



Julio Verne

Una Ciudad Flotante



E LEJANDRIA

**LIBRO DESCARGADO EN WWW.ELEJANDRIA.COM, TU SITIO WEB DE OBRAS DE
DOMINIO PÚBLICO
¡ESPERAMOS QUE LO DISFRUTÉIS!**

UNA CIUDAD FLOTANTE

JULIO VERNE

**PUBLICADO: 1870
FUENTE: PROJECT GUTENBERG
TRADUCCIÓN: ELEJANDRÍA**

I

El 18 de marzo de 1867 llegué a Liverpool. El *Great Eastern* debía partir unos días después hacia Nueva York, y yo venía a tomar pasaje a su bordo. Un viaje de aficionado, nada más. Me tentaba una travesía del Atlántico en este gigantesco barco. Aprovechando la ocasión, contaba con visitar Norteamérica, pero de forma accesoria. Primero el *Great Eastern*. Después, el país celebrado por Cooper. En efecto, este vapor es una obra maestra de la construcción naval. Es más que un navío, es una ciudad flotante, un pedazo de condado, desprendido del suelo inglés, que, tras haber cruzado el mar, va a soldarse al continente americano. Yo me imaginaba esta masa enorme llevada sobre las olas, su lucha contra los vientos que desafía, su audacia ante el mar impotente, su indiferencia al oleaje, su estabilidad en medio de ese elemento que sacude como chalupas a los *Warriors* y a los *Solférinos*. Pero mi imaginación se había quedado corta. Todas estas cosas las vi durante aquella travesía, y muchas otras que ya no pertenecen al dominio marítimo. Si el *Great Eastern* no es solamente una máquina náutica, si es un microcosmos y si lleva un mundo consigo, un observador no se extrañará de encontrar allí, como en un teatro más grande, todos los instintos, todas las ridiculeces y todas las pasiones de los hombres.

Al salir de la estación, me dirigí al hotel Adelphi. La salida del *Great Eastern* estaba anunciada para el 20 de marzo. Deseando seguir los últimos preparativos, mandé pedir al capitán Anderson, comandante del vapor, el permiso para instalarme inmediatamente a bordo. Me autorizó muy amablemente.

Al día siguiente, bajé hacia las dársenas que forman un doble borde de muelles en las orillas del Mersey. Los puentes giratorios me permitieron alcanzar el muelle de New-Prince, una especie de balsa móvil que sigue los movimientos de la marea. Es un lugar de embarque para los numerosos botes que hacen el servicio de Birkenhead, anexo de Liverpool, situado en la orilla izquierda del Mersey.

Este Mersey, como el Támesis, no es más que un insignificante río, indigno de tal nombre, aunque desemboque en el mar. Es una vasta depresión del suelo, llena de agua, un verdadero agujero que su profundidad hace apto para recibir navíos del mayor tonelaje. Tal es el *Great Eastern*, al cual la mayoría de los otros puertos del mundo están rigurosamente prohibidos. Gracias a esta disposición natural, estos arroyos del Támesis y del Mersey han visto fundarse casi en su desembocadura dos inmensas ciudades de comercio, Londres y Liverpool; del mismo modo y por consideraciones casi idénticas, Glasgow sobre el río Clyde.

En la rampa de New-Prince calentaba motores un *tender*, pequeño barco de vapor, asignado al servicio del *Great Eastern*. Me instalé en la cubierta, ya abarrotada de obreros y de mozos que se dirigían a bordo del gran vapor. Cuando dieron las siete de la mañana en la torre Victoria, el *tender* soltó amarras y siguió a gran velocidad la marea montante del Mersey.

Apenas se había separado cuando percibí en el muelle a un joven de gran estatura, que poseía esa fisonomía aristocrática que distingue al oficial inglés. Creí reconocer en él a uno de mis amigos, capitán del ejército de las Indias, a quien no había visto desde hacía varios años. Pero debía equivocarme, pues el capitán Mac Elwin no podía haber dejado Bombay. Yo lo habría sabido. Por lo demás, Mac Elwin era un muchacho alegre, despreocupado, un camarada jovial, y este, si bien ofrecía a mis ojos los rasgos de mi amigo, parecía triste y como abrumado por un dolor secreto. Sea como fuere, no tuve tiempo de observarlo con más atención, pues el *tender* se alejaba rápidamente, y la impresión fundada en aquella semejanza se borró pronto de mi espíritu.

El *Great Eastern* estaba fondeado aproximadamente a tres millas aguas arriba, a la altura de las primeras casas de Liverpool. Desde el muelle de New-Prince no se le podía ver. Fue en el primer recodo del río donde entreví su masa imponente. Se hubiera dicho una especie de islote a medio

desdibujar entre las brumas. Se presentaba de proa, proa a la marea; pero pronto el *tender* viró y el vapor se mostró en toda su longitud. ¡Me pareció lo que era: enorme! Tres o cuatro barcos carboneros, acostados a sus flancos, vertían por sus portañolas, abiertas por encima de la línea de flotación, su cargamento de hulla. Cerca del *Great Eastern*, esos tres palos parecían barcas. Sus chimeneas no alcanzaban siquiera la primera línea de los ojos de buey practicados en su casco; sus vergas de juanete no sobrepasaban sus amuradas. El gigante habría podido izar esos navíos en sus pescantes a guisa de chalupas de vapor.

Entretanto el *tender* se acercaba; pasó bajo la roda derecha del *Great Eastern*, cuyas cadenas se tensaban violentamente bajo el empuje de la marea; luego, costeándolo por babor, se detuvo al pie de la vasta escalera que serpenteaba sobre sus flancos. En esa posición, la cubierta del *tender* afloraba solamente la línea de flotación del vapor, esa línea que debía alcanzar a plena carga, y que emergía todavía dos metros.

Mientras tanto los obreros desembarcaban a toda prisa y subían esos numerosos tramos de escalones que terminaban en la escala real del navío. Yo, con la cabeza echada hacia atrás, el cuerpo reclinado, como un turista que mira un edificio elevado, contemplaba las ruedas del *Great Eastern*.

Vistas de lado, estas ruedas parecían magras, demacradas, aunque la longitud de sus palas fuera de cuatro metros; pero, de frente, tenían un aspecto monumental. Su elegante armazón, la disposición del sólido cubo, punto de apoyo de todo el sistema, los travesaños entrecruzados, destinados a mantener la separación de la triple llanta, esa aureola de radios rojos, ese mecanismo a medio perder en la sombra de los anchos tambores que cubrían el aparato, todo ese conjunto golpeaba la mente y evocaba la idea de alguna potencia feroz y misteriosa.

¡Con qué energía esas palas de madera, tan vigorosamente empernadas, debían batir las aguas que el flujo rompía en ese momento contra ellas! ¡Qué ebulliciones de las capas líquidas cuando ese potente ingenio las golpeara una tras otra! ¡Qué truenos engullidos en esa caverna de los tambores, cuando el *Great Eastern* marchara a todo vapor bajo el empuje de esas ruedas, que medían cincuenta y tres pies de diámetro y ciento sesenta y seis pies de circunferencia, pesando noventa toneladas y dando once vueltas por minuto!

El *tender* había desembarcado a sus pasajeros. Puse el pie en los escalones de hierro acanalado y, unos instantes después, franqueaba la entrada del vapor.

II

La cubierta no era todavía más que una inmensa obra entregada a un ejército de trabajadores. No podía creerme a bordo de un navío. Varios miles de hombres, obreros, gente de la tripulación, mecánicos, oficiales, mozos, curiosos, se cruzaban, se codeaban sin molestarse, unos en la cubierta, los otros en las máquinas, estos corriendo por las casetas, aquellos esparcidos a través de la arboladura, todos en un revoltijo que escapa a la descripción. Aquí, unas grúas móviles levantaban enormes piezas de fundición; allá, pesados tabloneros eran izados con ayuda de cabrestantes de vapor; por encima de la sala de máquinas se balanceaba un cilindro de hierro, verdadero tronco de metal; a proa, las vergas subían gimiendo a lo largo de los masteleros de gavia; a popa se alzaba un andamiaje que ocultaba sin duda algún edificio en construcción. Se construía, se ajustaba, se carpenteaba, se aparejaba, se pintaba en medio de un desorden incomparable.

Mi equipaje había sido transbordado. Pregunté por el capitán Anderson. El comandante aún no había llegado, pero uno de los camareros se encargó de mi instalación e hizo transportar mis bultos a una de las cabinas de popa.

— Amigo mío — le dije —, la partida del *Great Eastern* estaba anunciada para el 20 de marzo, pero es imposible que todos estos preparativos estén terminados en veinticuatro horas. ¿Sabe usted en qué fecha podremos dejar Liverpool?

A este respecto, el camarero no sabía más que yo. Me dejó solo. Resolví entonces visitar todos los rincones de aquel inmenso hormiguero, y comencé mi paseo como lo hubiera hecho un turista en alguna ciudad desconocida. Un barro negro —ese barro británico que se pega a los adoquines de las ciudades inglesas— cubría la cubierta del vapor. Arroyos fétidos serpenteaban aquí y allá. Uno se hubiera creído en uno de los peores pasajes de Upper Thames Street, en los aledaños del puente de Londres. Caminé rozando esas casetas que se alargaban sobre la popa del navío. Entre ellas y las amuradas, a cada lado, se dibujaban dos anchas calles o más bien dos bulevares que una multitud compacta abarrotaba. Llegué así al centro mismo del buque, entre los tambores unidos por un doble sistema de pasarelas.

Allí se abría el abismo destinado a contener los órganos de la máquina de ruedas. Percibí entonces ese admirable ingenio de locomoción. Una cincuenta de obreros estaban repartidos sobre las claraboyas metálicas del bastidor de fundición, unos enganchados a los largos pistones inclinados bajo ángulos diversos, los otros suspendidos de las bielas, estos ajustando la excéntrica, aquellos empernando, por medio de enormes llaves, los cojinetes de los muñones. Ese tronco de metal que descendía lentamente por la escotilla era un nuevo eje de transmisión destinado a transmitir a las ruedas el movimiento de las bielas. De aquel abismo salía un ruido continuo, hecho de sonidos agrios y discordantes.

Después de haber echado un rápido vistazo a esos trabajos de ajuste, retomé mi paseo y llegué a proa. Allí, unos tapiceros terminaban de decorar una caseta bastante amplia designada bajo el nombre de *smoking room*, la sala de fumar, el verdadero café de la ciudad flotante, magnífico establecimiento iluminado por catorce ventanas, con techos en blanco y oro, y revestido de paneles de limonero. Luego, tras haber cruzado una especie de pequeña plaza triangular que formaba la proa de la cubierta, alcancé la roda que caía a plomo sobre la superficie de las aguas.

Desde este punto extremo, volviéndome, divisé en un desgarrón de las brumas la popa del *Great Eastern* a una distancia de más de dos hectómetros. Este coloso bien merece que se empleen tales múltiplos para evaluar sus dimensiones.

Regresé siguiendo el bulevar de estribor, pasando entre las casetas y las amuradas, evitando el choque de las poleas que se balanceaban en los aires y el latigazo de las maniobras que la brisa azotaba aquí y allá, librándome aquí de los golpes de una grúa móvil y, más lejos, de las escorias inflamadas que una fragua lanzaba como un ramo de fuegos artificiales. Apenas percibía la cima de los mástiles, altos de doscientos pies, que se perdían en la niebla, con la cual los *tenders* de servicio y los carboneros mezclaban su humo negro. Tras haber sobrepasado la gran escotilla de la máquina de ruedas, noté un «pequeño hotel» que se elevaba a mi izquierda, luego la larga fachada lateral de un palacio coronado por una terraza cuyos pasamanos estaban puliendo. Finalmente alcancé la popa del vapor, en el lugar donde se elevaba el andamiaje que ya he señalado. Allí, entre la última caseta y el vasto enjaretado por encima del cual se alzaban las cuatro ruedas del timón, unos mecánicos terminaban de instalar una máquina de vapor. Esta máquina se componía de dos cilindros horizontales y presentaba un sistema de piñones, de palancas y de trinquetes que me pareció muy complicado. No comprendí al principio su destino, pero me pareció que aquí, como en todas partes, los preparativos estaban lejos de estar terminados.

Y ahora, ¿por qué estos retrasos, por qué tantos acondicionamientos nuevos a bordo del *Great Eastern*, navío relativamente nuevo? Es lo que hay que decir en pocas palabras.

Tras una veintena de travesías entre Inglaterra y América, y de las cuales una estuvo marcada por accidentes muy graves, la explotación del *Great Eastern* había sido momentáneamente abandonada. Este inmenso barco dispuesto para el transporte de viajeros ya no parecía servir para nada y se veía desechado por la raza desconfiada de los pasajeros de ultramar. Cuando las primeras tentativas para posar el cable sobre su meseta telegráfica hubieron fracasado —fracaso debido en parte a la insuficiencia de los navíos que lo transportaban—, los ingenieros pensaron en el *Great Eastern*. Solo él podía almacenar a su bordo esos tres mil cuatrocientos kilómetros de hilo metálico, con un peso de cuatro mil quinientas toneladas. Solo él podía, gracias a su perfecta indiferencia al mar, desenrollar y sumergir esa inmensa guindaleza. Pero para estibar ese cable en los flancos del navío, hicieron falta acondicionamientos particulares. Se hicieron saltar dos calderas de seis y una chimenea de tres pertenecientes a la máquina de la hélice. En su lugar,

se dispusieron vastos recipientes para adujar el cable, que una capa de agua preservaba de las alteraciones del aire. El hilo pasaba así de esos lagos flotantes al mar sin sufrir el contacto de las capas atmosféricas.

La operación de la colocación del cable se cumplió con éxito y, obtenido el resultado, el *Great Eastern* fue relegado de nuevo a su costoso abandono. Sobrevino entonces la Exposición Universal de 1867. Una compañía francesa, llamada *Société des Affréteurs du Great Eastern*, de responsabilidad limitada, se fundó con un capital de dos millones de francos, con la intención de emplear el vasto navío para el transporte de los visitantes transoceánicos. De ahí la necesidad de readaptar el vapor a este destino, necesidad de rellenar los recipientes y de restablecer las calderas, necesidad de agrandar los salones que debían habitar varios miles de viajeros y de construir esas casetas que contenían comedores suplementarios; finalmente, el acondicionamiento de tres mil camas en los flancos del gigantesco casco.

El *Great Eastern* fue fletado al precio de veinticinco mil francos al mes. Se firmaron dos contratos con G. Forrester & Co. de Liverpool: el primero, por un precio de quinientos treinta y ocho mil setecientos cincuenta francos, para el establecimiento de las nuevas calderas de la hélice; el segundo, por un precio de seiscientos sesenta y dos mil quinientos francos, para reparaciones generales e instalaciones del navío.

Antes de emprender estos últimos trabajos, el *Board of Trade* exigió que el navío pasara por la carena, a fin de que su casco pudiera ser rigurosamente inspeccionado. Hecha esta costosa operación, una larga desgarradura del forro exterior fue cuidadosamente reparada a grandes gastos. Se procedió entonces a la instalación de las nuevas calderas. Se debió cambiar también el eje motor de las ruedas que había sido falseado durante el último viaje; este eje, acodado en su centro para recibir la biela de las bombas, fue reemplazado por un eje provisto de dos excéntricas, lo que aseguraba la solidez de esta pieza importante sobre la cual recae todo el esfuerzo. Finalmente, y por primera vez, el timón iba a ser movido por el vapor.

Era a esta delicada maniobra a la que los mecánicos destinaban la máquina que ajustaban a popa. El timonel, situado en la pasarela del centro, entre los aparatos de señales de las ruedas y de la hélice, tenía ante los ojos un cuadrante provisto de una aguja móvil que le daba a cada instante la posición de su barra. Para modificarla, se contentaba con imprimir un ligero

movimiento a una pequeña rueda que medía apenas un pie de diámetro y erguida verticalmente al alcance de su mano. Al instante se abrían unas válvulas; el vapor de las calderas se precipitaba por largos tubos de conducción en los dos cilindros de la pequeña máquina; los pistones se movían con rapidez, las transmisiones actuaban, y el timón obedecía instantáneamente a sus guardines irresistiblemente arrastrados. Si este sistema tenía éxito, un hombre gobernaría, con un solo dedo, la masa colosal del *Great Eastern*. Durante cinco días, los trabajos continuaron con una actividad devoradora. Estos retrasos perjudicaban considerablemente a la empresa de los fletadores; pero los contratistas no podían hacer más. La partida fue irrevocablemente fijada para el 26 de marzo. El 25, la cubierta del vapor estaba todavía atestada de todo el utillaje suplementario.

Finalmente, durante esta última jornada, los pasillos, las pasarelas, las casetas se despejaron poco a poco; los andamiajes fueron desmontados; las grúas desaparecieron; el ajuste de las máquinas se terminó; las últimas clavijas fueron golpeadas y las últimas tuercas atornilladas; las piezas pulidas se cubrieron de un enduido blanco que debía preservarlas de la oxidación durante el viaje; los depósitos de aceite se llenaron; la última placa reposó al fin sobre su mortaja de metal. Ese día, el ingeniero jefe hizo la prueba de las calderas. Una enorme cantidad de vapor se precipitó en la cámara de máquinas. Inclinado sobre la escotilla, envuelto en esas cálidas emanaciones, yo ya no veía nada; pero oía los largos pistones gemir a través de sus prensaestopas, y los gruesos cilindros oscilar con ruido sobre sus sólidos muñones. Un vivo burbujeo se producía bajo los tambores, mientras las palas golpeaban lentamente las aguas brumosas del Mersey. A popa, la hélice batía las olas con su cuádruple rama. Las dos máquinas, enteramente independientes la una de la otra, estaban listas para funcionar.

Hacia las cinco de la tarde, una chalupa de vapor vino a atracar. Estaba destinada al *Great Eastern*. Su locomóvil fue soltado primero e izado a cubierta por medio de los cabrestantes. Pero, en cuanto a la chalupa misma, no pudo ser embarcada. Su casco de acero era de tal peso que los pescantes, sobre los cuales se habían fijado los aparejos, se doblaron bajo la carga, efecto que no se habría producido, sin duda, si se hubieran sostenido por medio de amantillos. Hubo pues que abandonar esa chalupa; pero le quedaba aún al *Great Eastern* un rosario de dieciséis embarcaciones colgadas de sus pescantes.

Aquella tarde, todo estuvo más o menos terminado. Los bulevares limpios ya no ofrecían rastro de barro; el ejército de barrenderos había pasado por allí. La carga estaba enteramente terminada. Víveres, mercancías, carbón ocupaban las despensas, la bodega y las carboneras. Sin embargo, el vapor no se encontraba aún en sus líneas de agua y no calaba los nueve metros reglamentarios. Era un inconveniente para sus ruedas, cuyos álabes, insuficientemente sumergidos, debían necesariamente producir un empuje menor. No obstante, en estas condiciones, se podía partir. Me acosté pues con la esperanza de hacerme a la mar al día siguiente. No me equivocaba. El 26 de marzo, al amanecer, vi flotar en el palo de trinquete el pabellón americano, en el palo mayor el pabellón francés, y en el pico de mesana el pabellón de Inglaterra.

III

En efecto, el *Great Eastern* se preparaba para partir. De sus cinco chimeneas escapaban ya algunas volutas de humo negro. Un vaho caliente transpiraba a través de los pozos profundos que daban acceso a las máquinas. Algunos marineros pulían los cuatro grandes cañones que debían saludar a Liverpool a nuestro paso. Unos gavieros corrían por las vergas y despejaban las maniobras. Se tensaban los obenques sobre sus gruesas vigotas enganchadas en el interior de las amuradas. Hacia las once, los tapiceros terminaban de clavar sus últimos clavos y los pintores de extender su última capa de pintura. Luego todos se embarcaron en el *tender* que los esperaba. En cuanto hubo presión suficiente, el vapor fue enviado a los cilindros de la máquina motriz del timón, y los mecánicos reconocieron que el ingenioso aparato funcionaba regularmente.

El tiempo era bastante bueno. Grandes claros de sol se prolongaban entre las nubes que se desplazaban rápidamente. En el mar, el viento debía ser fuerte y soplar gran brisa, de lo cual se preocupaba bastante poco el *Great Eastern*.

Todos los oficiales estaban a bordo y repartidos en los diversos puntos del navío, a fin de preparar el aparejo. El estado mayor se componía de un capitán, de un primer oficial, de dos segundos oficiales, de cinco tenientes, de los cuales uno francés, el Sr. H..., y de un voluntario, francés igualmente.

El capitán Anderson es un marino de gran reputación en el comercio inglés. Es a él a quien se debe la colocación del cable transatlántico. Es cierto que si tuvo éxito allí donde sus predecesores fracasaron, es porque operó en condiciones muy diferentes y más favorables, teniendo el *Great Eastern* a su disposición. Sea como fuere, este éxito le ha valido el título de «sir», que le ha sido otorgado por la reina. Encontré en él un comandante muy amable. Era un hombre de cincuenta años, rubio rojizo, de ese rubio que mantiene su matiz a pesar del tiempo y de la edad, de talla alta, cara ancha y sonriente, fisonomía tranquila, aire muy inglés, caminando con paso tranquilo y uniforme, voz suave, ojos un poco parpadeantes, jamás con las manos en los bolsillos, siempre irrefragablemente enguantado, elegantemente vestido, con ese signo particular: la puntita de su pañuelo blanco asomando del bolsillo de su levita azul de triple galón de oro.

El primer oficial del navío contrastaba singularmente con el capitán Anderson. Es fácil de pintar; un hombre pequeño y vivo, la piel muy curtida, el ojo un poco inyectado, barba negra hasta los ojos, piernas arqueadas que desafiaban todas las sorpresas del balanceo. Marino activo, alerta, muy al corriente del detalle, daba sus órdenes con voz breve, órdenes que repetía el contramaestre con ese rugido de león resfriado que es particular de la marina inglesa. Este oficial se llamaba W... Creo que era un oficial de la flota, destacado, por permiso especial, a bordo del *Great Eastern*. En fin, tenía aires de «lobo de mar», y debía ser de la escuela de aquel almirante francés —un valiente a toda prueba—, que, en el momento del combate, gritaba invariablemente a sus hombres: «¡Vamos, hijos, no flaqueéis, pues sabéis que tengo la costumbre de hacerme volar por los aires!»

