que trabajaba

como a codo con los "Empire" británicos— se requisó también el moderno pesquero "Amsterdam", de 386 toneladas, que, debidamente transformado, se dispuso a llevar a cabo las mismas operaciones que sus hermanos de bandera.

El "Amsterdam" había sido construido en 1937 en los astilleros J. Smit, de Ablasserdam y sus máquinas en la Arnhemse Stoomsleephelling. Eran sus principales dimensiones 50 metros de eslora por 9 de manga y su aparato motor estaba



compuesto por una alternativa que, tomando vapor de una caldera cilíndrica, le daba 14 nudos correlativos sobre una hélice.

En 1945, fue devuelto a sus armadores con los otros remolcadores requisados, si bien el "Roode Zee" no llegó a la cita con la paz pues, el 24 de marzo de 1943, fue torpedeado y hundido al largo de Dungenes por una lancha torpedera alemana.

## Los destructores de hoy

El "Amsterdam" refleja, con toda claridad, el confusionismo que el destructor, como tipo antes definido y concreto, tiene a todos los Estados Mayores e ingenieros navales. Concebido y creado por nuestro Villamil, el destructor tenía encomendada— hasta 1914— las funciones torpederas y antitorpederas en todas las escuadras del mundo.

Amplió sus misiones en la primera guerra mundial y tomó sobre sí la protección antisubmarina y, a partir de 1939, también la antiaérea y las múltiples que se le fueron presentando durante el desarrollo del conflicto.

En la segunda guerra mundial perdió casi totalmente su importancia la función torpedera al generalizarse en los océanos las acciones aeronavales. En cambio se recrudeció la lucha antisubmarina y la necesidad de una más eficaz protección aérea.

# NECESITAMOS PEONES

Hospital General: Ofra.

Bien retribuidos

HUARTE Y CIA., S. A.

El radar, en número múltiple para así poder atender a las distintas misiones asignadas, produjo un nuevo problema y dio lugar a la aparición del "radar plectek destroyer", con misión claramente definida.

En resumen: cada nación ha modificado la técnica y utilización táctica de los destructores para adaptarlas a sus particulares necesidades. De ahí que en el caso concreto de Holanda, esta nación haya proyectado sus series de destructores y fragatas con una eficaz artillería, medios de lucha antisubmarina y radares de exploración aérea de largo alcance. En cambio, el armamento torpedero que para ellos se proyectó —ocho tubos de 533 milímetros— no fue instalado en la mayoría y, a partir de 1962, desmontado en los "Utrecht" y "Overijssel".

## El destructor antisubmarino "Amsterdam"

Es curioso el origen de éste destructor y de todos los que componen la serie "Friesland" a la que pertenece.

En 1939, el Alto Mando de la Marina de guerra holandesa, preparaba la construcción de una nueva serie de destructores —la "Gerald Callenburgh"— para los cuales ya disponía de los necesarios grupos de turbinas. Cuando Holanda fue invadida por las fuerzas alemanas, éstas se incautaron de las turbinas y las destinaron a unidades que, para sus propias fuerzas navales, pensaban construir en los astilleros de Rotterdam y Flushing.

Cuando la paz llegó de nuevo al mundo, aún estaban almacenados los grupos de turbinas y, además, en perfectas condiciones. Esto llevó al ánimo de los responsables de la Marina holandesa la construcción de una serie de destructores que, completamente nuevos en diseño, habrían de montar tales turbinas. Y así nacieron los "Holland", "Zeeland", "Noord Brabant" y "Gelderland", cuyas quillas se colocaron en 1951.

Visto el éxito alcanzado por esta serie de unidades, se ordenó la construcción de otra —denominada oficialmente "47-B"— que diferiría de la anterior en muy pocos detalles.

A esta serie pertenece el "Amsterdam" que hoy nos visita. Su quilla fue puesta el 26 de marzo de 1955 en los astilleros de la Nederlandse Dok en Scheepbouw Mij., de la ciudad cuyo nombre lleva. Botado el 26 de agosto de 1956, entró en servicio el 10 de agosto de 1958.

De 3.070 toneladas a plena

que envuelve y oculta al hombre, como en un cono invertido, dejándole encerrado y ciego. No sé lo que puede soñar el hombre envuelto en un valle de lágrimas; no sé—digo—si todo lo que siento es dramatismo.

—oOo—

Era en aquel invierno de 1953 cuando mis padres se despidieron de mí. Debí de sentirme triste, pero no estaba asustada. Me parecía agradable y excitante la profunda libertad, en aquella tarde.

Sabía que tenía que verme crecer, sola, en medio de las gentes... pero todo, para mí, tenía un gran encanto. Nadie de los que me conocían y veían pasajer solitaria, podían adivinar mis inquietudes infantiles. Todo empezaba a ser extraño a mi imaginación.