Fuera de este estado mayor, las máquinas estaban bajo el mando de un ingeniero jefe ayudado por ocho o diez oficiales mecánicos. Bajo sus órdenes maniobraba un batallón de doscientos cincuenta hombres, tanto fogoneros como paleros o engrasadores, que apenas salían de las profundidades del buque.

Por cierto, con diez calderas teniendo diez hornos cada una, o sea cien fuegos que conducir, este batallón estaba ocupado noche y día. En cuanto a la tripulación propiamente dicha del vapor, maestros, cuartomaestres, gavieros, timoneles y grumetes, comprendía alrededor de cien hombres. Además, doscientos camareros estaban asignados al servicio de los pasajeros.

Todo el mundo se encontraba pues en su puesto. El práctico que debía «sacar» al *Great Eastern* de los pasos del Mersey estaba a bordo desde la víspera. Divisé también a un piloto francés, de la isla de Molène, cerca de Ouessant, que debía hacer con nosotros la travesía de Liverpool a Nueva York y, al regreso, entrar el vapor en la rada de Brest.

—Empiezo a creer que partiremos hoy —dije al teniente H...

—Ya solo esperamos a nuestros viajeros —me respondió mi compatriota.

—¿Son numerosos?

—Doce o trescientos.

Era la población de una gran villa. A las once y media, se avistó el *tender*, abarrotado de pasajeros sepultados en las cámaras, agarrados a las pasarelas, extendidos sobre los tambores, encaramados sobre las montañas de bultos que coronaban la cubierta. Eran, como supe después, californianos, canadienses, yanquis, peruanos, sudamericanos, ingleses, alemanes, y dos o tres franceses. Entre todos se distinguían el célebre Cyrus Field, de Nueva York; el honorable John Rose, de Canadá; el honorable Mac Alpine, de Nueva York; el Sr. y la Sra. Alfred Cohen, de San Francisco; el Sr. y la Sra. Whitney, de Montreal; el capitán Mac Ph... y su mujer. Entre los franceses se encontraba el fundador de la *Société des Affréteurs du Great Eastern*, el Sr. Jules D..., representante de esa *Telegraph Construction and Maintenance Company*, que había aportado al negocio una contribución de veinte mil libras.

El *tender* se situó al pie de la escalera de estribor. Entonces comenzó la interminable ascensión de los equipajes y de los pasajeros, pero sin prisa, sin gritos, tal como hace la gente que regresa tranquilamente a su casa. Unos franceses habrían creído deber subir allí como al asalto, y comportarse como verdaderos zuavos. En cuanto cada pasajero había puesto el pie en la cubierta del vapor, su primer cuidado era bajar a los comedores y marcar allí el lugar de su cubierto. Su tarjeta o su nombre garabateado en un trozo de papel bastaban para asegurarle su toma de posesión. Por otra parte, se servía un almuerzo en ese momento y, en unos instantes, todas las mesas estuvieron guarnecidas de comensales que, cuando son anglosajones, saben perfectamente combatir a golpes de tenedor los tedios de una travesía.

Yo me había quedado en la cubierta a fin de seguir todos los detalles del embarque. A las doce y media, los equipajes estaban transbordados. Vi allí, en revoltijo, mil bultos de todas formas, de todos los tamaños, cajas tan grandes como vagones, que podían contener un mobiliario, pequeños estuches de viaje de una elegancia perfecta, bolsas de ángulos caprichosos, y esos baúles americanos o ingleses, tan reconocibles por el lujo de sus correas, por sus múltiples hebillas, por el brillo de sus cobres, por sus gruesas fundas de lona sobre las cuales se destacaban dos o tres grandes iniciales cepilladas a través de plantillas de hojalata. Pronto todo ese revoltijo hubo desaparecido en los almacenes, iba a decir en las estaciones del entrepuente, y los últimos mozos, portadores o guías, volvieron a bajar al *tender*, que se separó tras haber ensuciado las amuradas del *Great Eastern* con las escorias de su humo.

Volvía yo hacia proa, cuando de repente me encontré en presencia de aquel joven que había entrevisto en el muelle de New Prince. Se detuvo al verme, y me tendió una mano que estreché al instante con afecto.

— ¡Usted, Fabian! — exclamé —, ¿usted aquí?

— Yo mismo, querido amigo.

— Entonces no me había equivocado, ¿es usted a quien entreví hace unos días en la rampa de salida?

— Es probable — me respondió Fabian —, pero yo no lo vi a usted.

— ¿Y viene a América?

— ¡Sin duda! Un permiso de unos meses, ¿acaso se puede pasar mejor que recorriendo el mundo?

— Dichoso el azar que le ha hecho elegir el Great Eastern para este paseo de turista.

— No es un azar, mi querido camarada. Leí en un periódico que usted tomaba pasaje a bordo del Great Eastern, y, como no nos habíamos encontrado desde hace algunos años, he venido a buscar el Great Eastern para hacer la travesía con usted.

— ¿Llega de la India?

— Por el Godavery, que me desembarcó anteayer en Liverpool.

— ¿Y viaja, Fabian?... — le pregunté observando su rostro pálido y triste.

— Para distraerme, si puedo — respondió, apretándome la mano con emoción, el capitán Fabian Mac Elwin.

IV

Fabian me había dejado para supervisar su instalación en la cabina 73, de la serie del gran salón, cuyo número figuraba en su billete. En ese momento, gruesas volutas de humo se arremolinaban en el orificio de las anchas chimeneas del vapor. Se oía estremecerse el cuerpo de las calderas hasta en las profundidades del navío. El vapor ensordecedor silbaba por los tubos de escape y volvía a caer en lluvia fina sobre la cubierta. Algunos remolinos ruidosos anunciaban que las máquinas se probaban. El ingeniero tenía presión. Se podía partir.

Hubo primero que levar anclas. La marea subía aún, y el *Great Eastern*, proa a su empuje, le presentaba el frente. Estaba pues listo para bajar el río. El capitán Anderson había debido elegir este momento para aparejar, pues la longitud del *Great Eastern* no le permitía maniobrar en el Mersey. No siendo arrastrado por el reflujo, sino, al contrario, remontando el flujo rápido, era más dueño de su navío y estaba más seguro de maniobrar hábilmente en medio de los numerosos barcos que surcaban el río. El menor roce de este coloso hubiera sido desastroso.

Levar anclas en estas condiciones exigía esfuerzos considerables. En efecto, el vapor, empujado por la corriente, tensaba las cadenas sobre las cuales estaba amarrado. Además, un viento violento del suroeste hacía presa en su masa y unía su acción a la del flujo. Había pues que emplear potentes ingenios para arrancar las pesadas anclas de su fondo de lodo. Un *anchor-boat*, especie de barco destinado a esta operación, había venido a amarrarse a las cadenas; pero sus cabrestantes no bastaron, y se debió hacer uso de los aparatos mecánicos que el *Great Eastern* tenía a su disposición.

A proa, una máquina de la fuerza de setenta caballos estaba dispuesta para el izado de las anclas. Bastaba con enviar el vapor de las calderas a sus cilindros para obtener inmediatamente una fuerza considerable, que se podía aplicar directamente al cabrestante sobre el cual estaban guarnecidas las cadenas. Así se hizo. Pero, por potente que fuese, la máquina resultó insuficiente. Hubo pues que acudir en su ayuda. El capitán Anderson hizo poner las barras, y una cincuentena de hombres vinieron a virar al cabrestante.

El vapor comenzó a cobrar sus anclas. Pero el trabajo se hacía lentamente; los eslabones chascaban, no sin dificultad, en los escobenes de la roda y, en mi opinión, se habrían podido aliviar las cadenas dando algunas vueltas de rueda, de manera a embarcarlas más fácilmente.

Yo estaba en ese momento en la toldilla de proa, con un cierto número de pasajeros. Observábamos todos los detalles de la operación y los progresos del aparejo. Cerca de mí, un viajero, impaciente sin duda por la lentitud de la maniobra, se encogía frecuentemente de hombros, y no ahorra a la impotente máquina sus burlas incesantes. Era un hombrecillo flaco, nervioso, de movimientos febriles, cuyos ojos apenas se veían bajo el pliegue de sus párpados. Un fisonomista hubiera reconocido, desde el principio, que las

cosas de la vida debían aparecer por su lado cómico a este filósofo de la escuela de Demócrito, cuyos músculos cigomáticos, necesarios para la acción de la risa, no permanecían jamás en reposo. Por lo demás —lo vi más tarde— un amable compañero de viaje.

— Señor — me dijo —, ¡hasta ahora había creído que las máquinas estaban hechas para ayudar a los hombres, y no los hombres para ayudar a las máquinas!

Iba a responder a esta justa observación, cuando resonaron unos gritos. Mi interlocutor y yo nos precipitamos hacia proa. Sin excepción, todos los hombres dispuestos en las barras habían sido derribados; unos se levantaban; otros yacían sobre la cubierta. Habiéndose roto un piñón de la máquina, el cabrestante había girado al revés irresistiblemente bajo la tracción espantosa de las cadenas. Los hombres, cogidos por la espalda, habían sido golpeados con una violencia extrema en la cabeza o en el pecho. Liberadas de sus rabizas rotas, las barras, haciendo metralla a su alrededor, acababan de matar a cuatro marineros y de herir a doce. Entre estos últimos, el contraмаestre, un escocés de Dundee.

La gente se precipitó hacia aquellos desgraciados. Los heridos fueron conducidos a la enfermería, situada a popa. En cuanto a los cuatro muertos, se ocuparon de desembarcarlos inmediatamente. Por otra parte, los anglosajones tienen tal indiferencia por la vida de las personas que este acontecimiento solo provocó una impresión mediocre a bordo. Esos infortunados, muertos o heridos, no eran más que los dientes de un engranaje que se podía reemplazar con poco gasto. Se hizo la señal de volver al *tender*, ya alejado. Unos minutos después, atracaba al navío.

Me dirigí hacia la escala real. La escalera no había sido aún levantada. Los cuatro cadáveres, envueltos en mantas, fueron bajados y depositados en la cubierta del *tender*. Uno de los médicos de a bordo se embarcó a fin de acompañarlos hasta Liverpool, con recomendación de reunirse después con el *Great Eastern* con toda diligencia. El *tender* se alejó enseguida, y los marineros fueron a proa a lavar los charcos de sangre que manchaban la cubierta.

Debo decir también que un pasajero, ligeramente dañado por una astilla de barra, aprovechó la circunstancia para volverse en el *tender*. Ya tenía bastante del *Great Eastern*.

Entretanto, yo miraba al pequeño bote alejarse a todo vapor. Cuando me volví, mi compañero de figura irónica murmuró a mi espalda estas palabras:

— ¡Un viaje que empieza bien!

— Muy mal, señor —respondí—. ¿Con quién tengo el honor de hablar?

— Con el doctor Dean Pitferge.

V

La operación había sido reanudada. Con la ayuda del *anchor-boat*, las cadenas fueron aliviadas, y las anclas dejaron por fin su fondo tenaz. La una y cuarto sonaba en los campanarios de Birkenhead. La partida no podía ser diferida, si se quería utilizar la marea para la salida del vapor. El capitán y el práctico subieron a la pasarela. Un teniente se apostó cerca del aparato de señales de la hélice, otro cerca del aparato de señales de las palas. El timonel se mantenía entre ellos, cerca de la pequeña rueda destinada a mover el timón. Por prudencia, en el caso de que la máquina de vapor fallara, otros cuatro timoneles vigilaban a popa, listos para maniobrar las grandes ruedas que se alzaban sobre el enjaretado. El *Great Eastern*, haciendo frente a la corriente, había virado por completo, y ya no tenía más que remontar el flujo para bajar el río.

Se dio la orden de partida. Las palas golpearon lentamente las primeras capas de agua, la hélice «chapoteó» a popa, y el enorme buque comenzó a desplazarse.

La mayoría de los pasajeros, subidos a la toldilla de proa, miraban el doble paisaje erizado de chimeneas de fábricas que presentaban, a la

derecha, Liverpool, a la izquierda, Birkenhead. El Mersey, atestado de navíos, unos fondeados, los otros subiendo o bajando, no ofrecía a nuestro vapor más que sinuosos pasajes. Pero, bajo la mano de su práctico, sensible a las menores voluntades de su timón, se deslizaba por los pasos estrechos, evolucionando como una ballenera bajo el remo de un vigoroso timonel. Un instante, creí que íbamos a abordar un tres palos que derivaba de través a la corriente, y cuyo botolón vino a rozar el casco del *Great Eastern* ; pero el choque fue evitado; y cuando, desde lo alto de las casetas, miré ese navío que no arqueaba menos de setecientas u ochocientas toneladas, me apareció como uno de esos barquitos que los niños lanzan en los estanques de Green Park o del río Serpentine.

Pronto el *Great Eastern* se encontró por el través de los muelles de embarque de Liverpool. Los cuatro cañones que debían saludar a la ciudad callaron, por respeto a aquellos muertos que el *tender* desembarcaba en ese momento. Pero unos hurras formidables reemplazaron esas detonaciones que son la última expresión de la cortesía nacional. Al instante las manos batieron, los brazos se agitaron, los pañuelos se desplegaron con ese entusiasmo del que los ingleses son tan pródigos a la partida de todo navío, no fuera más que un simple bote que va a dar un paseo por la bahía. ¡Pero cómo se respondía a esos saludos! ¡Qué ecos provocaban en los muelles! Miles de curiosos cubrían los muros de Liverpool y de Birkenhead. Los botes, cargados de espectadores, hormigueaban en el Mersey. Los marineros del *Lord Clyde* , navío de guerra fondeado ante las dársenas, se habían dispersado por las altas vergas y saludaban al gigante con sus aclamaciones. Desde lo alto de las toldillas de los buques anclados en el río, las bandas de música nos enviaban armonías terribles que el ruido de los hurras no podía cubrir. Los pabellones subían y bajaban incesantemente en honor del *Great Eastern* . Pero pronto los gritos comenzaron a extinguirse en la lejanía. Nuestro vapor pasó cerca del *Tripoli* , un paquebote de la línea Cunard, destinado al transporte de emigrantes, y que, a pesar de su arqueado de dos mil toneladas, parecía no ser más que una simple barca. Luego, en las dos orillas, las casas se hicieron cada vez más raras. Los humos cesaron de ennegrecer el paisaje. El campo contrastó sobre los muros de ladrillo. Todavía algunas largas y uniformes hileras de casas obreras. Finalmente aparecieron villas y, en la orilla izquierda del Mersey, desde la plataforma del faro y del espaldón del bastión, unos últimos hurras nos saludaron por última vez.

A las tres, el *Great Eastern* había franqueado los pasos del Mersey, y entraba en el Canal de San Jorge. El viento del suroeste soplabá gran brisa. Nuestros pabellones, rígidamente tensos, no hacían ni un pliegue. El mar se hinchaba ya con algunas marejadas, pero el vapor no las sentía.

Hacia las cuatro, el capitán Anderson mandó parar. El *tender* forzaba el vapor para alcanzarnos. Nos traía de vuelta al segundo médico de a bordo. Cuando el bote hubo atracado, se lanzó una escala de gato por la cual este personaje embarcó, no sin dificultad. Más ágil que él, nuestro práctico se descolgó por el mismo camino hasta su bote, que le esperaba, y del cual cada remero estaba provisto de un cinturón natatorio de corcho. Unos instantes después, se reunía con una encantadora y pequeña goleta que le esperaba a sotavento.

La ruta fue reanudada enseguida. Bajo el empuje de sus palas y de su hélice, la velocidad del *Great Eastern* se aceleró. A pesar del viento de proa, no experimentaba ni balanceo ni cabeceo. Pronto la sombra cubrió el mar, y la costa del condado de Gales, marcada por la punta de Holyhead, se perdió finalmente en la noche.

VI

Al día siguiente, 27 de marzo, el *Great Eastern* costea por estribor la accidentada ribera de Irlanda. Yo había elegido mi cabina a proa, en la primera fila de la banda. Era un pequeño cuarto, bien iluminado por dos anchos ojos de buey. Una segunda hilera de cabinas la separaba del primer salón de proa, de tal modo que ni el ruido de las conversaciones ni el estruendo de los pianos, que no faltaban a bordo, podían llegar hasta allí. Era una cabaña aislada en el extremo de un suburbio. Un sofá, una cama y un to-

gador la amueblaban suficientemente. A las siete de la mañana, después de cruzar las dos primeras salas, llegué a la cubierta. Algunos pasajeros paseaban ya por las casetas. Un balanceo casi imperceptible mecía ligeramente al vapor. El viento, sin embargo, soplabá gran brisa, pero el mar, protegido por la costa, no podía formarse. No obstante, auguré bien de la indiferencia del *Great Eastern* .

Llegado a la toldilla del *smoking-room* , divisé esa larga extensión de costa, elegantemente perfilada, a la cual su eterna verdura le ha valido el nombre de «Isla Esmeralda». Algunas casas solitarias, el lazo de una ruta de aduaneros, un penacho de vapor blanco marcando el paso de un tren entre dos colinas, un semáforo aislado haciendo gestos grotescos a los navíos de alta mar, la animaban aquí y allá.

Entre la costa y nosotros, el mar presentaba un matiz de un verde sucio, como una placa irregularmente manchada de sulfato de cobre. El viento tendía aún a refrescar; algunas espumas volaban como polvo; numerosos barcos, bergantines o goletas, buscaban alejarse de tierra; unos vapores pasaban escupiendo su humo negro; el *Great Eastern* , aunque no estuviera aún animado de una gran velocidad, los dejaba atrás sin dificultad.

Pronto tuvimos conocimiento de Queenstown, pequeño puerto de escala ante el cual maniobraba una flotilla de pescadores. Es allí donde todo navío, viniendo de América o de los mares del Sur —barco de vapor o barco de vela, transatlántico o buque mercante— , arroja al pasar sus sacas de correo. Un expreso, siempre bajo presión, las lleva a Dublín en pocas horas. Allí, un paquebote, siempre humeante, un vapor pura sangre, todo máquinas, verdadero huso de ruedas que pasa a través de las olas, barco de carreras más útil que *Gladiateur* o *Fille-de-l'Air* , toma esas cartas y, cruzando el estrecho con una velocidad de dieciocho millas por hora, las deposita en Liverpool. Los despachos, así transportados, ganan un día a los más rápidos transatlánticos.

Hacia las nueve, el *Great Eastern* remontó una cuarta hacia el oeste-noroeste. Acababa yo de bajar a cubierta, cuando fui alcanzado por el capitán Mac Elwin. Uno de sus amigos le acompañaba, un hombre de seis pies, de barba rubia, cuyos largos bigotes, perdidos en medio de las patillas, dejaban el mentón al descubierto, siguiendo la moda del día. Este muchacho grandullón presentaba el tipo del oficial inglés: tenía la cabeza alta, pero sin

rigidez, la mirada segura, los hombros despejados, soltura y libertad en su marcha; en una palabra, todos los síntomas de ese valor tan raro que se puede llamar el «valor sin cólera». No me equivocaba sobre su profesión.

— Mi amigo Archibald Corsican — me dijo Fabian —, como yo, capitán en el 22.º regimiento del ejército de las Indias.

Así presentados, el capitán Corsican y yo nos saludamos.

— Apenas si nos vimos ayer, mi querido Fabian — dije al capitán Mac Elwin, a quien estreché la mano —. Estábamos en el fragor de la partida. Solo sé que no es al azar a quien debo el encontrarle a bordo del *Great Eastern*. Confieso que si tengo algo que ver en la decisión que ha tomado...

— Sin duda, mi querido camarada — me respondió Fabian —. El capitán Corsican y yo llegábamos a Liverpool con la intención de tomar pasaje a bordo del *China*, de la línea Cunard, cuando supimos que el *Great Eastern* iba a intentar una nueva travesía entre Inglaterra y América: era una ocasión. Supe que usted estaba a bordo: era un placer. No nos habíamos vuelto a ver desde hacía tres años, desde nuestro hermoso viaje a los Estados escandinavos. No lo dudé, y he aquí por qué el *tender* nos depositó ayer en su presencia.

— Mi querido Fabian — respondí —, creo que ni el capitán Corsican ni usted lamentarán su decisión. Una travesía del Atlántico en este gran barco no puede dejar de ser muy interesante, incluso para ustedes, por poco marinos que sean. Hay que haber visto esto. Pero hablemos de usted. Su última carta — y no tiene fecha de hace seis semanas — llevaba el sello de Bombay. Tenía derecho a creerle todavía en su regimiento.

— Allí estábamos hace tres semanas — respondió Fabian —. Llevábamos esa existencia mitad militar, mitad campestre de los oficiales indios, durante la cual se hacen más cacerías que incursiones. Le presento incluso al capitán Archibald como un gran destructor de tigres. Es el terror de las junglas. Sin embargo, aunque somos solteros y sin familia, nos entraron ganas de dejar un poco de reposo a esos pobres carnívoros de la península y venir a respirar algunas moléculas de aire europeo. Obtuvimos un permiso de un año, y enseguida, por el mar Rojo, por Suez, por Francia, llegamos con la rapidez de un expreso a nuestra vieja Inglaterra.

— ¡Nuestra vieja Inglaterra! —respondió sonriendo el capitán Corsican —, ya no estamos en ella, Fabian. Es un navío inglés el que nos lleva, pero está fletado por una compañía francesa, y nos conduce a América. Tres pa-bellones diferentes flotan sobre nuestra cabeza, y prueban que pisamos un suelo franco-anglo-americano.

— ¡Qué importa! —respondió Fabian, cuya frente se arrugó un instante bajo una impresión dolorosa—, ¡qué importa, con tal de que nuestro per-miso pase! Necesitamos movimiento. Es la vida. ¡Es tan bueno olvidar el pasado, y matar el presente mediante la renovación de las cosas alrededor de uno! En unos días estaremos en Nueva York, donde abrazaré a mi her-mana y a sus hijos, a los que no he visto desde hace varios años. Luego vis-itaremos los Grandes Lagos. Bajaremos el Misisipi hasta Nueva Orleans. Haremos una batida en el Amazonas. De América saltaremos a África, donde los leones y los elefantes se han dado cita en el Cabo para festejar la llegada del capitán Corsican, y de allí volveremos a imponer a los cipayos las voluntades de la metrópoli.

Fabian hablaba con una volubilidad nerviosa, y su pecho se hinchaba de suspiros. Había evidentemente en su vida una desgracia que yo ignoraba aún, y que ni sus cartas me habían dejado presentir. Archibald Corsican me pareció estar al corriente de esta situación. Mostraba una muy viva amistad por Fabian, más joven que él algunos años. Parecía ser el hermano mayor de Mac Elwin, ese gran capitán inglés, cuya abnegación, en su momento, podía ser llevada hasta el heroísmo.

En ese momento nuestra conversación fue interrumpida. La trompeta resonó a bordo. Era un camarero mofletudo que anunciaba, con un cuarto de hora de antelación, el almuerzo de las doce y media. Cuatro veces al día, para gran satisfacción de los pasajeros, ese ronco instrumento resonaba así: a las ocho y media para el desayuno, a las doce y media para el almuerzo, a las cuatro para el té, a las siete y media para la cena. En pocos instantes los largos bulevares quedaron desiertos, y pronto todos los comensales estaban sentados en los vastos salones, donde logré colocarme cerca de Fabian y del capitán Corsican.

Cuatro filas de mesas amueblaban aquellos comedores. Arriba, los vasos y las botellas, dispuestos en sus tablas de balance, guardaban una inmovili-dad y una perpendicularidad perfectas. El vapor no sentía en absoluto las

ondulaciones del oleaje. Los comensales, hombres, mujeres o niños, podían almorzar sin temor. Los platos, finamente preparados, circulaban. Numerosos camareros se apresuraban a servir.

A petición de cada uno, mencionada en una pequeña tarjeta *ad hoc*, suministraban los vinos, licores o cervezas, que eran objeto de una cuenta aparte. Entre todos, los californianos se distinguían por su aptitud para beber champán. Había allí, cerca de su marido, antiguo aduanero, una lavandera enriquecida en los lavaderos de San Francisco, que bebía Clicquot a tres dólares la botella. Dos o tres jóvenes *misses*, frágiles y pálidas, devoraban rodajas de buey sangrante. Largas *mistresses*, con dientes de marfil, vaciaban en sus pequeños vasos el contenido de un huevo pasado por agua. Otros degustaban con una evidente satisfacción las tartas de ruibarbo o los apios del postre. Cada uno funcionaba con entusiasmo. Uno se habría creído en un restaurante de los bulevares, en pleno París, no en pleno océano.

Terminado el almuerzo, las casetas se poblaron de nuevo. La gente se saludaba al paso o se abordaba como paseantes de Hyde Park. Los niños jugaban, corrían, lanzaban sus balones, empujaban sus aros, tal como lo hubieran hecho en la arena de las Tullerías. La mayoría de los hombres fumaban paseando. Las damas, sentadas en sillas plegables, trabajaban, leían o cosían juntas. Las ayas y las niñeras vigilaban a los bebés. Algunos gordos americanos panzudos se balanceaban en sus mecedoras. Los oficiales de a bordo iban y venían, unos haciendo su guardia en las pasarelas y vigilando el compás, los otros respondiendo a las preguntas a menudo ridículas de los pasajeros. Se oían también, a través de las calmas de la brisa, los sonidos de un órgano colocado en la gran caseta de popa, y los acordes de dos o tres pianos de Pleyel que se hacían una deplorable competencia en los salones inferiores.

Hacia las tres, estallaron ruidosos hurras. Los pasajeros invadieron las toldillas. El *Great Eastern* pasaba a dos cables de un paquebote al que había ganado terreno rápidamente. Era el *Propontis*, haciendo ruta a Nueva York, que saludó al gigante de los mares al pasar, y el gigante de los mares le devolvió su saludo.

A las cuatro y media, la tierra estaba todavía a la vista y nos quedaba a tres millas por estribor. Apenas se veía a través de la espuma de un chubasco que se había declarado súbitamente. Pronto apareció un fuego. Era el

faro de Fastnet, situado en una roca aislada, y la noche no tardó en hacerse, durante la cual debíamos doblar el cabo Clear, última punta avanzada de la costa de Irlanda.

VII

He dicho que la longitud del *Great Eastern* superaba los dos hectómetros. Para los espíritus amantes de la comparación, diré que es un tercio más largo que el Pont des Arts. No habría podido pues evolucionar en el Sena. Por lo demás, dado su calado, no flotaría allí más de lo que flota el Pont des Arts. En realidad, el vapor mide doscientos siete metros cincuenta en la línea de flotación entre perpendiculares. Tiene doscientos diez metros veinticinco en la cubierta superior, de extremo a extremo, es decir, que su longitud es el doble de la de los mayores paquebotos transatlánticos. Su anchura es de veinticinco metros treinta en su cuaderna maestra, y de treinta y seis metros sesenta y cinco por fuera de los tambores.

El casco del *Great Eastern* es a prueba de los más formidables golpes de mar. Es doble y se compone de una agregación de celdas dispuestas entre el forro exterior e interior, que tienen ochenta y seis centímetros de altura. Además, trece compartimentos, separados por mamparos estancos, aumentan su seguridad desde el punto de vista de las vías de agua y del incendio. Diez mil toneladas de hierro han sido empleadas en la construcción de este casco, y tres millones de remaches, colocados en caliente, aseguran el perfecto ensamblaje de las placas de su forro.

El *Great Eastern* desplaza veintiocho mil quinientas toneladas cuando cala treinta pies de agua. En lastre, solo cala seis metros diez. Puede transportar diez mil pasajeros. De las trescientas setenta y tres cabeceras de dis-

trito de Francia, doscientas setenta y cuatro están menos pobladas de lo que lo estaría esta subprefectura flotante con su máximo de pasajeros.

Las líneas del *Great Eastern* son muy alargadas. Su roda recta está perforada por escobenes por los que corren las cadenas de las anclas. Su proa, muy afilada, no presentando ni huecos ni protuberancias, está muy lograda. Su popa redonda cae un poco y desluce el conjunto.

De su cubierta se elevan seis mástiles y cinco chimeneas. Los tres primeros mástiles a proa son el *foregigger* y el *foremast*, ambos palos de trinquete, y el *mainmast*, o palo mayor. Los tres últimos a popa son llamados *aftermainmast*, *mizzenmast* y *after-gigger*. El *foremast* y el *mainmast* llevan cangrejas, gavias y juanetes. Los otros cuatro mástiles no están aparejados más que con velas de cuchillo; el todo formando cinco mil cuatrocientos metros cuadrados de superficie de velamen, de buena lona de la fábrica real de Edimburgo. En las vastas cofas del segundo y del tercer mástil, una compañía de soldados podría maniobrar a sus anchas. De esos seis mástiles, mantenidos por obenques y brandales metálicos, el segundo, el tercero y el cuarto están hechos de chapas empernadas, verdaderas obras maestras de calderería. En la fogonadura, miden un metro diez de diámetro, y el más grande, el *mainmast*, se eleva a una altura de doscientos siete pies franceses, que es superior a la de las torres de Notre-Dame.

En cuanto a las chimeneas, dos delante de los tambores sirven a la máquina de palas, tres detrás sirven a la máquina de hélice; son enormes cilindros, altos de treinta metros cincuenta, mantenidos por cadenas fijadas sobre las casetas.

En el interior del *Great Eastern*, la distribución del vasto casco ha sido juiciosamente concebida. La proa encierra las lavanderías de vapor y el alojamiento de la tripulación. Vienen a continuación un salón de damas y un gran salón decorado con arañas, lámparas de balance, pinturas recubiertas de espejos. Estas magníficas piezas reciben la luz a través de claraboyas laterales, soportadas sobre elegantes columnillas doradas, y comunican con la cubierta superior por anchas escaleras de peldaños metálicos y pasamanos de caoba. A los lados están dispuestas cuatro filas de cabinas que separa un pasillo, unas comunicando por un rellano, las otras situadas en el piso inferior, a las cuales da acceso una escalera especial. A popa, los tres vastos *dining-rooms* presentaban la misma disposición para las cabinas. De los

salones de proa a los de popa, se pasaba siguiendo un pasillo embaldosado que rodea la máquina de las ruedas entre sus paredes de chapa y los oficios de a bordo.

Las máquinas del *Great Eastern* son justamente consideradas como obras maestras, —iba a decir obras maestras de relojería—. Nada más asombroso que ver esos enormes engranajes funcionar con la precisión y la suavidad de un reloj. La potencia nominal de la máquina de palas es de mil caballos. Esta máquina se compone de cuatro cilindros oscilantes de un diámetro de dos metros veintiséis, acoplados por pares, y desarrollando cuatro metros veintisiete de carrera por medio de sus pistones directamente articulados sobre las bielas. La presión media es de veinte libras por pulgada, aproximadamente un kilogramo setenta y seis por centímetro cuadrado, o sea una atmósfera y dos tercios. La superficie de calefacción de las cuatro calderas reunidas es de setecientos ochenta metros cuadrados. Este *engine-paddle* marcha con una calma majestuosa; su excéntrica, arrastrada por el eje cigüeñal, parece elevarse como un globo en el aire. Puede dar doce vueltas de rueda por minuto, y contrasta singularmente con la máquina de la hélice, más rápida, más rabiosa, que se embala bajo el empuje de sus mil seiscientos caballos de vapor.

Este *engine-screw* cuenta con cuatro cilindros fijos dispuestos horizontalmente. Se hacen frente dos a dos, y sus pistones, cuya carrera es de un metro veinticuatro, actúan directamente sobre el eje de la hélice. Bajo la presión producida por sus seis calderas, cuya superficie de calefacción es de mil ciento setenta y cinco metros cuadrados, la hélice, pesando sesenta toneladas, puede dar hasta cuarenta y ocho revoluciones por minuto; pero entonces, jadeante, apresurada, perdida, esta máquina vertiginosa se embala, y sus largos pistones parecen atacarse a golpes de pistón, como enormes jabalíes a colmillazos.

Independientemente de estos dos aparatos, el *Great Eastern* posee aún otras seis máquinas auxiliares para la alimentación, las puestas en marcha y los cabrestantes. El vapor, como se ve, juega a bordo un papel importante en todas las maniobras.

Tal es este vapor sin igual y reconocible entre todos. Lo que no impidió a un capitán francés poner un día esta mención ingenua en su libro de a bor-

do: «Encontrado navío de seis palos y cinco chimeneas. Supuesto *Great Eastern* .»

VIII

La noche del miércoles al jueves fue bastante mala. Mi litera se agitó extraordinariamente, y hube de apoyar rodillas y codos contra su tabla de balance. Bolsas y maletas iban y venían en mi cabina. Un tumulto insólito llenaba el salón vecino, en medio del cual doscientos o trescientos bultos, provisionalmente depositados, rodaban de un lado a otro, golpeando con estruendo los bancos y las mesas. Las puertas batían, las maderas crujían, los tabiques lanzaban esos gemidos particulares de la madera de abeto, los vasos y las botellas entrechocaban en sus suspensiones móviles, y cataratas de vajilla se precipitaban sobre el suelo de los oficios. Oía también los ronquidos irregulares de la hélice y el batir de las ruedas que, alternativamente emergidas, golpeaban el aire con sus paletas. Por todos estos síntomas, comprendí que el viento había refrescado y que el vapor ya no permanecía indiferente a las olas de alta mar que lo tomaban de través.

A las seis de la mañana, tras una noche sin sueño, me levanté. Aferrado con una mano a mi litera, con la otra me vestí mal que bien. Pero, sin punto de apoyo, no habría podido mantenerme en pie, y tuve que luchar seriamente con mi abrigo para endosármelo. Luego dejé mi cabina, crucé el salón, ayudándome de pies y manos, en medio de aquel oleaje de bultos. Subí la escalera de rodillas como un campesino romano que sube los escalones de la *Scala santa* de Poncio Pilatos, y finalmente llegué a la cubierta, donde me agarré vigorosamente a una cornamusa.

Ya no había tierra a la vista. El cabo Clear había sido doblado durante la noche. A nuestro alrededor esa vasta circunferencia trazada por la línea de agua sobre el fondo del cielo. El mar, color pizarra, se hinchaba en largas olas que no rompían. El *Great Eastern*, tomado de través, y al que ninguna vela apoyaba, se balanceaba espantosamente. Sus mástiles, como largas puntas de compás, describían en el aire inmensos arcos de círculo. El cabeceo era poco sensible, lo reconozco, pero el balanceo era insoportable. Imposible mantenerse en pie. El oficial de guardia, aferrado a la pasarela, parecía balanceado como en un columpio.

De cornamusa en cornamusa, logré ganar el tambor de estribor. La cubierta, mojada por la bruma, estaba muy resbaladiza. Me preparaba pues a apoyarme contra uno de los puntales de la pasarela, cuando un cuerpo vino a rodar a mis pies.

Era el del doctor Dean Pitferge. Mi original personaje se enderezó enseguida sobre las rodillas, y mirándome:

—Es justo eso —dijo—. La amplitud del arco descrito por las paredes del *Great Eastern* es de cuarenta grados, o sea veinte por debajo de la horizontal y veinte por encima.

—¡De verdad! —exclamé, riendo, no de la observación, sino de las condiciones en las cuales había sido hecha.

—De verdad —repuso el doctor—. Durante la oscilación, la velocidad de las paredes es de un metro setecientos cuarenta y cuatro milímetros por segundo. Un transatlántico, que es la mitad de ancho, solo tarda ese tiempo en volver de un lado a otro.

—Entonces —respondí—, puesto que el *Great Eastern* retoma tan rápido su perpendicular, es que hay exceso de estabilidad.

—¡Para él, sí, pero no para sus pasajeros! —replicó alegremente Dean Pitferge—, pues ellos, ya lo ve usted, vuelven a la horizontal, y más rápido de lo que quieren.

El doctor, encantado con su réplica, se había levantado y, sosteniéndonos mutuamente, pudimos ganar uno de los bancos de la toldilla. Dean Pitferge salió del paso con algunos rasguños, y le felicité, pues podría haberse roto la cabeza.

— ¡Oh! ¡Esto no ha terminado! — me respondió —, y en poco tiempo nos ocurrirá una desgracia.

— ¿A nosotros?

— Al vapor y, por consiguiente, a mí, a nosotros, a todos los pasajeros.

— Si habla usted en serio — pregunté —, ¿por qué se ha embarcado a bordo?

— ¡Para ver lo que ocurrirá, pues no me desagradaría naufragar! — respondió el doctor, mirándome con aire entendido.

— ¿Es la primera vez que navega en el *Great Eastern* ?

— No. Ya he hecho varias travesías... como curioso.

— No debe quejarse entonces.

— No me quejo. Constato los hechos, y espero pacientemente la hora de la catástrofe.

¿Se burlaba de mí el doctor? Yo no sabía qué pensar. Sus ojillos me parecían muy irónicos. Quise llevarle más lejos.

— Doctor — le dije —, no sé sobre qué hechos reposan sus molestos pronósticos, pero permítame recordarle que el *Great Eastern* ya ha cruzado veinte veces el Atlántico, y que el conjunto de sus travesías ha sido satisfactorio.

— ¡No importa! — respondió Pitferge —. A este navío «le han echado un mal de ojo», por emplear la expresión vulgar. No escapará a su destino. Se sabe y no se tiene confianza en él. Recuerde qué dificultades experimentaron los ingenieros para botarlo. No quería ir al agua más que el hospital de Greenwich. Creo incluso que Brunel, que lo construyó, murió «de las consecuencias de la operación», como decimos en medicina.

— ¡Ah! Vaya, doctor — repliqué —, ¿acaso es usted materialista?

— ¿Por qué esa pregunta?

— Porque he notado que mucha gente que no cree en Dios cree en todo lo demás, incluso en el mal de ojo.

— Bromea, señor — repuso el doctor —, pero déjeme continuar mi argumentación. El *Great Eastern* ya ha arruinado a varias compañías. Construi-

do para el transporte de emigrantes y el tráfico de mercancías a Australia, nunca ha estado en Australia. Diseñado para dar una velocidad superior a la de los paquebotes transoceánicos, ha seguido siendo inferior a ellos.

—De ahí —dije—, a concluir que...

—Espere —respondió el doctor—. Uno de los capitanes del *Great Eastern* ya se ahogó, y era uno de los más hábiles, pues manteniéndolo más o menos proa a la ola, sabía evitar este intolerable balanceo.

—¡Pues bien! —dije—, hay que lamentar la muerte de ese hombre hábil, y eso es todo.

—Luego —repuso Dean Pitferge, sin preocuparse de mi incredulidad—, se cuentan historias sobre este vapor. Se dice que un pasajero que se extravió en sus profundidades, como un pionero en los bosques de América, nunca pudo ser encontrado.

—¡Ah! —dije irónicamente—, ¡he aquí un hecho!

—Se cuenta también —repuso el doctor—, que, durante la construcción de las calderas, un mecánico fue soldado, por descuido, en la caja de vapor.

—¡Bravo! —exclamé—. ¡El mecánico soldado! *E ben trovato*. ¿Cree usted en eso, doctor?

—Creo —me respondió Pitferge—, creo muy seriamente que nuestro viaje ha empezado mal y que acabará mal.

—Pero el *Great Eastern* es un buque sólido —repliqué—, y de una rigidez de construcción que le permite resistir como un bloque macizo, ¡y desafiar a los mares más furiosos!

—Sin duda, es sólido —repuso el doctor—, pero déjelo caer en el seno de las olas, y verá si se levanta. Es un gigante, de acuerdo, pero un gigante cuya fuerza no está en proporción con la talla. Las máquinas son demasiado débiles para él. ¿Ha oído hablar de su decimonoveno viaje entre Liverpool y Nueva York?

—No, doctor.

—Pues bien, yo estaba a bordo. Habíamos dejado Liverpool el 10 de diciembre, un martes. Los pasajeros eran numerosos, y todos llenos de confianza. Las cosas fueron bien mientras estuvimos al abrigo de las olas de alta

mar por la costa de Irlanda. Nada de balanceo, nada de mareados. Al día siguiente, la misma indiferencia al mar. El mismo encanto de los pasajeros. El 12, hacia la mañana, el viento refrescó. El oleaje de alta mar nos tomó de través, y el *Great Eastern* empezó a balancearse. Los pasajeros, hombres y mujeres, desaparecieron en las cabinas. A las cuatro, el viento soplaba huracanado. Los muebles entraron en danza. Uno de los espejos del gran salón se rompe de un golpe de la cabeza de su servidor. Toda la vajilla se rompe. ¡Un estruendo espantoso! Ocho embarcaciones son arrancadas de sus pescantes en un golpe de mar. En ese momento la situación se vuelve grave. La máquina de las ruedas ha debido ser parada. Un enorme trozo de plomo, desplazado por el balanceo, amenazaba con atascarse en sus órganos. Sin embargo la hélice continuaba empujándonos hacia delante. Pronto las ruedas retoman a media velocidad; pero una de ellas, durante su parada, ha sido falseada; sus radios y sus palas rascan el casco del navío. Hay que parar de nuevo la máquina y contentarse con la hélice para aguantar la capa. La noche fue horrible. La tormenta había redoblado. El *Great Eastern* había caído en el seno de las olas y no podía levantarse. Al amanecer, no quedaba un herraje de las ruedas. Se izaron algunas velas para maniobrar y poner el navío proa a la mar. Velas tan pronto llevadas como tensadas. La confusión reina por todas partes. Las cadenas de las anclas, arrancadas de su pozo, ruedan de un lado a otro. Un corral de ganado es desfondado, y una vaca cae en el salón de damas a través de la escotilla. ¡Nueva desgracia! La mecha del timón se rompe. Ya no se gobierna. Unos choques espantosos se hacen oír. Es un depósito de aceite, que pesa tres mil kilos, cuyas trincas se han roto, y que, barriendo el entrepuente, golpea alternativamente los flancos interiores que va a desfondar tal vez. El sábado pasa en medio de un espanto general. Siempre en el seno de las olas. Solamente el domingo, el viento comienza a amainar. Un ingeniero americano, pasajero a bordo, logró fijar unas cadenas sobre la pala del timón. Se maniobra poco a poco. El gran *Great Eastern* se pone de nuevo proa a la mar, y ocho días después de haber dejado Liverpool regresábamos a Queenstown. Ahora bien, ¡quién sabe, señor, dónde estaremos dentro de ocho días!

IX

Hay que confesarlo, el doctor Dean Pitferge no era tranquilizador. Las pasajeras no le habrían oído sin estremecerse. ¿Bromeaba o hablaba en serio? ¿Era verdad que seguía al *Great Eastern* en todas sus travesías para asistir a alguna catástrofe? Todo es posible por parte de un excéntrico, sobre todo cuando es inglés.

Sin embargo el vapor continuaba su ruta, balanceándose como un bote. Guardaba imperturbablemente la línea loxodrómica de los barcos de vapor. Se sabe que sobre una superficie plana el camino más corto de un punto a otro es la línea recta. Sobre una esfera, es la línea curva formada por la circunferencia de los círculos máximos. Los navíos, para abreviar la travesía, tienen pues interés en seguir esta ruta. Pero los buques de vela no pueden guardar esta línea cuando tienen el viento de proa. Solo los vapores son dueños de mantenerse siguiendo una dirección rigurosa, y toman la ruta de los círculos máximos. Es lo que hizo el *Great Eastern* elevándose un poco hacia el noroeste.

El balanceo continuaba. Ese horrible mal de mar, a la vez contagioso y epidémico, hacía rápidos progresos. Algunos pasajeros, demacrados, exangües, la nariz afilada, las mejillas hundidas, las sienes apretadas, permanecían a pesar de todo en la cubierta para aspirar el aire libre. En su mayoría, estaban furiosos contra el inoportuno vapor que se comportaba como una verdadera boya, y contra la *Société des Affréteurs*, cuyos prospectos decían que el mal de mar «era desconocido a bordo».