Debía parecer una figura extraña con mi aspecto serio y sombrío.

Me sentía oprimida como bajo un cielo pesado de tormenta; sentía en la garganta el sabor a polvo que da la tensión nerviosa. Contaba pocos años.

Procuré trasladar mi pensamiento, hacer correr mi imaginación como un pequeño tren por bosques y lugares desconocidos.

Callé porque la voz me fallaba. Volví los ojos hacia las cuartillas sobre la mesa. Me pareció que era necesario... Las veía borrosas, temblando. Las letras pequeñas, cubiertas de su propia bruma.

¿Qué me pasa? No me importa. Se acaba todo. Me voy... Tenía una sensación de inseguridad frente a todo lo que me rodeaba.

A veces me parecía que estaba atormentada interiormente. Yo tendría que dejar pasar unos años más. Me di cuenta de que vivir cuesta mucho, de que vivir es un castigo. Iba apretando cosas en mi corazón; tenía el corazón tan lleno de cosas que, a veces, tenía sentirlo estallar. Cosas reprimidas, sofocadas, muertas a veces. Deseaba violentamente liberarme de tantas ligaduras como me sujetaban. Una desesperación lenta, cruel, iba enfriándome poco a poco.

—oOo—

Pero no deseo que esta página se convierta en una autobiografía. No deseo copiar ni imitar textos hechos. Creo que tengo corazón capaz de dictar todo lo que siento, de querer, de amar, de introducirse en el seno de cualquier humano. También yo lo soy.

Perdona—sabes que lo hago con mi buena fe—que dé respuesta a tus expresiones abiertas y sinceras.

Sabes que la misión de todo escritor—o mejor dicho, de aquel que escribe por necesidad vital—es la de ponerse en contacto con el alma de su lector; y yo, no podría quedarme a medias.

Necesito de tí; aunque tú me desprecies, aunque me sientas

Si; quiero que me des de comer a todas horas. ¿Para qué negarlo? Estoy hambrienta. Hambrienta de amor, de cariño; por soledad, si quieres. Me siento rodeada de muchas gentes pero, escúchame, estoy sola. El hombre puede rodearse de múltiples y variadas cosas y, sin embargo, sentirse solo, vacío.

—oOo—

No sé si será una excepción en esta vida; pero cuanto más indiferente parezco, ante las cosas que me rodean, más cerca de ellas estoy.

Cuando permanezco en silencio, querido amigo, es porque estoy amando las palabras del que me habla, de ese que está sentado frente a mí, enseñándome el camino de la vida...

Por tanto, deja que mi sinceridad flote y se extienda por todo el infinito; deja que me introduzca y habite en tu propia casa; déjame seguir junto a tí... en tu savia, en tus raíces, en tus frutos, en esa tierra bien abonada.

Si: una de las cosas más terribles para el hombre es la de darse cuenta de todo lo que le rodea; el de saborear cada minuto, cada instante que pasa por su vida, el de sentir a los demás humanos, como en su propia carne. De ahí, su inquietud desgarradora; de ahí, el preguntarse a sí mismo: ¿Me siento persona? ¿No será que voy caminando por un sendero incierto? Y entonces el hombre cae en desesperación agobiante.

—oOo—

Si. He tenido que recurrir a ti, querido amigo, para presentarte mis inquietudes, mis problemas y, para que me ayudas a resolverlos.

Sabía—y estaba segura—que estabas lo suficientemente formado en tu campo vital; diría, en todo...

Pero no podrás decir que yo te he abandonado; no podrás decirme que te he dejado a un lado, ya que, siempre, te tengo presente en mis actos, en mi corazón, en mi alma.

No pretendo que llegues a creermte, precisamente, por ser sincera; sé que, quizás, no lo soy, como debería serlo; tú mismo lo has descubierto, y también te lo agradezco infinitamente.

Ya sé; no puedo ser sincera para con los demás, cuando aún no lo soy conmigo misma.

Sabes que todo, en esta vida, es como un enigma: Cuanto más desea el hombre conocerse, menos se conoce; cuando cree estar más seguro, menos lo está, y así...

Escribo en epístola; no quiero que estas líneas que brotan del corazón, se conviertan en un artículo, al menos en este día, deseo que lleguen a tí, y que las acojas amistosa y humanamente.

Todos somos humanos—tú lo sabes—y podemos equivocarnos.

No puedo contradecirte en nada, créeme, porque veo que tus palabras, querido amigo, son muy sinceras y humanas. No importa que sean duras, para mí no lo son, y así, loca y desesperadamente, deseo estar contigo a todas horas.

**TEN**  
AUTORADIO