Hacia las nueve de la mañana, un objeto fue avistado a tres o cuatro millas por la aleta de babor. ¿Era un pecio, un esqueleto de ballena o el armazón de un navío? No se podía distinguir aún. Un grupo de pasajeros válidos, reunidos sobre la caseta de proa, observaba ese resto que flotaba a trescientas millas de la costa más cercana.

Entretanto, el *Great Eastern* se había dejado llevar hacia el objeto avistado. Los gemelos maniobraban al unísono. Las apreciaciones iban a gran velocidad, y entre esos americanos y esos ingleses, para los cuales todo pretexto de apuesta es bueno, las apuestas comenzaban a subir. Entre esos apostadores rabiosos, noté a un hombre de gran estatura, cuya fisonomía me golpeó por signos no equívocos de una profunda duplicidad. Este individuo tenía un sentimiento de odio general estereotipado en sus rasgos, en el cual no se habrían equivocado ni los fisonomistas ni los fisiólogos, la frente plegada por una arruga vertical, la mirada a la vez audaz y distraída, el ojo seco, las cejas muy juntas, los hombros altos, la cabeza al viento, en fin, todos los indicios de una rara impudencia unida a una rara villanía. ¿Quién era este hombre? Yo lo ignoraba, pero me desagradó singularmente. Hablaba alto y con ese tono que parece contener un insulto. Algunos acólitos, dignos de él, reían sus bromas de mal gusto. Este personaje pretendía reconocer en el pecio un esqueleto de ballena, y apoyaba su dicho con apuestas importantes que encontraban inmediatamente quien las aceptara.

Estas apuestas, que ascendieron a varios cientos de dólares, las perdió todas. En efecto, ese pecio era un casco de navío. El vapor se acercaba rápidamente. Se podía ver ya el cobre verdoso de su carena. Era un tres palos, rasado de su arboladura, y acostado sobre el flanco. Debía arquear quinientas o seiscientas toneladas. De sus mesas de guarnición colgaban cadenotes rotos.

¿Había sido abandonado este navío por su tripulación? Esa era la cuestión o, para emplear la expresión inglesa, la «great attraction» del momento. Sin embargo, nadie se mostraba sobre aquel casco. ¿Tal vez los naufragos se habían refugiado en el interior? Armado de mi catalejo, veía desde hacía unos instantes un objeto moverse en la proa del navío; pero reconocí pronto que era un resto de foque que el viento agitaba.

A la distancia de media milla, todos los detalles de este casco se hicieron visibles. Estaba nuevo y en un perfecto estado de conservación. Su cargamento, que se había deslizado a sotavento, le obligaba a conservar la escora sobre estribor. Evidentemente, este buque, comprometido en un momento crítico, había debido sacrificar su arboladura.

El *Great Eastern* se acercó. Le dio la vuelta. Señaló su presencia con numerosos silbatos. El aire se desgarraba. Pero el pecio permaneció mudo e

inanimado. En todo este espacio de mar circunscrito por el horizonte, nada a la vista. Ni una embarcación a los costados del buque naufragado.

La tripulación había tenido sin duda tiempo de huir. Pero, ¿había podido ganar la tierra distante de trescientas millas? ¿Unos frágiles botes podían resistir a las olas que balanceaban tan espantosamente al *Great Eastern*? ¿A qué fecha, por otra parte, se remontaba esta catástrofe? Por estos vientos reinantes, ¿no había que buscar más lejos, en el oeste, el teatro del naufragio?

¿No derivaba este casco desde hacía mucho tiempo ya bajo la doble influencia de las corrientes y de las brisas? Todas estas preguntas debían quedar sin respuesta.

Cuando el vapor pasó por la popa del navío naufragado, leí distintamente en su espejo de popa el nombre de *Lérida*; pero la designación de su puerto de matrícula no estaba indicada. Por su forma, por sus hechuras levantadas, por el lanzamiento particular de su roda, los marineros de a bordo lo declaraban de construcción americana.

Un buque mercante, un navío de guerra, no habría vacilado en apresarse este casco, que contenía sin duda un cargamento de valor. Se sabe que en estos casos de salvamento, las ordenanzas marítimas atribuyen a los salvadores el tercio del valor. Pero el *Great Eastern*, encargado de un servicio regular, no podía tomar este pecio a remolque durante miles de millas. Volver sobre sus pasos para conducirlo al puerto más cercano era igualmente imposible. Hubo pues que abandonarlo, con gran pesar de los marineros, y pronto este resto no fue más que un punto del espacio que desapareció en el horizonte. El grupo de pasajeros se dispersó. Unos volvieron a sus salones, los otros a sus cabinas, y la trompeta del almuerzo no logró siquiera despertar a todos esos dormidos, abatidos por el mal de mar.

Hacia mediodía, el capitán Anderson mandó instalar las dos velas de trinquete y la cangreja de mesana. El navío, mejor apoyado, se balanceó menos. Los marineros intentaron también establecer la cangreja enrollada sobre su botavara, según un nuevo sistema. Pero el sistema era «demasiado nuevo», sin duda, pues no se pudo utilizar, y esta cangreja no sirvió en todo el viaje.

X

A pesar de los movimientos desordenados del navío, la vida de a bordo se organizaba. Con el anglosajón, nada más simple. Este paquebote es su barrio, su calle, su casa que se desplazan, y está en su hogar. El francés, por el contrario, siempre tiene aire de viajar cuando viaja.

Cuando el tiempo lo permitía, la multitud afluía a los bulevares. Todos esos paseantes, que mantenían su perpendicular a pesar de las inclinaciones del balanceo, tenían el aire de hombres ebrios, en los cuales la embriaguez hubiera provocado en el mismo momento los mismos andares. Cuando las pasajeras no subían a cubierta, permanecían o bien en su salón particular, o bien en el gran salón. Se oían entonces las estruendosas armonías que se escapaban de los pianos. Hay que decir que esos instrumentos, «muy mareados», como el mar, no hubiesen permitido al talento de un Liszt ejercitarse puramente. Los bajos faltaban cuando se iban a babor, y los altos, cuando se inclinaban a estribor. De ahí unos agujeros en la armonía o unos vacíos en la melodía, de los cuales esos oídos sajones apenas se preocupaban. Entre todos esos virtuosos, noté a una mujer grande y huesuda que debía ser muy buena música. En efecto, para facilitar la lectura de su pieza, había marcado todas las notas con un número y todas las teclas del piano con un número correspondiente. Si la nota estaba cotizada veintisiete, golpeaba la tecla veintisiete. Si era la nota cincuenta y tres, atacaba la nota cincuenta y tres. ¡Y eso, sin preocuparse del ruido que se hacía a su alrededor, ni de los otros pianos resonando en los salones vecinos, ni de los niños enfurruñados que venían a puñetazos a aplastar acordes sobre esas octavas desocupadas!

Durante este concierto, los asistentes tomaban al azar los libros esparcidos aquí y allá sobre las mesas. Si uno de ellos encontraba un pasaje interesante, lo leía en voz alta, y sus auditores, escuchando con complacencia, le saludaban con un murmullo lisonjero. Algunos periódicos estaban tirados en los sofás, de esos periódicos ingleses o americanos que siempre parecen viejos, aunque no estén nunca cortados. Es una operación incómoda la de

desplegar esas inmensas hojas que cubrirían una superficie de varios metros cuadrados. Pero siendo la moda no cortar, no se corta. Un día, tuve la paciencia de leer el *New York Herald* en estas condiciones, y de leerlo hasta el final. Pero júzguese si fui pagado de mi pena al encontrar este suelto bajo la rúbrica «personal»: «El Sr. X... ruega a la linda Miss Z..., a quien encontró ayer en el ómnibus de la calle 25, que venga a buscarle mañana a la habitación 17 del hotel San Nicolás. Desearía hablar de matrimonio con ella.» ¿Qué hizo la linda Miss Z...? No quiero ni saberlo.

Pasé toda aquella sobremesa en el gran salón, observando y charlando. La conversación no podía dejar de ser interesante, pues mi amigo Dean Pitferge había venido a sentarse junto a mí.

—¿Está repuesto de su caída? —le pregunté.

—Perfectamente —me respondió—. Pero esto no marcha.

—¿Qué es lo que no marcha? ¿Usted?

—No, nuestro vapor. Las calderas de la hélice funcionan mal. No podemos obtener bastante presión.

—¿Está usted pues muy deseoso de llegar a Nueva York?

—¡En absoluto! Hablo como mecánico, eso es todo. Me encuentro muy bien aquí, y lamentaré sinceramente dejar esta colección de originales que el azar ha reunido... para mi placer.

—¡Originales! —exclamé, mirando a los pasajeros que afluían al salón—. ¡Pero si toda esa gente se parece!

—¡Bah! —dijo el doctor—, se ve que no los conoce apenas. La especie es la misma, lo reconozco, pero en esa especie ¡cuántas variedades! Considere, allá, ese grupo de hombres desenvueltos, las piernas extendidas sobre los divanes, el sombrero atornillado a la cabeza. Son yanquis, puros yanquis de los pequeños Estados de Maine, de Vermont o de Connecticut, productos de Nueva Inglaterra, hombres de inteligencia y de acción, un poco demasiado influidos por los reverendos, pero que tienen el defecto de no ponerse la mano delante de la boca cuando estornudan. ¡Ah! Querido señor, ¡esos son verdaderos sajones, naturalezas ávidas de ganancia y hábiles por lo tanto! Encierre a dos yanquis en una habitación, al cabo de una hora, ¡cada uno de ellos habrá ganado diez dólares al otro!

—No le preguntaré cómo —respondí riendo al doctor—. Pero entre ellos veo a un hombrecillo, la nariz al viento, una verdadera veleta. Va vestido con una larga levita y un pantalón negro un poco corto. ¿Quién es ese señor?

—Es un ministro protestante, un hombre *considerable* de Massachusetts. Va a reunirse con su mujer, una ex institutriz muy ventajosamente comprometida en un proceso célebre.

—¿Y ese otro, alto y lúgubre, que parece absorto en sus cálculos?

—Ese hombre calcula, en efecto —dijo el doctor—. Calcula siempre y siempre.

—¿Problemas?

—No, su fortuna. Es un hombre *considerable*. A toda hora sabe con precisión de un céntimo lo que posee. Es rico. Un barrio de Nueva York está construido sobre sus terrenos. Hace un cuarto de hora, tenía un millón seiscientos veinticinco mil trescientos sesenta y siete dólares y medio; pero ahora, ya no tiene más que un millón seiscientos veinticinco mil trescientos sesenta y siete dólares y cuarto.

—¿Por qué esa diferencia en su fortuna?

—Porque acaba de fumarse un cigarro de treinta sueldos.

El doctor Dean Pitferge tenía réplicas tan inesperadas que le animé a seguir. Me divertía. Le señalé otro grupo encajado en otra parte del salón.

—Aquellos —me dijo—, son la gente del *Far West*. El más alto, que se parece a un pasante de notaría, es un hombre *considerable*, el gobernador del Banco de Chicago. Siempre lleva bajo el brazo un álbum que representa las principales vistas de su ciudad bienamada. Está orgulloso de ella, y con razón: ¡una ciudad fundada en 1836 en un desierto, y que cuenta hoy cuatrocientas mil almas, incluida la suya! Cerca de él, ve una pareja californiana. La joven es delicada y encantadora. El marido, muy desbastado, es un antiguo mozo de arado que, un buen día, labró pepitas. Este personaje...

—Es un hombre *considerable* —dije.

—Sin duda —respondió el doctor—, pues su activo se cifra por millones.

—¿Y ese individuo alto, que mueve siempre la cabeza de arriba abajo, como un negro de reloj?

—Este personaje —respondió el doctor— es el célebre Cokburn de Rochester, el estadístico universal, que ha pesado todo, medido todo, dosificado todo, contado todo. Interrogue a ese maníaco inofensivo. Le dirá cuánto pan ha comido un hombre de cincuenta años en su vida, el número de metros cúbicos de aire que ha respirado. Le dirá cuántos volúmenes en cuarto llenarían las palabras de un abogado de Temple Bar, y cuántas millas hace diariamente un cartero, nada más que llevando cartas de amor. Le dirá la cifra de viudas que pasan en una hora por el puente de Londres, y cuál sería la altura de una pirámide construida con los sándwiches consumidos en un año por los ciudadanos de la Unión. Le dirá...

El doctor, lanzado a toda velocidad, hubiera continuado largo tiempo en ese tono, pero otros pasajeros desfilaban ante nuestros ojos y provocaban nuevas observaciones del inagotable doctor. ¡Qué de tipos diversos en esta multitud de pasajeros! Ni un ocioso sin embargo, pues no se desplaza uno de un continente a otro sin un motivo serio. La mayoría iban sin duda a buscar fortuna a esa tierra americana, olvidando que a los veinte años un yanqui ha hecho su posición, y que a los veinticinco ya es demasiado viejo para entrar en lucha.

Entre estos aventureros, estos inventores, estos cazadores de suerte, Dean Pitferge me mostró algunos que no dejaban de ser interesantes. Este, un sabio químico, un rival del doctor Liebig, pretendía haber encontrado el medio de condensar todos los elementos nutritivos de un buey en una tableta de carne grande como una moneda de cinco francos, e iba a acuñar moneda con los rumiantes de las Pampas. Aquel, inventor del motor portátil —un caballo de vapor en una caja de reloj—, corría a explotar su patente en Nueva Inglaterra. Ese otro, un francés de la calle Chapon, llevaba treinta mil bebés de cartón que decían «papá» con un acento americano muy logrado, y no dudaba que su fortuna estaba hecha.

Y, sin contar a estos originales, ¡cuántos otros todavía cuyos secretos no se podían sospechar! ¿Tal vez, entre ellos, algún cajero huía de su caja vacía, y algún detective, haciéndose su amigo, no esperaba más que la llegada del *Great Eastern* a Nueva York para echarle la mano al cuello? ¿Tal vez también se hubiera reconocido en esta multitud a algunos de esos lan-

zadores de negocios turbios que encuentran siempre accionistas crédulos, incluso cuando esos negocios se llaman *Compañía oceánica para el alumbrado por gas de la Polinesia*, o *Sociedad general de carbones incombustibles*.

Pero, en ese momento, mi atención fue distraída por la entrada de un joven matrimonio que parecía estar bajo la impresión de un precoz aburrimiento.

— Son peruanos, mi querido señor — me dijo el doctor —, una pareja casada desde hace un año, que ha paseado su luna de miel por todos los horizontes del mundo. Dejaron Lima la noche de bodas. Se adoraron en Japón, se amaron en Australia, se soportaron en Francia, discutieron en Inglaterra, ¡y se separarán sin duda en América!

— Y — dije —, ¿quién es ese hombre de gran estatura y de figura un poco altiva que entra en este momento? Por su bigote negro, le tomaría por un oficial.

— Es un mormón — me respondió el doctor —, un Élder, Mr. Hatch, uno de los grandes predicadores de la Ciudad de los Santos. ¡Qué hermoso tipo de hombre! Vea ese ojo orgulloso, esa fisonomía digna, ese porte tan diferente del yanqui. Mr. Hatch vuelve de Alemania y de Inglaterra, donde ha predicado el mormonismo con éxito, pues esta secta cuenta, en Europa, un gran número de adherentes, a los cuales permite conformarse a las leyes de su país.

— En efecto — dije —, pienso que en Europa la poligamia les está prohibida.

— Sin duda, mi querido señor, pero no crea que la poligamia sea obligatoria para los mormones. Brigham Young posee un harén, porque eso le conviene; pero no todos sus adeptos le imitan en las orillas del Lago Salado.

— ¡De verdad! ¿Y Mr. Hatch?

— Mr. Hatch solo tiene una mujer, y encuentra que es bastante. Por otra parte, se propone explicarnos su sistema en una conferencia que dará una noche u otra.

— El salón estará lleno — dije.

—Sí —respondió Pitferge—, si el juego no le quita demasiados oyentes. Sabe que se juega en la caseta de proa. Hay allí un inglés de figura mala y desagradable, que me parece liderar ese mundo de jugadores. Es un hombre malvado cuya reputación es detestable. ¿Lo ha notado?

Algunos detalles añadidos por el doctor me hicieron reconocer al individuo que, esa misma mañana, se había significado por sus apuestas insensatas a propósito del pecio. Mi diagnóstico no me había engañado. Dean Pitferge me informó de que se llamaba Harry Drake. Era el hijo de un negociante de Calcuta, un jugador, un libertino, un duelista, casi arruinado, y que iba probablemente a América a intentar una vida de aventuras.

—Esa gente —añadió el doctor— encuentra siempre aduladores que los alaban, y este tiene ya su círculo de granujas del cual forma el punto central. Entre ellos, he notado a un hombrecillo bajo, cara redonda, nariz aguileña, labios gruesos, gafas de oro, que debe ser un judío alemán cruzado de bordelés. Se dice doctor, en ruta hacia Quebec, pero yo se lo doy por un bromista de baja estofa y un admirador del Drake.

En ese momento, Dean Pitferge, que saltaba fácilmente de un tema a otro, me dio con el codo. Miré la puerta del salón. Un joven de veintidós años y una joven de diecisiete años entraban dándose del brazo.

—¿Dos nuevos casados? —pregunté.

—No —me respondió el doctor con un tono medio enternecido—, dos viejos novios que solo esperan su llegada a Nueva York para casarse. Acaban de hacer su vuelta a Europa —con la autorización de la familia, se entiende—, y saben ahora que están hechos el uno para el otro. ¡Bravos jóvenes! ¡Da gusto mirarlos! Los veo a menudo inclinados sobre la escotilla de la máquina, y allí, cuentan las vueltas de las ruedas, ¡que no marchan bastante rápido a su gusto! ¡Ah! Señor, si nuestras calderas estuvieran calentadas al rojo blanco como esos dos jóvenes corazones, ¡eso sí que haría subir la presión!

XI

Aquel día, a las doce y media, en la puerta del gran salón, un timonel fijó la nota siguiente:

Lat. 51° 15' N. Long. 18° 13' O. Dist.: Fastnet, 323 millas.

Lo que significaba que a mediodía estábamos a 323 millas del fuego de Fastnet, el último que se nos había aparecido en la costa de Irlanda, y a 51° 15' de latitud norte y 18° 13' de longitud al oeste del meridiano de Greenwich. Era su punto lo que el capitán hacía así conocer y que cada día los pasajeros leyeron en el mismo lugar. Así, consultando esta nota y trasladando estas marcaciones a un mapa, se podía seguir la ruta del *Great Eastern*. Hasta aquí, este vapor no había hecho más que 323 millas en treinta y seis horas. Era insuficiente, y un paquebote que se respete no debe franquear en veinticuatro horas menos de 300 millas.

Después de haber dejado al doctor, pasé el resto del día con Fabian. Nos habíamos refugiado a popa, lo que Pitferge llamaba «ir a pasearse por el campo». Allí, aislados y apoyados en la coronación, mirábamos ese mar inmenso. Penetrantes olores, destilados en la espuma de las olas, se elevaban hasta nosotros. Los pequeños arcoíris, producidos por los rayos refractados, jugaban a través de la espuma. La hélice burbujeaba a cuarenta pies bajo nuestros ojos y, cuando emergía, sus ramas batían las olas con más furia, haciendo centellear su cobre. El mar parecía ser una vasta aglomeración de esmeraldas licuadas. La algodonosa estela se iba hasta perderse de vista, confundiendo en una misma vía láctea los burbujes de la hélice y de las palas. Esta blancura, sobre la cual corrían dibujos más acentuados, se me aparecía como un inmenso velo de encaje de Inglaterra arrojado sobre un fondo azul. Cuando las gaviotas, de alas blancas festoneadas de negro, volaban por encima, su plumaje tornasolaba y se iluminaba con reflejos rápidos.

Fabian miraba toda esta magia de olas sin hablar. ¿Qué veía en ese líquido espejo que se presta a los más extraños caprichos de la imaginación?

¿Pasaba, ante sus ojos, alguna fugitiva imagen que le lanzaba un adiós supremo? ¿Percibía alguna sombra ahogada en esos remolinos? Me pareció aún más triste que de costumbre, y no osé preguntarle la causa de su tristeza. Después de esta larga separación que nos había alejado el uno del otro, le tocaba a él confiarse a mí, a mí esperar sus confidencias. Me había dicho de su vida pasada lo que quería que yo supiese, su existencia de guarnición en las Indias, sus cacerías, sus aventuras; pero sobre las emociones que le hinchaban el corazón, sobre la causa de los suspiros que levantaban su pecho, callaba. Sin duda, Fabian no era de los que buscan aliviar sus dolores contándolos, y no debía sino sufrir más por ello.

Permanecíamos pues así inclinados sobre el mar, y, cuando yo me volvía, divisaba las grandes ruedas emergiendo una tras otra bajo la acción del balanceo.

En un cierto momento, Fabian me dijo:

— Esa estela es verdaderamente magnífica, ¡se creería que las ondulaciones se complacen en trazar letras en ella! ¡Mire! ¡Eles, es! ¿Me equivoqué? ¡No! ¡Son ciertamente esas letras! ¡Siempre las mismas!

La imaginación sobreexcitada de Fabian veía en ese remolino lo que ella quería ver. Pero esas letras, ¿qué podían significar? ¿Qué recuerdo evocaban en el corazón de Fabian? Este había retomado su contemplación silenciosa. Luego, bruscamente, me dijo:

— ¡Venga! ¡Venga! ¡Ese abismo me atrae!

— ¿Qué le pasa, Fabian? — le pregunté tomándole las dos manos —, ¿qué le pasa, amigo mío?

— Tengo aquí — dijo presionando su pecho —, ¡tengo un mal que me matará!

— ¿Un mal? — le dije —, ¿un mal sin esperanza de curación?

— Sin esperanza.

Y sobre esta palabra Fabian bajó al salón y entró en su cabina.

XII

Al día siguiente, sábado 30 de marzo, el tiempo era hermoso. Brisa suave, mar en calma. Los fuegos, alimentados con vigor, habían hecho subir la presión. La hélice daba treinta y seis vueltas por minuto. La velocidad del *Great Eastern* superaba entonces los doce nudos.

El viento había rolado al sur. El primer oficial mandó izar las dos velas de estay de goleta y la de mesana. El vapor, mejor apoyado, ya no sufría ningún balanceo. Bajo aquel hermoso cielo totalmente soleado, las casetas se animaron; las damas aparecieron con vestimentas frescas; unas paseaban, otras se sentaron —iba a decir sobre el césped a la sombra de los árboles—; los niños retomaron sus juegos interrumpidos desde hacía dos días, y briosos tiros de bebés circularon a gran galope. Con algunos soldados de uniforme, con las manos en los bolsillos y la nariz al viento, uno se hubiera creído en un paseo francés.

A las doce menos cuarto, el capitán Anderson y dos oficiales subieron a las pasarelas. Siendo el tiempo muy favorable para las observaciones, venían a tomar la altura del sol. Cada uno de ellos sostenía en la mano un sextante con antejo y, de vez en cuando, apuntaban al horizonte del sur, hacia el cual los espejos inclinados de su instrumento debían hacer bajar el astro rey.

—Mediodía —dijo pronto el capitán.

Al instante, un timonel picó la hora en la campana de la pasarela, y todos los relojes de a bordo se ajustaron con aquel sol cuyo paso por el meridiano acababa de ser registrado.

Media hora después, se fijaba la siguiente observación:

Lat. 51° 10' N.

Long. 24° 13' O.

Carrera: 227 millas. Distancia: 550.

Habíamos hecho, pues, doscientas veintisiete millas desde la víspera a mediodía. Eran en ese momento la una y cuarenta y nueve minutos en Greenwich, y el *Great Eastern* se encontraba a quinientas cincuenta millas de Fastnet.

No vi a Fabian en todo ese día. Varias veces, inquieto por su ausencia, me acerqué a su cabina, y me aseguré de que no la había dejado.

Aquella multitud que abarrotaba la cubierta debía desagradarle. Evidentemente, huía de ese tumulto y buscaba el aislamiento. Pero encontré al capitán Corsican y, durante una hora, nos paseamos por las toldillas. A menudo se habló de Fabian. No pude evitar contar al capitán lo que había pasado la víspera entre el capitán Mac Elwin y yo.

—Sí —me respondió Corsican con una emoción que no trataba de disimular—, hace dos años, Fabian tenía derecho a creerse el más feliz de los hombres, ¡y ahora es el más desgraciado!

Archibald Corsican me informó, en pocas palabras, de que Fabian había conocido en Bombay a una joven encantadora, Miss Hodges. Él la amaba, era amado por ella. Nada parecía oponerse a que un matrimonio uniese a Miss Hodges y al capitán Mac Elwin, cuando la joven, con el consentimiento de su padre, fue pretendida por el hijo de un negociante de Calcuta. Era un negocio, sí, «un negocio» cerrado desde hacía tiempo. Hodges, hombre positivo, duro, poco accesible a los sentimientos, se encontraba entonces en una situación delicada frente a su corresponsal de Calcuta. Ese matrimonio podía arreglar muchas cosas, y sacrificó la felicidad de su hija a los intereses de su fortuna. La pobre niña no pudo resistirse. Pusieron su mano en la mano de un hombre al que no amaba, al que no podía amar, y que verosímilmente no la amaba tampoco. Mero negocio, mal negocio y deplorable acción. El marido se llevó a su mujer al día siguiente de la boda, y desde entonces Fabian, loco de dolor, enfermo de muerte, no había vuelto a ver a la que amaba todavía. Terminado este relato, comprendí que, en efecto, el mal que sufría Fabian era grave.

—¿Cómo se llamaba esa joven? —pregunté al capitán Archibald.

—Ellen Hodges —me respondió.

¡Ellen! Ese nombre me explicaba las letras que Fabian había creído ver ayer en la estela del navío.

—¿Y cómo se llama el marido de esa pobre mujer? —dije al capitán.

—Harry Drake.

—¡Drake! —exclamé—, ¡pero ese hombre está a bordo!

—¡Él! ¡Aquí! —repitió Corsican, deteniéndome con la mano y mirándome de frente.

—Sí —repetí—, a bordo.

—¡Quiera el cielo —dijo gravemente el capitán— que Fabian y él no se encuentren! Afortunadamente, no se conocen ni el uno al otro, o, al menos, Fabian no conoce a Harry Drake. ¡Pero ese nombre pronunciado delante de él bastaría para provocar una explosión!

Conté entonces al capitán Corsican lo que sabía sobre la cuenta de Harry Drake, es decir, lo que me había enseñado el doctor Dean Pitferge. Le describí, tal cual era, a ese aventurero, insolente y alborotador, ya arruinado por el juego y el libertinaje, y dispuesto a todo para recuperar la fortuna. En ese momento, Harry Drake pasó cerca de nosotros. Se lo señalé al capitán. Los ojos de Corsican se animaron de repente. Tuvo un gesto de cólera que yo detuve.

—Sí —me dijo—, esa es ciertamente una fisonomía de canalla. Pero, ¿adónde va?

—A América, dicen, para pedir al azar lo que no quiere pedir al trabajo.

—¡Pobre Ellen! —murmuró el capitán—. ¿Dónde está ella en este momento?

—¿Quizá ese miserable la haya abandonado?

—¿Por qué no iba a estar a bordo? —dijo Corsican mirándome.

Esta idea cruzó mi mente por primera vez, pero la rechacé. No. Ellen no estaba, no podía estar a bordo. No habría escapado a la mirada inquisidora del doctor Pitferge. ¡No! ¡Ella no acompañaba a Drake durante esta travesía!

—Ojalá diga usted la verdad, señor — me respondió el capitán Corsican —, pues la vista de esa pobre víctima, reducida a tanta miseria, asestaría un golpe terrible a Fabian. No sé lo que ocurriría. Fabian es hombre capaz de matar a Drake como a un perro. En cualquier caso, puesto que usted es amigo de Fabian, como lo soy yo mismo, le pediré una prueba de esa amistad. No lo perdamos jamás de vista y, llegado el caso, que uno de nosotros esté siempre listo para interponerse entre su rival y él. Usted lo comprende, un encuentro por las armas no puede tener lugar entre estos dos hombres. Aquí, ¡ay!, ni tampoco en otra parte, una mujer no puede casarse con el asesino de su marido, por indigno que haya sido ese marido.

Comprendí el razonamiento del capitán Corsican. Fabian no podía tomarse la justicia por su mano. ¡Era prever desde muy lejos los acontecimientos venideros! Y sin embargo, ese «quizá», esa contingencia de las cosas humanas, ¿por qué no tenerla en cuenta? Pero un presentimiento me agitaba. ¿Sería posible que, en esa existencia común de a bordo, en ese roce de cada día, la personalidad ruidosa de Drake escapase a Fabian? Un incidente, un detalle, un nombre pronunciado, una nada, ¿no los pondría fatalmente al uno en presencia del otro? ¡Ah! ¡Cuánto hubiera querido apresurar la marcha de ese vapor que los llevaba a ambos! Antes de dejar al capitán Corsican, le prometí velar por nuestro amigo y observar a Drake, a quien él se comprometió por su parte a no perder de vista. Luego, me estrechó la mano, y nos separamos.

Hacia la noche, el viento del suroeste condensó algunas brumas sobre el océano. La oscuridad era grande. Los salones, brillantemente iluminados, contrastaban con aquellas tinieblas profundas. Se oían vales y romanzas resonar alternativamente. Aplausos frenéticos los acogían invariablemente, y los hurras mismos no faltaron cuando ese bromista de T..., habiéndose puesto al piano, «silbó» canciones con el aplomo de un cómico de la legua.

XIII

Al día siguiente, 31 de marzo, era domingo. ¿Cómo pasaría ese día a bordo? ¿Sería el domingo inglés o americano, que cierra los *taps* y los *bars* durante la hora de los oficios; que retiene el cuchillo del carnicero sobre la cabeza de su víctima; que detiene la pala del panadero en el umbral del horno; que suspende los negocios; que apaga el hogar de las factorías y condensa el humo de las fábricas; que cierra las tiendas, abre las iglesias y frena el movimiento de los trenes en los *railroads*, contrariamente a lo que se hace en Francia? Sí, debía ser así, o casi.

Y, en primer lugar, para la observancia dominical, aunque el tiempo fuera magnífico y el viento favorable, el capitán no hizo izar las velas. Se habrían ganado algunos nudos, pero hubiera sido *improper*. Me consideré muy feliz de que se permitiera a las ruedas y a la hélice operar sus revoluciones cotidianas. Y cuando pregunté la razón de esta tolerancia a un feroz puritano de a bordo:

— Señor — me respondió gravemente —, hay que respetar lo que viene directamente de Dios. ¡El viento está en su mano, el vapor está en la mano de los hombres!

Tuve a bien contentarme con esta razón, y observé lo que pasaba a bordo.

Toda la tripulación estaba de gran gala y vestida con una extrema limpieza. No me habrían asombrado diciéndome que los fogoneros trabajaban de frac. Los oficiales y los ingenieros llevaban su más bello uniforme con botones dorados. Los zapatos relucían con un brillo británico y rivalizaban con la intensa irradiación de las gorras de hule. Toda esa brava gente parecía calzada y tocada con estrellas. El capitán y su primer oficial daban el ejemplo y, con guantes frescos, abotonados militarmente, lustrosos y perfumados, se paseaban por las pasarelas esperando la hora del oficio.

El mar estaba magnífico y resplandecía bajo los primeros rayos de la primavera. Ninguna vela a la vista. El *Great Eastern* ocupaba solo el centro matemático de ese inmenso horizonte. A las diez, la campana de a bordo tañó lentamente y a intervalos regulares. El campanero, un timonel de gran gala, obtenía de aquella campana una especie de sonoridad religiosa, y ya no esos estallidos metálicos con los que acompañaba el silbato de las calderas cuando el vapor navegaba en medio de las brumas. Se buscaba involuntariamente con la mirada el campanario del pueblo que os llamaba a misa.

En ese momento, numerosos grupos aparecieron en las puertas de las escotillas de proa y de popa. Hombres, mujeres, niños se habían vestido cuidadosamente para la circunstancia. Los bulevares pronto estuvieron llenos. Los paseantes intercambiaban entre sí saludos discretos. Cada uno llevaba en la mano su libro de oraciones, y todos esperaban que los últimos tañidos hubieran anunciado el comienzo del oficio. En ese momento, vi pasar un montón de biblias, apiladas sobre la bandeja que servía ordinariamente para los sándwiches. Estas biblias fueron distribuidas en las mesas del templo.

El templo era el gran comedor, formado por la caseta de popa, y que, exteriormente, recordaba, por su longitud y su regularidad, al edificio del Ministerio de Finanzas, en la calle de Rivoli. Entré. Los fieles «sentados a la mesa» eran ya numerosos. Un profundo silencio reinaba en la asistencia. Los oficiales ocupaban la cabecera del templo. En medio de ellos, el capitán Anderson presidía como un pastor. Mi amigo Dean Pitferge se había colocado cerca de mí. Sus ojillos ardientes recorrían toda aquella asamblea. Estaba allí, me atrevo a creer, más como curioso que como fiel.

A las diez y media, el capitán se levantó y comenzó el oficio. Leyó en inglés un capítulo del Antiguo Testamento, el décimo del Éxodo. Después de cada versículo, los asistentes murmuraban el versículo siguiente. Se oía distintamente el soprano agudo de los niños y el mezzosoprano de las mujeres destacándose sobre el barítono de los hombres. Este diálogo bíblico duró una media hora aproximadamente. Esta ceremonia, muy simple y muy digna a la vez, se cumplía con una gravedad totalmente puritana, y el capitán Anderson, el «amo después de Dios», haciendo las funciones de ministro a bordo, en medio de aquel inmenso océano, y hablando a esa multitud suspendida sobre un abismo, tenía derecho al respeto incluso de los más indiferentes. Si el oficio se hubiera limitado a esa lectura, habría estado bien; pero al capitán sucedió un orador, que no podía dejar de aportar la pasión y la violencia allí donde debían reinar la tolerancia y el recogimiento.

Era el reverendo del que se ha hablado, ese hombrecillo inquieto, ese intrigante yanqui, uno de esos ministros cuya influencia es tan grande en los Estados de Nueva Inglaterra. Su sermón estaba todo preparado, y siendo la ocasión buena, quería utilizarla. ¿No habría hecho otro tanto el amable

Yorick? Miré al doctor Pitferge. El doctor Pitferge no pestañeó, y pareció dispuesto a soportar el fuego del predicador.

Este se abotonó gravemente su levita negra, posó su sombrero de seda sobre la mesa, sacó su pañuelo con el cual se tocó ligeramente los labios y, envolviendo a la asamblea con una mirada circular, dijo:

—En el principio, Dios creó América en seis días y descansó el séptimo.
Con esto, yo gané la puerta.

XIV

Durante el almuerzo, Dean Pitferge me informó de que el reverendo había desarrollado admirablemente su texto. Los monitores, los espolones de guerra, los fuertes acorazados, los torpedos submarinos, todos esos ingenios habían maniobrado en su discurso. Él mismo se había hecho grande con toda la grandeza de América. Si a América le gusta ser alabada así, no tengo nada que decir.

Al volver al gran salón, leí la nota siguiente:

Lat. 50° 8' N.

Long. 30° 44' O.

Carrera: 255 millas.

Siempre el mismo resultado. Todavía no habíamos hecho más que mil cien millas, contando las trescientas diez millas que separan Fastnet de Liverpool. Aproximadamente el tercio del viaje. Durante todo el día, oficiales, marineros, pasajeros y pasajeras continuaron descansando «como el Señor

después de la creación de América». Ni un piano resonó en los salones silenciosos. El ajedrez no salió de su caja, ni las cartas de su estuche. El salón de juego permaneció desierto. Tuve la ocasión, aquel día, de presentar al doctor Pitferge al capitán Corsican. Mi original amigo divirtió mucho al capitán contándole la crónica secreta del *Great Eastern*. Se empeñó en probarle que era un navío condenado, hechizado, al que le ocurriría fatalmente una desgracia. La leyenda del «mecánico soldado» gustó mucho a Corsican, quien, en su calidad de escocés, era gran amante de lo maravilloso, pero no pudo, sin embargo, reprimir una sonrisa de incredulidad.

— Veo — respondió el doctor Pitferge — que el capitán no cree mucho en mis leyendas.

— ¡Mucho!... ¡Es mucho decir! — replicó Corsican.

— ¿Me creerá usted más, capitán — preguntó el doctor con un tono más serio —, si le atestigo que este navío está embrujado durante la noche?

— ¡Embrujado! — exclamó el capitán —. ¡Cómo! ¿Aquí se mezclan los fantasmas? Y usted cree en ello.

— Creo — respondió Pitferge —, creo lo que cuentan personas dignas de fe. Ahora bien, sé por los oficiales de guardia y por algunos marineros, unánimes en este punto, que durante la noche profunda, una sombra, una forma vaga, se pasea por el navío. ¿Cómo llega allí? No se sabe. ¿Cómo desaparece? Tampoco se sabe.

— ¡Por San Dunstan! — exclamó el capitán Corsican —, la acecharemos juntos.

— ¿Esta noche? — preguntó el doctor.

— Esta noche, si quiere. Y usted, señor — añadió el capitán, volviéndose hacia mí —, ¿nos hará compañía?

— No — dije —, no quiero perturbar el incógnito de ese fantasma. Por lo demás, prefiero pensar que nuestro doctor bromea.

— No bromeo en absoluto — respondió el obstinado Pitferge.

— Vamos, doctor — dije —. ¿Acaso cree usted seriamente en los muertos que regresan a la cubierta de los navíos?

—Creo firmemente en los muertos que resucitan —respondió el doctor —, y eso es tanto más asombroso cuanto que soy médico.

—¡Médico! —hizo el capitán Corsican, retrocediendo como si esa palabra le hubiera inquietado.

—Tranquilícese, capitán —respondió el doctor, sonriendo con aire amable—, ¡no ejerzo durante el viaje!

XV

Al día siguiente, primero de abril, el océano tenía un aspecto primaveral. Verdeaba como un prado bajo los primeros rayos del sol. Ese amanecer de abril en el Atlántico fue soberbio. Las olas se desenrollaban voluptuosamente, y algunas marsopas saltaban como payasos en la lechosa estela del navío.

Cuando encontré al capitán Corsican, me informó de que el fantasma anunciado por el doctor no había juzgado oportuno aparecer. La noche, sin duda, no había sido lo bastante oscura para él. Me vino entonces la idea de que era una mistificación de Pitferge, autorizada por ese primer día de abril, pues tanto en América como en Inglaterra como en Francia, esta costumbre es muy seguida. Bromistas y burlados no faltaron. Unos reían, otros se enfadaban. Creo incluso que se intercambiaron algunos puñetazos, pero, entre sajonos, esos puñetazos no terminan jamás a estocadas. Se sabe, en efecto, que en Inglaterra el duelo conlleva penas muy severas. Oficiales y soldados no tienen siquiera el permiso de batirse, bajo ningún pretexto. El homicida es condenado a las penas aflictivas e infamantes más graves, y recuerdo que el doctor me citó el nombre de un oficial que está en presidio desde hace

diez años por haber herido mortalmente a su adversario en un encuentro muy leal, sin embargo. Se comprende pues que, en presencia de esta ley excesiva, el duelo haya desaparecido completamente de las costumbres británicas.

Con ese hermoso sol, la observación de mediodía fue muy buena. Dio en latitud $48^{\circ} 47'$, en longitud $36^{\circ} 48'$, y como recorrido doscientas cincuenta millas solamente. El menos rápido de los transatlánticos habría tenido el derecho de ofrecernos un remolque. Aquello contrariaba mucho al capitán Anderson. El ingeniero atribuía la falta de presión a la insuficiente ventilación de los nuevos hogares. Yo pensaba que ese defecto de marcha provenía sobre todo de las ruedas, cuyo diámetro había sido imprudentemente disminuido.

Sin embargo, ese día, hacia las dos, se produjo una mejora en la velocidad del vapor. Fue la actitud de los dos jóvenes prometidos la que me reveló ese cambio. Apoyados cerca de las amuradas de estribor, murmuraban algunas alegres palabras y batían palmas. Miraban sonriendo los tubos de escape que se elevaban a lo largo de las chimeneas del *Great Eastern*, y cuyo orificio se coronaba de un ligero vapor blanco. La presión había subido en las calderas de la hélice, y el potente agente forzaba sus válvulas, que un peso de veintiuna libras por pulgada cuadrada ya no podía contener. No era todavía más que una débil espiración, un vago aliento, un soplo, pero nuestros jóvenes se lo bebían con la mirada. ¡No! ¡Denis Papin no fue más feliz cuando vio el vapor levantar a medias la tapadera de su célebre marmita!

—¡Humean! ¡Humean! —exclamó la joven *miss*, mientras un ligero vapor se escapaba también de sus labios entreabiertos.

—¡Vamos a ver la máquina! —respondió el joven, apretando bajo su brazo el brazo de su prometida.

Dean Pitferge se había reunido conmigo. Seguimos a la enamorada pareja hasta la gran caseta.

—¡Qué hermosa es la juventud! —me repetía.

—Sí —decía yo—, ¡la juventud de dos!

Pronto nosotros también estábamos inclinados sobre la escotilla de la máquina de hélice. Allí, en el fondo de ese vasto pozo, a sesenta pies bajo nuestros ojos, divisábamos los cuatro largos pistones horizontales que se

precipitaban el uno hacia el otro, humedeciéndose a cada movimiento con una gota de aceite lubricante. Entretanto, el joven había sacado su reloj, y la joven, apoyada en su hombro, seguía el segundero que medía los segundos. Mientras ella lo miraba, su prometido contaba las vueltas de hélice.

— ¡Un minuto! — dijo ella.

— ¡Treinta y siete vueltas! — respondió el joven.

— Treinta y siete vueltas y media — hizo observar el doctor, que había controlado la operación.

— ¡Y media! — exclamó la joven *miss* —. ¡Lo oyes, Edward! Gracias, señor — añadió dirigiendo al digno Pitferge su más amable sonrisa.

XVI

Al volver al gran salón, vi este programa fijado en la puerta:

ESTA NOCHE

PRIMERA PARTE

Ocean Time Mr. Mac Alpine

Song: Beautiful isle of the sea Mr. Ewing

Reading Mr. Affleet

Piano solo: Canto del pastor Mrs. Alloway

Scotch song Doctor T

Intermedio de diez minutos

SEGUNDA PARTE

Piano solo Mr. Paul V

Burlesque: Lady of Lyon Doctor T

Entertainment Sir James Anderson

Song: Happy moment Mr. Norville

Song: You remember Mr. Ewing

FINALE

God save the Queen

Era, como se ve, un concierto completo, con primera parte, entreacto, segunda parte y final. Sin embargo, al parecer, algo faltaba en este programa, pues oí murmurar detrás de mí:

— ¡Vaya! ¡Nada de Mendelssohn!

Me volví. Era un simple camarero que protestaba así contra la omisión de su música favorita.

Subí de nuevo a cubierta, y me puse a buscar a Mac Elwin. Corsican acababa de informarme de que Fabian había dejado su cabina, y yo quería, sin importarle no obstante, sacarle de su aislamiento. Lo encontré en la proa del vapor. Charlamos durante algún tiempo, pero no hizo ninguna alusión a su vida pasada. En ciertos momentos, permanecía mudo y pensativo, absorto en sí mismo, no oyéndome ya, y apretándose el pecho como para comprimir en él un espasmo doloroso. Mientras paseábamos juntos, Harry Drake se cruzó con nosotros en varias ocasiones. ¡Siempre el mismo hombre, ruidoso y gesticulante, molesto como sería un molino en movimiento en una sala de baile! ¿Me equivocaba? No sabría decirlo, pues mi espíritu estaba prevenido, pero me pareció que Harry Drake observaba a Fabian con una cierta insistencia. Fabian debió de notarlo, pues me dijo:

— ¿Quién es ese hombre?

— No lo sé — respondí.

— ¡Me desagrada! — añadió Fabian.

Pongan dos navíos en alta mar, sin viento, sin corriente, y acabarán por abordarse. Lancen dos planetas inmóviles en el espacio, y caerán el uno sobre el otro. Coloquen a dos enemigos en medio de una multitud, y se encontrarán inevitablemente. Es fatal. Una cuestión de tiempo, eso es todo.

Llegada la noche, el concierto tuvo lugar según el programa. El gran salón, lleno de oyentes, estaba brillantemente iluminado.

A través de las escotillas entreabiertas pasaban los anchos rostros curtidos y las gruesas manos negras de los marineros. Se hubieran dicho máscaras encajadas en las volutas del techo. La abertura de las puertas hormigueaba de camareros. La mayoría de los espectadores, hombres y mujeres, estaban sentados, a los lados, en los divanes laterales y, en el centro, en los sillones, los plegables y las sillas. Todos miraban hacia el piano

fuertemente empernado entre las dos puertas que se abrían al salón de damas. De vez en cuando, un movimiento de balanceo agitaba a la asistencia; las sillas y los plegables se deslizaban; una especie de oleaje daba una misma ondulación a todas aquellas cabezas; se aferraban unos a otros, silenciosamente, sin bromear. Pero, en suma, ninguna caída que temer, gracias al apiñamiento.

Se debutó con el *Ocean Time*. El *Ocean Time* era un periódico cotidiano, político, comercial y literario, que ciertos pasajeros habían fundado para las necesidades de a bordo. Americanos e ingleses aprecian mucho este género de pasatiempo. Redactan su hoja durante el día. Digamos que si los redactores no son exigentes con la calidad de los artículos, los lectores no lo son más. Se contentan con poco, e incluso con «no lo bastante».

Este número del 1 de abril contenía un editorial sobre el *Great Eastern* bastante farragoso sobre la política general, sucesos que no habrían hecho reír a un francés, cotizaciones de bolsa poco divertidas, telegramas muy ingenuos y algunas pálidas noticias breves. Después de todo, estas clases de bromas apenas encantan más que a quienes las hacen. El honorable Mr. Mac Alpine, un americano dogmático, leyó con convicción estas elucubraciones poco placenteras, para gran aplauso de los espectadores, y terminó su lectura con las noticias siguientes:

— Se anuncia que el presidente Johnson ha abdicado en favor del general Grant.

— Se da como cierto que el Papa Pío IX ha designado al príncipe imperial como su sucesor.

— Se dice que Hernán Cortés acaba de demandar por falsificación al emperador Napoleón III por su conquista de México.

Cuando el *Ocean Time* hubo sido suficientemente aplaudido, el honorable Mr. Ewing, un tenor muy guapo, suspiró la *Bella isla del mar*, con toda la rudeza de un gazzate inglés.

El *reading*, la lectura, me pareció tener un atractivo discutible. Fue simplemente un digno texano que leyó dos o tres páginas de un libro cuya lectura había comenzado en voz baja, y que continuó en voz alta. Fue muy aplaudido.

El *Canto del pastor* para piano solo, por Mrs. Alloway, una inglesa que tocaba «en rubio menor», hubiera dicho Théophile Gautier, y una farsa escocesa del doctor T... terminaron la primera parte del programa.

Tras diez minutos de un entreacto durante el cual ningún oyente consintió en dejar su sitio, la segunda parte del concierto comenzó. El francés Paul V... hizo oír dos encantadores valeses, inéditos, que fueron aplaudidos ruidosamente. El médico de a bordo, un joven moreno, muy presuntuoso, recitó una escena burlesca, especie de parodia de la *Dama de Lyon*, drama muy de moda en Inglaterra.

Al «burlesque» sucedió el *entertainment*. ¿Qué preparaba bajo este nombre Sir James Anderson? ¿Era una conferencia o un sermón? Ni lo uno ni lo otro. Sir James Anderson se levantó, siempre sonriente, sacó una baraja de cartas de su bolsillo, se remangó los puños blancos e hizo trucos cuya gracia redimía la ingenuidad. Hurras y aplausos.

Tras el *Happy moment* de Mr. Norville y el *You remember* de Mr. Ewing, el programa anunciaba el *God save the Queen*. Pero algunos americanos rogaron a Paul V..., en su calidad de francés, que les tocara el canto nacional de Francia. Al instante, mi dócil compatriota comenzó el inevitable *Partant pour la Syrie*. Reclamaciones enérgicas de un grupo de nordistas que querían oír *La Marsellesa*. Y, sin hacerse de rogar, el obediente pianista, con una condescendencia que denotaba más facilidad musical que convicciones políticas, atacó vigorosamente el canto de Rouget de Lisle. Fue el gran éxito del concierto. Luego, la asamblea, en pie, entonó lentamente ese cántico nacional que «ruega a Dios que conserve a la reina».

En suma, aquella velada valió lo que valen las veladas de aficionados, es decir, que tuvo sobre todo éxito para los autores y sus amigos. Fabian no se mostró allí.

Durante la noche del lunes al martes, el mar estuvo muy agitado. Los mamparos recomenzaron sus gemidos y los bultos retomaron su carrera a través de los salones. Cuando subí a cubierta, hacia las siete de la mañana, la lluvia caía. El viento refrescó. El oficial de guardia mandó aferrar las velas. El vapor, no estando ya apoyado, se balanceó prodigiosamente. Durante aquella jornada del 2 de abril, la cubierta permaneció desierta. Los salones mismos estaban abandonados. Los pasajeros se habían refugiado en las cabinas, y dos tercios de los comensales faltaron al almuerzo y a la cena. El whist fue imposible, pues las mesas huían bajo la mano de los jugadores. El ajedrez era impracticable. Algunos intrépidos, tumbados en los sofás, leían o dormían. Más valía desafiar la lluvia en la cubierta. Allí, los marineros vestidos con suestres y casacas de hule se paseaban filosóficamente. El primer oficial, encaramado en la pasarela, bien envuelto en su impermeable, hacía la guardia. Bajo aquel aguacero, en medio de aquellas ráfagas, sus ojillos brillaban de placer. ¡Le gustaba aquello a este hombre, y el vapor se balanceaba a su gusto!

Las aguas del cielo y del mar se confundían en la bruma a algunos cables del navío. La atmósfera era gris. Algunas aves pasaban chillando a través de aquella niebla húmeda. A las diez, por estribor a proa, se avistó una corbeta de tres palos que corría viento en popa; pero su nacionalidad no pudo ser reconocida.

Hacia las once, el viento amainó y giró dos cuartas. La brisa roló al noroeste. La lluvia cesó casi súbitamente. El azul del cielo se mostró a través de algunos claros de nubes. El sol apareció en un claro y permitió hacer una observación más o menos perfecta. La nota mostró las cifras siguientes:

Lat. 46° 29' N. Long. 42° 25' O. Distancia: 256 millas.

Así pues, aunque la presión hubiera subido en las calderas, la velocidad del navío no se había incrementado. Pero había que acusar de ello al viento del oeste que, tomando al vapor de proa, debía retardar considerablemente su marcha.

A las dos, la niebla se espesó de nuevo. La brisa caía y refrescaba a la vez. La opacidad de las brumas era tan intensa que los oficiales apostados en las pasarelas ya no veían a los hombres en la proa del navío. Estos vapores acumulados sobre las olas constituyen el mayor peligro de la nave-

gación; causan abordajes imposibles de evitar, y el abordaje en el mar es más de temer aún que el incendio.

Por eso, en medio de las brumas, oficiales y marineros vigilaban con el mayor cuidado, vigilancia que no fue inútil, pues, súbitamente, hacia las tres, un tres palos apareció a menos de doscientos metros del *Great Eastern*, con sus velas, puestas en facha por un cambio repentino de viento, sin gobernar ya. El *Great Eastern* viró a tiempo y lo evitó, gracias a la prontitud con la cual los hombres de guardia lo habían señalado al timonel. Estas señales, muy bien reglamentadas, se hacían por medio de una campana dispuesta en la toldilla de proa. Un golpe significaba: navío delante. Dos golpes: navío por estribor. Tres golpes: navío por babor. Y al instante el hombre del timón gobernaba de manera a evitar el abordaje.

El viento refrescó hasta la noche. Sin embargo el balanceo disminuyó, porque el mar, ya cubierto a lo lejos por los bancos de Terranova, no podía formarse. Así, un nuevo *entertainment* de Sir James Anderson fue anunciado para ese día. A la hora dicha, los salones se llenaron. Pero esta vez ya no se trataba de trucos de cartas. James Anderson contó la historia de ese cable transatlántico que él mismo había tendido. Mostró pruebas fotográficas que representaban los diversos ingenios inventados para la inmersión.

Hizo circular el modelo de los empalmes que sirvieron para el reajuste de los trozos de cable. Finalmente, mereció muy justamente los tres hurras que acogieron su conferencia, y de los cuales una gran parte correspondió al promotor de esta empresa, el honorable Cyrus Field, presente en aquella velada.

XVIII

Al día siguiente, 3 de abril, desde las primeras horas del día, el horizonte ofrecía ese tinte particular que los ingleses llaman «blink». Era una reverberación blanquecina que anunciaba hielos poco lejanos. En efecto, el *Great Eastern* navegaba entonces en esos parajes donde flotan los primeros icebergs, desprendidos de la banquisa, que salen del estrecho de Davis. Se organizó una vigilancia especial para evitar los rudos contactos de esos enormes bloques.

Soplaba entonces una muy fuerte brisa del oeste. Jirones de nubes, verdaderos harapos de vapor, barrían la superficie del mar. A través de sus agujeros, se distinguía el azul del cielo. Un sordo chapoteo salía de las olas desmelenadas por el viento, y las gotas de agua pulverizadas se convertían en espuma.

Ni Fabian, ni el capitán Corsican, ni el doctor Pitferge habían subido aún a cubierta. Me dirigí hacia la proa del navío. Allí, el acercamiento de las paredes formaba un ángulo confortable, una especie de retiro, en el cual un ermitaño se hubiera retirado gustoso del mundo. Me acomodé en ese rincón, sentado sobre una claraboya, descansando mis pies sobre una enorme polea. El viento, tomando al navío de proa y chocando contra la roda, pasaba por encima de mi cabeza sin rozarla. El lugar era bueno para soñar. Desde allí, mis miradas abarcaban toda la inmensidad del navío. Podía seguir sus largas líneas ligeramente atormentadas que se elevaban hacia la popa. En primer plano, un gaviero, enganchado en los obenques de trinquete, se sostenía con una mano y trabajaba con la otra con una destreza notable. Debajo, sobre la caseta, se paseaba el marinero de guardia, yendo y viniendo, con las piernas abiertas, y lanzando una mirada clara a través de sus párpados irritados por la espuma. Atrás, en las pasarelas, entrevía a un oficial que, con la espalda encorvada y la cabeza encapuchada, resistía los asaltos del viento. Del mar no distinguía nada, si no es una pequeña línea de horizonte azulado, trazada detrás de los tambores. Arrastrado por sus potentes máquinas, el vapor, cortando las olas con su roda aguda, se estremecía como los flancos de una caldera cuyos fuegos son activamente avivados. Algunos remolinos de vapor, arrancados por esa brisa que los condensaba con una extrema rapidez, se retorcían en el extremo de los tubos de escape. Pero el colosal navío, proa al viento y llevado sobre tres olas, apenas sentía las agitaciones de ese mar, sobre el cual, menos indiferente a las ondulaciones, un transatlántico habría sido sacudido por los golpes de cabeceo.

A las doce y media, el punto fijado no dio en latitud más que 44° 53' norte; y en longitud 47° 6' oeste. ¡Doscientas veintisiete millas solamente en veinticuatro horas! ¡Los jóvenes prometidos debían maldecir esas ruedas que no giraban, esa hélice cuyos movimientos languidecían, y ese insuficiente vapor que no actuaba al gusto de sus deseos!

Hacia las tres, el cielo, limpiado por el viento, resplandeció. Las líneas del horizonte, formadas de un trazo neto, parecieron ensancharse alrededor de ese punto central que el *Great Eastern* ocupaba. La brisa amainó, pero el mar se levantó durante mucho tiempo en anchas olas, extrañamente verdes y festoneadas de espuma. Tan poco viento no conllevaba tanto oleaje. Esas ondulaciones eran desproporcionadas. Se puede decir que el Atlántico estaba todavía enfurruñado.

A las tres y treinta y cinco minutos, se avistó un tres palos por babor. Envió su número. Era un americano, el *Illinois*, haciendo ruta hacia Inglaterra.

En ese momento, el teniente H... me informó de que pasábamos sobre la cola del banco de Newfoundland, nombre que los ingleses dan a los bajíos de Terranova. Son los ricos parajes donde se hace la pesca de esos bacalaos, de los cuales tres bastarían para alimentar a Inglaterra y a América, si todos sus huevos eclosionaran.

La jornada pasó sin incidentes. La cubierta fue frecuentada por sus paseantes acostumbrados. Hasta aquí, ningún azar había puesto en presencia a Fabian y a Harry Drake, a quienes el capitán Archibald y yo no perdíamos de vista. La noche reunió en el gran salón a sus dóciles habituales. Siempre los mismos ejercicios, lecturas y cantos, provocando los mismos bravos prodigados por las mismas manos a los mismos virtuosos, que yo terminaba por encontrar menos mediocres. Una discusión bastante viva estalló, extraordinariamente, entre un nordista y un texano. Este pedía «un emperador» para los Estados del Sur. Muy afortunadamente, esta discusión política, que amenazaba con degenerar en querrela, fue interrumpida por la llegada de un despacho imaginario dirigido al *Ocean Time* y concebido en estos términos: «¡El capitán Semmes, ministro de la Guerra, ha hecho pagar al Sur los estragos del *Alabama* !»

XIX

Al dejar el salón vivamente iluminado, subí de nuevo a la cubierta con el capitán Corsican. La noche era profunda. Ni una constelación en el firmamento. Alrededor del navío, una sombra impenetrable. Las ventanas de las casetas brillaban como bocas de horno. Apenas se veía a los hombres de guardia que recorrían pesadamente las toldillas. Pero se respiraba el aire libre, y el capitán aspiraba sus frescas moléculas a pleno pulmón.

—Me ahogaba en ese salón —me dijo—. ¡Aquí, al menos, nado en plena atmósfera! He aquí una absorción vivificante. Necesito mis cien metros cúbicos de aire cada veinticuatro horas o estoy medio asfixiado.

—Respire, capitán, respire a sus anchas —le respondí—. Hay aire aquí para todo el mundo, y la brisa no le regatea su contingente. Es una buena cosa el oxígeno, y hay que confesar que nuestros parisinos o nuestros londinenses no lo conocen más que de oídas.

—¡Sí! —replicó el capitán—, prefieren el ácido carbónico. Cada uno con su gusto. Por mi parte, lo detesto, ¡incluso en el vino de Champaña!

Mientras charlábamos, costeábamos el bulevar de estribor, abrigados del viento por la alta pared de las casetas. Grandes remolinos de humo, constelados de chispas, escapaban de las chimeneas negras. El ronquido de las máquinas acompañaba el silbido de la brisa en los obenques de hierro que resonaban como las cuerdas de un arpa. A este barullo se mezclaba de cuarto de hora en cuarto de hora el grito de los marineros de guardia: « *All's well! All's well!* » ¡Todo va bien! ¡Todo va bien!

En efecto, ninguna precaución había sido descuidada para asegurar la seguridad del navío en medio de esos parajes frecuentados por los hielos. El capitán hacía sacar un cubo de agua cada media hora, a fin de reconocer su temperatura, y si esta temperatura hubiera caído a un grado inferior, no hubiera dudado en cambiar su ruta. Sabía, en efecto, que, quince días antes, el *Pereire* se había visto bloqueado por los icebergs en esta latitud, peligro

que había que evitar. Por lo demás, su orden de noche prescribió una vigilancia rigurosa. Él mismo no se acostó. Dos oficiales permanecieron a su lado en la pasarela, uno en las señales de las ruedas, otro en las señales de la hélice. Además, un teniente y dos hombres hicieron la guardia en la toldilla de proa, mientras que un contramaestre y un marinero se mantenían en la roda del vapor. Los pasajeros podían estar tranquilos.

Después de haber observado estas disposiciones, el capitán Corsican y yo volvimos hacia la popa. Se nos ocurrió la idea de pasar todavía algún tiempo sobre la gran caseta, antes de volver a nuestras cabinas, como harían unos apacibles ciudadanos en la plaza mayor de su ciudad.

El lugar nos pareció desierto. Pronto, sin embargo, hechos nuestros ojos a aquella oscuridad, divisamos a un hombre acodado sobre la barandilla, en una completa inmovilidad. Corsican, tras haberle mirado atentamente, me dijo:

— ¡Es Fabian!

Era Fabian, en efecto. Lo reconocimos; pero perdido en una muda contemplación, no nos vio. Sus miradas parecían fijas en un ángulo de la caseta, y yo las veía brillar en la sombra. ¿Qué miraba así? ¿Cómo podía atravesar esa oscuridad profunda? Yo pensaba que más valía dejarle con sus reflexiones. Pero el capitán Corsican acercándose:

— ¿Fabian? — dijo.

Fabian no respondió. No había oído. Corsican le llamó de nuevo. Fabian se estremeció, volvió la cabeza un instante y pronunció esta sola palabra:

— ¡Chist!

Luego, con la mano, señaló una sombra que se movía lentamente en el extremo de la caseta. Era esa forma apenas visible la que miraba Fabian. Luego, sonriendo tristemente:

— ¡La dama negra! — murmuró.

Un estremecimiento me agitó. El capitán Corsican me había tomado del brazo y sentí que se estremecía también. El mismo pensamiento nos había golpeado a ambos. Esa sombra, era la aparición anunciada por el doctor Pitferge.

Fabian había vuelto a caer en su soñadora contemplación. Yo, con el pecho oprimido, el ojo turbio, miraba esa forma humana, apenas dibujada en la sombra, que pronto se perfiló más netamente a nuestras miradas. Avanzaba, vacilaba, iba, se detenía, reemprendía su marcha, pareciendo más bien deslizarse que caminar. ¡Un alma errante! A diez pasos de nosotros, permaneció inmóvil. Pude distinguir entonces la forma de una mujer esbelta, drapeada estrechamente en una especie de albornoz pardo, con el rostro cubierto por un velo espeso.

— ¡Una loca! ¡Una loca! ¿Verdad? — murmuró Fabian.

Y era una loca, en efecto. Pero Fabian no nos interrogaba. Se hablaba a sí mismo.

Entretanto, esa pobre criatura se acercó más todavía. Creí ver sus ojos brillar a través de su velo, cuando se fijaron en Fabian. Ella llegó hasta él. Fabian se enderezó, electrizado. La mujer velada le puso la mano sobre el corazón como para contar sus latidos... Luego, escapando, desapareció por la trasera de la caseta.

Fabian volvió a caer, casi arrodillado, con las manos tendidas.

— ¡Ella! — murmuró.

Luego, sacudiendo la cabeza:

— ¡Qué alucinación! — añadió.

El capitán Corsican le tomó entonces la mano:

— Ven, Fabian, ven — dijo, y arrastró a su desgraciado amigo.

XX

Corsican y yo ya no podíamos dudar. Era Ellen, la prometida de Fabian, la mujer de Harry Drake. La fatalidad los había reunido a los tres en el mismo navío. Fabian no la había reconocido, aunque hubiera exclamado: «¡Ella! ¡Ella!». ¿Y cómo habría podido reconocerla? Pero no se había equivocado al decir: «¡Una loca!». ¡Ellen estaba loca, y sin duda el dolor, la desesperación, su amor matado en su corazón, el contacto del hombre indigno que la había arrancado de Fabian, la ruina, la miseria, la vergüenza habían roto su alma! De esto es de lo que hablaba yo al día siguiente por la mañana con Corsican. No teníamos, por otra parte, ninguna duda sobre la identidad de aquella joven. Era Ellen a quien Harry Drake arrastraba consigo hacia ese continente americano, y a quien asociaba aún a su vida de aventuras. La mirada del capitán se encendía con un fuego sombrío al pensar en aquel miserable. Yo sentía mi corazón saltar. ¿Qué podíamos contra él, el marido, el amo? Nada. Pero el punto más importante era impedir un nuevo encuentro entre Fabian y Ellen, pues Fabian acabaría por reconocer a su prometida, lo que traería la catástrofe que queríamos evitar. No obstante, se podía esperar que esos dos pobres seres no volvieran a verse. La desgraciada Ellen no aparecía jamás durante el día, ni en los salones ni en la cubierta del navío. ¡Solo la noche, engañando a su carcelero, sin duda, venía a bañarse en ese aire húmedo y a pedir a la brisa un alivio pasajero! En cuatro días, a más tardar, el *Great Eastern* habría alcanzado los pasos de Nueva York. ¡Podíamos pues creer que el azar no frustraría nuestra vigilancia, y que Fabian no sería instruido de la presencia de Ellen durante esta travesía del Atlántico! Pero contábamos sin los acontecimientos.

La dirección del vapor había sido un poco modificada durante la noche. Tres veces, el navío, encontrando el agua a veintisiete grados Fahrenheit, es decir, de tres a cuatro grados centígrados bajo cero, había descendido hacia el sur. No se podía poner en duda la presencia de hielos muy cercanos. En efecto, aquella mañana, el cielo presentaba un brillo particular; la atmósfera era blanca; todo el norte se iluminaba de una intensa reverberación, evidentemente producida por el poder reflectante de los icebergs. Una brisa picante atravesaba el aire, y hacia las diez una pequeña nieve muy fina vino súbitamente a empolvar de blanco el vapor. Luego un banco de brumas se levantó, en medio del cual señalábamos nuestra presencia con numerosos silbatos, ruido ensordecedor que asustó a bandadas de gaviotas posadas en las vergas del navío.

A las diez y media, habiéndose levantado la niebla, un vapor de hélice apareció en el horizonte por estribor. El extremo blanco de su chimenea indicaba que pertenecía a la compañía Inman, que hacía el transporte de emigrantes de Liverpool a Nueva York. Este buque nos envió su número. Era el *City of Limerick*, de mil quinientas treinta toneladas de arqueo, y de doscientos cincuenta y seis caballos de fuerza. Había dejado Nueva York el sábado y, por consiguiente, se encontraba con retraso.

Antes del almuerzo, algunos pasajeros organizaron una apuesta que no podía dejar de agradar a esos amantes de juegos y envites. El resultado de esta apuesta no debía ser conocido antes de cuatro días. Era lo que se llama la «apuesta del piloto». Cuando un navío llega a los atracaderos, nadie ignora que un práctico sube a su bordo. Se dividen pues las veinticuatro horas del día y de la noche en cuarenta y ocho medias horas o noventa y seis cuartos de hora, según el número de pasajeros. Cada jugador pone una apuesta de un dólar, y la suerte le atribuye una de esas medias horas o uno de esos cuartos de hora. El ganador de los cuarenta y ocho o noventa y seis dólares es aquel durante cuyo cuarto de hora el práctico pone el pie en el navío. Como se ve, el juego es poco complicado. Ya no son carreras de caballos; son carreras de cuartos de hora.

Fue un canadiense, el honorable Mac Alpine, quien tomó la dirección del asunto. Reunió fácilmente a noventa y seis apostadores, entre los cuales algunas apostadoras, y no las menos ávidas de juego. Yo seguí la corriente y aposté mi dólar. La suerte me designó el sexagésimo cuarto cuarto de hora. Era un mal número del cual no tenía ninguna posibilidad de deshacerme con beneficio. En efecto, estas divisiones del tiempo se cuentan de un mediodía al mediodía siguiente. Hay pues cuartos de hora de día y cuartos de hora de noche. Estos últimos no tienen ningún valor aleatorio, pues es raro que los navíos se aventuren en los atracaderos en medio de la oscuridad y, por consiguiente, las posibilidades de recibir un piloto a bordo durante la noche son muy reducidas. Me consolé fácilmente.

Al volver a bajar al salón, vi que una lectura había sido anunciada para la noche. El misionero de Utah anunciaba una conferencia sobre el mormonismo. Buena ocasión de iniciarse en los misterios de la Ciudad de los Santos. Por lo demás, ese Élder, Mr. Hatch, debía ser un orador, y un orador convencido. La ejecución no podía pues dejar de ser digna de la obra. Los pasajeros acogieron favorablemente el anuncio de esta conferencia.

El punto fijado había dado las cifras siguientes:

Lat. 42° 32' N.

Long. 51° 59' O.

Carrera: 254 millas.

Hacia las tres de la tarde, los timoneles señalaron la aproximación de un gran vapor de cuatro palos. Este navío modificó ligeramente su ruta a fin de acercarse al *Great Eastern*, con la intención de darle su número. Por su parte, el capitán se dejó llevar un poco, y pronto el vapor le envió su nombre. Era el *Atlanta*, uno de esos grandes buques que hacen el servicio de Londres a Nueva York tocando en Brest. Nos saludó al pasar, y le devolvimos su saludo. Poco tiempo después, como corría en dirección contraria, había desaparecido.

En ese momento, Dean Pitferge me informó, no sin disgusto, de que la conferencia de Mr. Hatch estaba prohibida. ¡Las puritanas de a bordo no habían permitido a sus maridos iniciarse en los misterios del mormonismo!

XXI

A las cuatro, el cielo que había estado velado hasta entonces, se despejó. El mar se había apaciguado. El navío ya no se balanceaba. Uno hubiera podido creerse en tierra firme. Esta inmovilidad del *Great Eastern* dio a los pasajeros la idea de organizar carreras. El *turf* de Epsom no hubiera ofrecido una pista mejor, y en cuanto a los caballos, a falta de *Gladiator* o de *la Touque*, debían ser reemplazados por escoceses pura sangre que los valían bien. La noticia no tardó en extenderse. Al instante los *sportsmen* acud-

ieron, los espectadores dejaron los salones y las cabinas. Un inglés, el honorable Mac Karthy, fue nombrado comisario, y los corredores se presentaron sin demora. Eran una media docena de marineros, especies de centauros, a la vez caballos y jockeys, listos para disputar el gran premio del *Great Eastern* .

Los dos bulevares formaban el campo de carreras. Los corredores debían dar tres veces la vuelta al navío, y franquear así un recorrido de unos mil trescientos metros. Era suficiente. Pronto, las tribunas, quiero decir las toldillas, fueron invadidas por la multitud de curiosos, armados de gemelos, y de los cuales algunos habían enarbolado «el velo verde», para protegerse sin duda contra el polvo del Atlántico. Los equipajes faltaban, lo reconozco, pero no el sitio para colocarlos en filas. Las damas, de gran gala, se apretaban principalmente en las casetas de popa. El golpe de vista era encantador.

Fabian, el capitán Corsican, el doctor Dean Pitferge y yo nos habíamos apostado en la toldilla de proa. Era allí lo que se podía llamar el recinto del pesaje. Allí se habían reunido los verdaderos *gentlemen-riders* . Delante de nosotros se alzaba el poste de salida y de llegada. Las apuestas no tardaron en entablarse con un entusiasmo británico. Sumas considerables fueron arriesgadas, nada más que por el aspecto de los corredores, cuyas hazañas, sin embargo, no estaban aún inscritas en el «stud-book». No vi sin inquietud a Harry Drake mezclarse en estos preparativos con su aplomo acostumbrado, discutiendo, disputando, resolviendo con un tono que no admitía réplica. Muy afortunadamente, Fabian, aunque había apostado algunas libras en la carrera, me pareció bastante indiferente a todo aquel alboroto. Se mantenía apartado, la frente siempre preocupada, el pensamiento siempre lejos.

Entre los corredores que se presentaron, dos habían atraído más particularmente la atención pública. El uno, un escocés de Dundee, llamado Wilmore, hombrecillo flaco, vivaracho, deshuesado, el pecho ancho, el ojo ardiente, pasaba por ser uno de los favoritos. El otro, gran diablo bien fornido, un irlandés de nombre O'Kelly, largo como un caballo de carreras, equilibraba a los ojos de los conocedores las posibilidades de Wilmore. Se le pedía a uno contra tres, y por mi parte, compartiendo el entusiasmo general, iba a arriesgar por él algunos dólares, cuando el doctor me dijo:

—Coja al pequeño, créame. El grande está descalificado.

—¿Qué quiere usted decir?

—Quiero decir —respondió seriamente el doctor—, que no es un pura sangre. Puede tener una cierta velocidad inicial, pero no tiene fondo. El pequeño, por el contrario, el escocés, tiene raza. Vea su cuerpo mantenido bien derecho sobre sus piernas, y su pecho bien abierto, sin rigidez. Es un sujeto que ha debido entrenarse más de una vez en la carrera sobre el sitio, es decir, saltando de un pie al otro de manera a producir al menos doscientos movimientos por minuto. Apueste por él, le digo, no tendrá que lamentarlo.

Seguí el consejo de mi sabio doctor, y aposté por Wilmore. En cuanto a los otros cuatro corredores, ni siquiera estaban en discusión.

Se sortearon los puestos. La suerte favoreció al irlandés, que tuvo la cuerda. Los seis corredores se colocaron en línea en el límite del poste. Ninguna salida en falso que temer, lo que simplificaba el mandato del comisario.

Se dio la señal. Un hurra acogió la salida. Los conocedores reconocieron inmediatamente que Wilmore y O'Kelly eran corredores de profesión. Sin preocuparse de sus rivales que los adelantaban perdiendo el aliento, iban, con el cuerpo un poco inclinado, la cabeza bien derecha, el antebrazo pegado al esternón, las muñecas ligeramente llevadas hacia delante y acompañando cada movimiento del pie opuesto por un movimiento alternativo. Iban descalzos. Su talón, no tocando jamás el suelo, les dejaba la elasticidad necesaria para conservar la fuerza adquirida. En una palabra, todos los movimientos de su persona se relacionaban y se completaban.

En la segunda vuelta, O'Kelly y Wilmore, siempre en la misma línea, habían dejado atrás a sus adversarios sin aliento. Demostraban con evidencia la verdad de este axioma que me repetía el doctor:

—¡No se corre con las piernas, es con el pecho! ¡Tener corvejón está bien, pero pulmones es mejor!

En la penúltima curva, los gritos de los espectadores saludaron de nuevo a sus favoritos. Las excitaciones, los hurras, los bravos estallaban por todas partes.

—El pequeño ganará —me dijo Pitferge—. Vea, no resuella. Su rival está jadeante.

En efecto, Wilmore tenía la cara tranquila y pálida. O'Kelly humeaba como un fuego de paja mojada. Estaba «al látigo», por emplear una expre-

sión de la jerga de los *sportsmen* . Pero ambos se mantenían en línea. Finalmente, rebasaron la gran caseta; rebasaron la escotilla de la máquina; rebasaron el poste de llegada...

— ¡Hurra! ¡Hurra por Wilmore! — gritaron unos.

— Hurra por O'Kelly — respondían los otros.

— Wilmore ha ganado.

— No, han llegado juntos.

La verdad es que Wilmore había ganado, pero por media cabeza apenas. Es lo que decidió el honorable Mac Karthy. Sin embargo la discusión se prolongó y se llegó a las palabras mayores. Los partidarios del irlandés, y particularmente Harry Drake, sostenían que había un «deadhead», que era un empate, que había lugar a recomenzarla. Pero, en ese momento, arrastrado por un movimiento involuntario, Fabian, habiéndose acercado a Harry Drake, le dijo fríamente:

— Se equivoca, señor. ¡El vencedor es el marinero escocés!

Drake avanzó vivamente hacia Fabian.

— ¿Qué dice usted? — le preguntó con un tono amenazador.

— Digo que se equivoca — respondió tranquilamente Fabian.

— Sin duda — replicó Drake —, ¿porque usted ha apostado por Wilmore?

— He apostado como usted por O'Kelly — respondió Fabian—. He perdido y pago.

— Señor — exclamó Drake —, ¿pretende usted enseñarme?...

Pero no terminó su frase. El capitán Corsican se había interpuesto entre Fabian y él con la intención confesada de tomar la querrela por su cuenta. Trató a Drake con una dureza y un desprecio muy significativos. Pero, evidentemente, Drake no quería tener nada que ver con él. Así, cuando Corsican hubo terminado, Drake cruzándose de brazos y dirigiéndose a Fabian:

— Señor — dijo con una mala sonrisa —, ¿el señor necesita entonces a sus amigos para defenderle?

Fabian palideció. Se precipitó sobre Harry Drake. Pero yo le retuve. Por otra parte, unos compañeros de ese canalla se lo llevaron, no sin que hu-

biera lanzado sobre su adversario una mirada de odio.

El capitán Corsican y yo bajamos con Fabian, quien se contentó con decir con una voz tranquila: «A la primera ocasión, abofetearé a ese grosero personaje.»

XXII

Durante la noche del viernes al sábado, el *Great Eastern* atravesó la corriente del Gulf Stream, cuyas aguas, más oscuras y más calientes, contrastaban con las capas circundantes. La superficie de esta corriente apretada entre las olas del Atlántico es incluso ligeramente convexa. Es pues un río verdadero que fluye entre dos orillas líquidas, y uno de los más considerables del globo, pues reduce al rango de arroyo al Amazonas o al Misisipi. El agua sacada durante la noche había subido de veintisiete grados Fahrenheit a cincuenta y un grados, lo que da en centígrados doce grados.

Aquel día del 5 de abril debutó con un magnífico amanecer. Las largas olas de fondo resplandecían. Una cálida brisa del suroeste pasaba por el aparejo. Eran los primeros días bellos. Ese sol, que hubiera reverdecido los campos del continente, hizo eclosionar aquí vestidos frescos. La vegetación se retrasa a veces, la moda jamás. Pronto los bulevares contaron con numerosos grupos de paseantes. Tal cual los Campos Elíseos, un domingo, bajo un hermoso sol de mayo.

Durante aquella mañana, no vi al capitán Corsican. Deseando tener noticias de Fabian, me dirigí a la cabina que este ocupaba al lado del gran salón. Llamé a la puerta de esta cabina, pero no obtuve respuesta. Empujé la puerta. Fabian no estaba allí.

Subí entonces a la cubierta. Entre los viandantes no noté ni a mis amigos ni a mi doctor. Me vino entonces al pensamiento buscar en qué lugar del vapor estaba confinada la desgraciada Ellen. ¿Qué cabina ocupaba? ¿Dónde la había relegado Harry Drake? ¿A qué manos estaba confiada esa infortunada que su marido abandonaba durante días enteros? ¿Sin duda a los cuidados interesados de alguna camarera de a bordo, a alguna enfermera indiferente? Quise saber lo que había, no por un vano motivo de curiosidad, sino en interés de Ellen y de Fabian, no fuera más que para prevenir un encuentro siempre de temer.

Comencé mi búsqueda por las cabinas del gran salón de damas y recorrí los pasillos de los dos pisos que sirven a esta porción del navío. Esta inspección era bastante fácil, porque el nombre de los pasajeros, inscrito en un cartel, se leía en la puerta de cada cabina, lo que simplificaba el servicio de los camareros. No encontré el nombre de Harry Drake, lo que me sorprendió poco, pues ese hombre había debido preferir la situación de las cabinas dispuestas en la popa del *Great Eastern*, sobre salones menos frecuentados. No existía, por lo demás, desde el punto de vista del confort, ninguna diferencia entre los alojamientos de proa y los de popa, pues la *Société des Affréteurs* no había admitido más que una sola clase de pasajeros.

Me dirigí pues hacia los comedores, y seguí atentamente los pasillos laterales que circulaban entre la doble fila de cabinas. Todas estas habitaciones estaban ocupadas, todas llevaban el nombre de un pasajero, y el nombre de Harry Drake faltaba aún. Esta vez, la ausencia de ese nombre me asombró, pues creía haber visitado nuestra ciudad flotante entera, y no conocía otro «barrio» más apartado que este. Interrogué pues a un camarero que me enseñó lo que yo ignoraba, y es que una centena de cabinas existían aún detrás de los *dining rooms*.

—¿Cómo se baja allí? —pregunté.

—Por una escalera que desemboca en la cubierta, al lado de la gran caseta.

—Bien, amigo mío. ¿Y sabe qué cabina ocupa el Sr. Harry Drake?

—Lo ignoro, señor —me respondió el camarero.

Subí entonces a la cubierta y, siguiendo la caseta, llegué a la puerta que cerraba la escalera indicada. Esta escalera conducía, ya no a vastos salones,

sino a un simple vestíbulo en penumbra, alrededor del cual estaba dispuesta una doble hilera de cabinas. Harry Drake, queriendo aislar a Ellen, no había podido elegir un lugar más propicio a su designio. La mayoría de estas cabinas estaban desocupadas. Recorrí el vestíbulo y los pasillos laterales puerta por puerta. Algunos nombres estaban inscritos en los carteles, dos o tres a lo sumo, pero no el de Harry Drake. Sin embargo, había hecho una minuciosa inspección de este compartimento y, muy decepcionado, iba a retirarme, cuando un murmullo vago, casi imperceptible, golpeó mi oído. Este murmullo se producía al fondo del pasillo de la izquierda. Me dirigí hacia ese lado. Los sonidos, apenas perceptibles, se acentuaron más. Reconocí una especie de canto lastimero, o más bien una salmodia lánguida, cuyas palabras no llegaban hasta mí.

Escuché. Era una mujer la que cantaba así; pero en esa voz inconsciente se sentía un dolor profundo. Esa voz debía ser la de la pobre loca. Mis presentimientos no podían engañarme. Me acerqué suavemente a la cabina que llevaba el número 775. Era la última de este pasillo oscuro, y debía estar iluminada por uno de los ojos de buey inferiores practicados en el casco del *Great Eastern*. En la puerta de esta cabina, ningún nombre. En efecto, Harry Drake no tenía interés en dar a conocer el lugar donde confinaba a Ellen.

La voz de la infortunada llegaba entonces distintamente hasta mí. Su canto no era más que una sucesión de frases frecuentemente interrumpidas, algo suave y triste a la vez. Se hubieran dicho estrofas extrañamente cortadas, tales como las recitaría una persona dormida por el sueño magnético.

¡No! Aunque no tuviera ningún medio de reconocer su identidad, no dudaba que fuera Ellen quien cantaba así.

Durante unos minutos escuché, e iba a retirarme, cuando oí caminar en el vestíbulo central... ¿Era Harry Drake? En interés de Ellen y de Fabian, no quería ser sorprendido en ese lugar. Afortunadamente, el pasillo, rodeando la doble hilera de cabinas, me permitía subir de nuevo a cubierta sin ser visto. Sin embargo, quería saber quién era la persona cuyos pasos oía. La penumbra me protegía, y colocándome en el ángulo del pasillo podía ver sin ser visto. Sin embargo, el ruido había cesado. Extraña coincidencia, con él se había callado el canto de Ellen. Esperé. Pronto el canto recommenzó, y el suelo gimió de nuevo bajo la presión de un paso lento. Incliné la cabeza y,

al fondo del pasillo, en una vaga claridad que se filtraba a través de la imposta de las cabinas, reconocí a Fabian.

¡Era mi desgraciado amigo! ¿Qué instinto le conducía a ese lugar? ¿Había pues, y antes que yo, descubierto el retiro de la joven? Yo no sabía qué pensar. Fabian avanzaba lentamente, bordeando los tabiques, escuchando, siguiendo como un hilo esa voz que le atraía, a pesar suyo tal vez, y sin que él tuviera conciencia de ello. Y sin embargo me parecía que el canto se debilitaba a su acercamiento, y que ese hilo tan tenue iba a romperse... Fabian llegó cerca de la cabina y se detuvo.

¿Cómo debía latir su corazón ante aquellos tristes acentos? ¿Cómo todo su ser debía estremecerse! Era imposible que en esa voz no encontrase algún recuerdo del pasado. Y sin embargo, ignorando la presencia de Harry Drake a bordo, ¿cómo habría siquiera sospechado la presencia de Ellen? ¡No! Era imposible, y solo era atraído porque esos acentos enfermizos respondían, sin que él lo sospechara, al inmenso dolor que llevaba dentro.

Fabian escuchaba siempre. ¿Qué iba a hacer? ¿Llamaría a la loca? ¿Y si Ellen aparecía de repente? ¡Todo era posible, y todo era peligro en esa situación! Sin embargo, Fabian se acercó más aún a la puerta de la cabina. El canto, que disminuía poco a poco, murió de repente; luego un grito desgarrador se hizo oír.

Ellen, por una comunicación magnética, ¿había sentido tan cerca de ella al que amaba? La actitud de Fabian era espantosa. Estaba como encogido sobre sí mismo. ¿Iba pues a romper esa puerta? Lo creí y me precipité hacia él.

Me reconoció. Le arrastré. Se dejaba hacer. Luego, con una voz sorda:

—¿Sabe quién es esa infortunada? — me preguntó.

—No, Fabian, no.

—¡Es la loca! — dijo—. Se diría una voz del otro mundo. Pero esa locura no es sin remedio. Siento que un poco de abnegación, ¡un poco de amor curaría a esa pobre mujer!

—¡Venga, Fabian — dije—, venga!

Habíamos subido de nuevo a la cubierta. Fabian, sin añadir una palabra, me dejó casi al instante; pero no lo perdí de vista antes de que hubiera vuel-

to a su cabina.

XXIII

Unos instantes más tarde, encontré al capitán Corsican. Le conté la escena a la cual acababa de asistir. Comprendió, como yo, que esta grave situación se complicaba. ¿Podríamos prevenir sus peligros? ¡Ah! ¡Cuánto hubiera querido apresurar la marcha de este *Great Eastern*, y poner un océano entero entre Harry Drake y Fabian!

Al dejarnos, el capitán Corsican y yo convinimos vigilar más severamente que nunca a los actores de este drama, cuyo desenlace podía estallar a cada instante a nuestro pesar.

Ese día se esperaba al *Australasian*, paquebote de la compañía Cunard, de dos mil setecientas sesenta toneladas de arqueo, que sirve la línea de Liverpool a Nueva York. Había debido dejar América el miércoles por la mañana, y no podía tardar en aparecer. Se le acechaba al paso, pero no pasó.

Hacia las once, unos pasajeros ingleses organizaron una suscripción a favor de los heridos de a bordo, de los cuales algunos no habían podido aún dejar la enfermería, entre otros el contra maestre, amenazado de una cojera incurable. Esta lista se cubrió de firmas, no sin haber levantado algunas dificultades de detalles que trajeron un intercambio de palabras malsonantes. A mediodía, el sol permitió obtener una observación muy exacta:

Long. 58° 37' O. Lat. 41° 42' 11" N. Carrera: 257 millas.

Teníamos la latitud con precisión de un segundo. Los jóvenes prometidos, que vinieron a consultar la nota, hicieron una mueca de decepción. De-

cididamente, tenían de qué quejarse del vapor.

Antes del almuerzo, el capitán Anderson quiso distraer a sus pasajeros de los tedios de una travesía tan larga. Organizó pues unos ejercicios de gimnasia que dirigió en persona. Una cincuentena de ociosos, armados como él de un bastón, imitaron todos sus movimientos con una exactitud simiesca. Estos gimnastas improvisados «trabajaban» metódicamente, sin despegar los labios, como *riflemen* en un desfile.

Un nuevo *entertainment* fue anunciado para la noche. No asistí en absoluto. Esas mismas bromas incesantemente renovadas me fatigaban. Un segundo periódico, rival del *Ocean Time*, había sido fundado. Esa noche, al parecer, las dos hojas se fusionaron.

Por mi parte, pasé en la cubierta las primeras horas de la noche. El mar se levantaba y anunciaba mal tiempo, aunque el cielo estaba todavía admirable. Por eso el balanceo comenzaba a acentuarse. Tumbado en uno de los bancos de la caseta, admiraba esas constelaciones que se descuartizaban en el firmamento. Las estrellas hormigueaban en el cenit y, aunque el ojo desnudo no pueda percibir más que cinco mil en toda la extensión de la esfera celeste, aquella noche hubiera creído contarlas por millones. Veía arrastrarse en el horizonte la cola de Pegaso en toda su magnificencia zodiacal, como el manto estrellado de una reina de cuento de hadas. Las Pléyades subían hacia las alturas del cielo, al mismo tiempo que esos Géminis que, a pesar de su nombre, no se levantan el uno después del otro, como los héroes de la fábula. Tauro me miraba con su gran ojo ardiente. En la cima de la bóveda brillaba Vega, nuestra futura estrella polar, y no lejos se redondeaba ese río de diamantes que forma la Corona Boreal. Todas estas constelaciones inmóviles parecían, sin embargo, desplazarse con el balanceo del navío, y durante su oscilación veía al palo mayor describir un arco de círculo, netamente dibujado, desde la Osa Mayor hasta Altair del Águila, mientras la luna, ya baja, mojaba en el horizonte la punta de su creciente.

XXIV

La noche fue mala. El vapor, espantosamente batido de través, se balanceó sin cesar. Los muebles se desplazaron con estruendo, y la loza de los lavabos recommenzó su estrépito. El viento había evidentemente refrescado mucho. El *Great Eastern* navegaba por lo demás en esos parajes fecundos en siniestros, donde el mar es siempre malo.

A las seis de la mañana, me arrastré hasta la escalera de la gran caseta. Aferrándome a los pasamanos, y aprovechando una oscilación de cada dos, logré subir los escalones, y llegué a la cubierta. Desde allí, me icé no sin dificultad hasta la toldilla de proa. El lugar estaba desierto, si es que se puede calificar así un lugar donde se encuentra el doctor Dean Pitferge. Este digno hombre, sólidamente apoyado, curvaba la espalda al viento, y su pierna derecha rodeaba uno de los montantes de la barandilla. Me hizo señas de reunirme con él — señas con la cabeza, huelga decirlo —, pues no podía disponer de sus brazos que le mantenían contra las violencias de la tempestad. Tras algunos movimientos de reptación, retorciéndome como un anélido, llegué a la caseta, y allí me apuntalé a la manera del doctor.

— ¡Vamos! — me gritó —, ¡esto continúa! ¡Eh! ¡Este *Great Eastern* ! ¡Justo en el momento de llegar, un ciclón, un verdadero ciclón, especialmente encargado para él!

El doctor no pronunciaba más que frases entrecortadas. El viento le comía la mitad de sus palabras. Pero le había comprendido. La palabra ciclón lleva su definición consigo.

Se sabe lo que son estas tormentas giratorias, llamadas huracanes en el océano Índico y en el Atlántico, tornados en la costa africana, simunes en el desierto, tifones en los mares de China, tormentas cuya potencia formidable pone en peligro a los barcos más grandes.

Ahora bien, el *Great Eastern* estaba atrapado en un ciclón. ¿Cómo iba este gigante a hacerle frente?

—Le ocurrirá una desgracia — me repetía Dean Pitferge—. ¡Vea cómo mete el morro en la espuma!

Esta metáfora marítima se apropiaba excelentemente a la situación del vapor. Su roda desaparecía bajo las montañas de agua que le atacaban por babor a proa. A lo lejos, ya no era posible ver nada. ¡Todos los síntomas de un huracán! Hacia las siete, la tormenta se declaró. El mar se volvió monstruoso. Esas pequeñas ondulaciones intermedias, que marcan el desnivel de las grandes olas, desaparecieron bajo el aplastamiento del viento. El océano se hinchaba en largas olas cuya cima rompía con un desmelenamiento indescriptible. Con cada minuto, la altura de las olas aumentaba, y el *Great Eastern*, recibéndolas de través, se balanceaba espantosamente.

—Solo hay dos partidos que tomar — me dijo el doctor con el aplomo de un marino—. O recibir la ola de proa, capeando a poca máquina, o emprender la huida y no obstinarse contra este mar alborotado. ¡Pero el capitán Anderson no hará ninguna de estas dos maniobras!

—¿Por qué? — pregunté.

—¡Porque!... — respondió el doctor—, ¡porque tiene que pasar algo!

Al volverme, divisé al capitán, al primer oficial y al primer ingeniero, encapuchados en sus suestres y aferrados a las barandillas de las pasarelas. La espuma de las olas los envolvía de la cabeza a los pies. El capitán sonreía según su costumbre. El primer oficial reía y mostraba sus dientes blancos al ver su navío balancearse hasta hacer creer que los mástiles y las chimeneas iban a venirse abajo.

Sin embargo, esta obstinación, esta terquedad del capitán en luchar contra el mar me asombraban. A las siete y media, el aspecto del Atlántico era espantoso. A proa, las olas cubrían el navío en grande. Yo miraba este sublime espectáculo, este combate del coloso contra las olas. Comprendía hasta cierto punto esta obstinación del «amo después de Dios» que no quería ceder. ¡Pero olvidaba que la potencia del mar es infinita, y que nada puede resistirle de lo que está hecho por la mano del hombre! Y, en efecto, por potente que fuese, el gigante debía pronto huir ante la tempestad.

De repente, hacia las ocho, se produjo un choque. Era un formidable golpe de mar que acababa de golpear el navío por babor a proa.

—Eso —me dijo el doctor— no es una bofetada, es un puñetazo en la cara.

En efecto, el «puñetazo» nos había magullado. Trozos de pecios aparecían en la cresta de las olas. ¿Era una parte de nuestra carne la que se iba así, o los restos de un cuerpo extraño? A una señal del capitán, el *Great Eastern* viró una cuarta para evitar esos fragmentos que amenazaban con engancharse en sus palas. Al mirar con más atención, vi que el golpe de mar acababa de llevarse las amuradas de babor que, sin embargo, se elevaban a cincuenta pies por encima de la superficie de las olas. Los puntales estaban rotos, los herrajes arrancados; algunos restos de tracas temblaban aún en su encastre. El *Great Eastern* se había estremecido con el choque, pero continuaba su ruta con una imperturbable audacia. Había que retirar lo antes posible los escombros que obstruían la proa, y para ello huir ante el mar se hacía indispensable. Pero el vapor se obstinó en hacer frente. Todo el ímpetu de su capitán le animaba. No quería ceder. No cedería. Un oficial y algunos hombres fueron enviados a proa para despejar la cubierta.

—Atención —me dijo el doctor—, ¡la desgracia no está lejos!

Los marineros avanzaron hacia la proa. Nos habíamos apoyado en el segundo mástil. Mirábamos a través de la espuma que, tomándonos de través, lanzaba con cada ola un aguacero sobre la cubierta. De repente, otro golpe de mar, más violento que el primero, pasó por la brecha abierta en las amuradas, arrancó una enorme placa de fundición que recubría la bita de proa, demolió la maciza escotilla situada sobre el alojamiento de la tripulación y, batiendo de lleno las paredes de estribor, las desgarró, se las llevó como los trozos de una tela tendida al viento.

Los hombres habían sido derribados. Uno de ellos, un oficial, medio ahogado, sacudió sus patillas pelirrojas y se levantó. Luego, viendo a uno de los marineros tendido, sin conocimiento, sobre la uña de un ancla, se precipitó hacia él, lo cargó sobre sus hombros y se lo llevó. En ese momento, la gente de la tripulación escapaba a través de la escotilla rota. Había tres pies de agua en el entrepuente. Nuevos escombros cubrían el mar, y entre otros algunos miles de esas muñecas que mi compatriota de la calle Chapon contaba con aclimatar en América. Todos esos pequeños cuerpos, arrancados de su caja por el golpe de mar, saltaban sobre el lomo de las olas, y esta escena hubiera ciertamente dado lugar a risa en coyunturas menos graves.

Sin embargo, la inundación nos ganaba. Masas líquidas se precipitaban por las aberturas, y la invasión del mar fue tal que, según el informe del ingeniero, el *Great Eastern* embarcó entonces más de dos mil toneladas de agua —suficiente para hundir una fragata de primer rango—.

—¡Bueno! —hizo el doctor, cuyo sombrero voló en una ráfaga.

Mantenerse en esta situación se volvía imposible. Hacer frente por más tiempo hubiera sido obra de un loco. Había que emprender la huida. Presentar la proa al mar con su delantero desfondado era como un hombre que se obstinara en nadar entre dos aguas con la boca abierta.

El capitán Anderson lo comprendió al fin. Le vi correr él mismo a la pequeña rueda de la pasarela, que gobernaba las evoluciones del timón. Al instante el vapor se precipitó en los cilindros de popa; la barra fue puesta al viento, y el coloso, evolucionando como un bote, puso proa al norte y huyó ante la tempestad.

En ese momento, el capitán, ordinariamente tan tranquilo, tan dueño de sí, exclamó con cólera:

—¡Mi navío está deshonrado!

XXV

Apenas hubo virado de bordo el *Great Eastern*, apenas hubo presentado la popa a la ola, ya no sintió ningún balanceo. Era la inmovilidad absoluta sucediendo a la agitación. El desayuno estaba servido. La mayoría de los pasajeros, tranquilizados por la quietud del navío, bajaron a los *dining rooms* y pudieron tomar su comida sin sentir ni una sacudida ni un choque.

Ni un plato se deslizó al suelo, ni un vaso derramó su contenido sobre los manteles. Y sin embargo, las mesas de balance ni siquiera habían sido montadas. Pero, tres cuartos de hora más tarde, los muebles recomenzaban su danza, las lámparas se balanceaban en el aire, las porcelanas entrechocaban en la tabla de los oficios. El *Great Eastern* acababa de retomar hacia el oeste su marcha un instante interrumpida.

Subí de nuevo a la cubierta con el doctor Pitferge. Se encontró con el hombre de las muñecas.

— Señor — le dijo —, todo su pequeño mundo ha sido muy probado. He ahí unos bebés que no charlarán en los Estados de la Unión.

— ¡Bah! — respondió el industrial parisino —, la pacotilla estaba asegurada, y mi secreto no se ha ahogado con ella. Haremos más de esos bebés.

Mi compatriota no era hombre de desesperar, como se ve. Nos saludó con aire amable, y fuimos hacia la popa del vapor. Allí, un timonel nos informó de que las cadenas del timón se habían atascado durante el intervalo que había separado los dos golpes de mar.

— Si ese accidente se hubiera producido en el momento de la evolución — me dijo Pitferge —, no sé muy bien lo que habría ocurrido, pues el mar se precipitaba a torrentes en el navío. Ya las bombas de vapor han comenzado a agotar el agua. Pero no ha terminado todo.

— ¿Y ese desgraciado marinero? — pregunté al doctor.

— Está gravemente herido en la cabeza. ¡Pobre muchacho! Es un joven pescador, casado, padre de dos hijos, que hace su primer viaje a ultramar. El médico de a bordo responde por él, y eso es lo que me hace temer por él. En fin, ya veremos. También ha corrido el rumor de que varios hombres habían sido arrastrados, pero, muy afortunadamente, no es nada de eso.

— En fin — dije —, ¿hemos retomado nuestra ruta?

— Sí — respondió el doctor —, la ruta al oeste, contra viento y marea. Se siente bien — añadió agarrando una cornamusa para no rodar por la cubierta —. ¿Sabe usted, mi querido señor, lo que yo haría del *Great Eastern* si me perteneciera? ¿No? Pues bien, haría de él un barco de lujo a diez mil francos la plaza. No habría más que millonarios a bordo, gente que no tuviera prisa. Se tardaría un mes o seis semanas en hacer la travesía de Inglaterra a

América. Jamás olas de través. Siempre viento de proa o viento en popa. Pero también jamás balanceo ni cabeceo. Mis pasajeros estarían asegurados contra el mal de mar, y les pagaría cien libras por náusea.

—He ahí una idea práctica —respondí.

—¡Sí! —replicó Dean Pitferge—, ¡habría dinero que ganar... o que perder!

Entretanto, el vapor continuaba su ruta a poca velocidad, batiendo cinco o seis vueltas de rueda a lo sumo, de manera a mantenerse. El oleaje era espantoso, pero la roda cortaba normalmente las olas, y el *Great Eastern* no embarcaba ningún golpe de mar. Ya no era una montaña de metal marchando contra una montaña de agua, sino una roca sedentaria, recibiendo con indiferencia el chapoteo de las olas. Por lo demás, una lluvia torrencial vino a caer, lo que nos obligó a buscar refugio bajo la escotilla del gran salón. Este aguacero tuvo por efecto apaciguar el viento y el mar. El cielo se aclaró en el oeste y las últimas nubes gruesas se fundieron en el horizonte opuesto. A las diez, el huracán nos lanzaba su último aliento.

A mediodía, el punto pudo ser hecho con una cierta exactitud; daba:

Lat. 41° 50' N. Long. 61° 57' O. Carrera: 193 millas.

Esta disminución considerable en el camino recorrido no debía ser atribuida más que a la tormenta que, durante la noche y la mañana, había incesantemente batido el navío, tormenta tan terrible que uno de los pasajeros —verdadero habitante de este Atlántico que cruzaba por cuadragésima cuarta vez— nunca había visto tal. El ingeniero confesó incluso que, durante aquel huracán en el cual el *Great Eastern* permaneció tres días en el seno de las olas, el navío no había sido golpeado con tal violencia. Pero, hay que repetirlo, este admirable vapor, si marcha mediocrementemente, si se balancea demasiado, presenta contra las furias del mar una completa seguridad. Resiste como un bloque macizo, y esta rigidez la debe a la perfecta homogeneidad de su construcción, a su doble casco y al remachado maravilloso de su forro. Su resistencia al arco es absoluta.

Pero, repitámoslo también, cualquiera que sea su potencia, no hay que oponerlo sin razón a un mar alborotado. Por grande que sea, por fuerte que se le suponga, un navío no está «deshonrado» porque huya ante la tempestad. Un comandante no debe olvidar jamás que la vida de un hombre vale

más que una satisfacción de amor propio. En cualquier caso, obstinarse es peligroso, entercarse es censurable, y un ejemplo reciente, una deplorable catástrofe sobrevenida a uno de los paquebotes transoceánicos, prueba que un capitán no debe luchar desmesuradamente contra el mar, incluso cuando siente sobre sus talones el navío de una compañía rival.

XXVI

Las bombas, entretanto, continuaban agotando ese lago que se había formado en el interior del *Great Eastern*, como una laguna en medio de una isla. Potentes y rápidamente maniobradas por el vapor, restituyeron al Atlántico lo que le pertenecía. La lluvia había cesado; el viento refrescaba de nuevo; el cielo, barrido por la tempestad, estaba puro. Cuando se hizo la noche, permanecí durante algunas horas paseando por la cubierta. Los salones lanzaban grandes resplandores de luz por sus escotillas entreabiertas. A popa, hasta los límites de la vista, se alargaba un remolino fosforescente, rayado aquí y allá por la cresta luminosa de las olas. Las velas, reflejadas en esas capas lechosas, aparecían y desaparecían como hacen en medio de nubes cazadas por una fuerte brisa. Todo alrededor y a lo lejos se extendía la oscura noche.

A proa retumbaba el trueno de las ruedas, y debajo de mí oía el tintineo de las cadenas del timón.

Al volver hacia la escotilla del gran salón, me sorprendió bastante ver allí una multitud compacta de espectadores. Los aplausos estallaban. A pesar de los desastres de la jornada, el *entertainment* acostumbrado desarrollaba las sorpresas de su programa. Del marinero tan gravemente herido, muriendo tal vez, ya no se hablaba. La fiesta parecía animada. Los pasajeros acogían

con grandes demostraciones los debut de una tropa de *minstrels* sobre las tablas del *Great Eastern*. Se sabe lo que son esos *minstrels*, cantantes ambulantes, negros o ennegrecidos según su origen, que recorren las ciudades inglesas dando conciertos grotescos. Los cantantes, esta vez, no eran otros que marineros o camareros untados de betún. Se habían revestido de harapos de desecho, adornados con botones de galleta de mar; llevaban gemelos hechos de dos botellas acopladas, y birimbao compuestos de tripas tensadas sobre una vejiga. Estos tipos, bastante divertidos en suma, cantaban estribillos burlescos e improvisaban discursos mezclados de disparates y juegos de palabras. Se les aplaudía a rabiar, y redoblaban sus contorsiones y muecas. Finalmente, para terminar, un bailarín, ágil como un mono, ejecutó una doble giga que entusiasmó a la asamblea.

Sin embargo, por interesante que fuera este programa de los *minstrels*, no había reunido a todos los pasajeros. Otros frecuentaban en gran número la sala de proa y se apretaban alrededor de las mesas. Allí se jugaba fuerte. Los ganadores defendían la ganancia adquirida durante la travesía; los perdedores, a quienes el tiempo apremiaba, buscaban dominar la suerte mediante golpes de audacia. Un tumulto violento salía de aquella sala. Se oía la voz del banquero cantando las jugadas, las imprecaciones de los perdedores, el tintineo del oro, el crujido de los dólares de papel. Luego se hacía un profundo silencio; alguna jugada atrevida suspendía el tumulto y, conocido el resultado, las exclamaciones redoblaban.

Yo frecuentaba poco a estos habituales del *smoking-room*. Tengo horror al juego. Es un placer siempre grosero, a menudo malsano. El hombre aquejado de la enfermedad del juego no tiene solo ese mal; no es posible apenas que otros no le hagan cortejo. Es un vicio que nunca va solo. Hay que decir también que la sociedad de los jugadores, siempre y en todas partes mezclada, no me gusta. Allí dominaba Harry Drake en medio de sus fieles. Allí preludiaban esa vida de azares algunos aventureros que iban a buscar fortuna a América. Yo evitaba el contacto de esa gente ruidosa. Aquella noche, pasé pues ante la puerta de la caseta sin entrar, cuando una violenta explosión de gritos y de injurias me detuvo. Escuché y, tras un momento de silencio, creí, para mi profundo asombro, distinguir la voz de Fabian. ¿Qué hacía él en ese lugar? ¿Iba a buscar allí a su enemigo? La catástrofe, hasta entonces evitada, ¿estaba a punto de estallar?

Empujé vivamente la puerta. En ese momento, el tumulto estaba en el colmo. En medio de la multitud de los jugadores, vi a Fabian. Estaba de pie y hacía frente a Drake, de pie como él. Me precipité hacia Fabian. Sin duda Harry Drake acababa de insultarle groseramente, pues la mano de Fabian se levantó sobre él, y si no le alcanzó en el rostro, es porque Corsican, apareciendo de repente, le detuvo con un gesto rápido.

Pero Fabian, dirigiéndose a su adversario, le dijo con su voz fríamente burlona:

—¿Da usted este bofetón por recibido?

—Sí —respondió Drake—, ¡y aquí tiene mi tarjeta!

Así, la inevitable fatalidad había, a nuestro pesar, puesto a estos dos enemigos mortales en presencia. Era demasiado tarde para separarlos. Las cosas no podían más que seguir su curso. El capitán Corsican me miró y sorprendí en sus ojos más tristeza aún que emoción. Entretanto, Fabian había recogido la tarjeta que Drake acababa de arrojar sobre la mesa. La sostenía con la punta de los dedos como un objeto que no se sabe por dónde coger. Corsican estaba pálido. Mi corazón latía. Esa tarjeta, Fabian la miró al fin. Leyó el nombre que llevaba. Fue como un rugido lo que se escapó de su pecho.

—¡Harry Drake! —exclamó—. ¡Usted! ¡Usted! ¡Usted!

—Yo mismo, capitán Mac Elwin —respondió tranquilamente el rival de Fabian.

No nos habíamos equivocado. Si Fabian había ignorado hasta entonces el nombre de Drake, ¡este no estaba sino demasiado informado de la presencia de Fabian en el *Great Eastern* !

XXVII

Al día siguiente, al amanecer, corrí en busca del capitán Corsican. Lo encontré en el gran salón. Había pasado la noche cerca de Fabian. Fabian estaba todavía bajo el golpe de la emoción terrible que le había causado el nombre del marido de Ellen. ¿Una secreta intuición le había dado a pensar que Drake no estaba solo a bordo? ¿La presencia de Ellen le era revelada por la presencia de este hombre? ¿Adivinaba finalmente que aquella pobre loca era la joven a la que amaba desde hacía largos años? Corsican no pudo decírmelo, pues Fabian no había pronunciado una sola palabra durante toda aquella noche.

Corsican sentía por Fabian una especie de pasión fraternal. Aquella naturaleza intrépida le había seducido irresistiblemente desde la infancia. Estaba desesperado.

—He intervenido demasiado tarde —me dijo—. Antes de que la mano de Fabian se hubiera levantado sobre él, yo habría debido abofetear a ese miserable.

—Violencia inútil —respondí—. Harry Drake no le habría seguido al terreno donde usted quería llevarle. Es con Fabian con quien la tenía tomada, y una catástrofe se había vuelto inevitable.

—Tiene usted razón —me dijo el capitán—. Ese canalla ha conseguido sus fines. Conocía a Fabian, todo su pasado, todo su amor. ¿Quizá Ellen, privada de razón, ha entregado sus secretos pensamientos? O más bien, ¿no ha sabido Drake por la leal joven, antes incluso de su matrimonio, todo lo que ignoraba de su vida de soltera? Empujado por sus malvados instintos, encontrándose en contacto con Fabian, ha buscado este asunto reservándose el papel de ofendido. Ese granuja debe ser un duelista temible.

—Sí —respondí—, cuenta ya con tres o cuatro desgraciados encuentros de ese género.

—Mi querido señor —respondió Corsican—, no es el duelo en sí mismo lo que temo por Fabian. El capitán Mac Elwin es de esos a quienes ningún peligro turba. Pero son las consecuencias de este encuentro lo que hay que temer. Que Fabian mate a ese hombre, por vil que sea, y es un abismo infranqueable entre Ellen y él. ¡Dios sabe, sin embargo, si, en el estado en que está, la desgraciada mujer necesitaría un apoyo como Fabian!

—En verdad —dije—, a pesar de todo lo que pueda resultar de ello, no podemos desear más que una cosa y para Ellen y para Fabian, es que ese Harry Drake sucumba. La justicia está de nuestro lado.

—Ciertamente —respondió el capitán—, pero está permitido temblar por los otros, y estoy desconsolado por no haber podido, aunque fuera al precio de mi vida, evitar este encuentro a Fabian.

—Capitán —respondí tomando la mano de este amigo abnegado—, no hemos recibido todavía la visita de los testigos de Drake. Así, aunque todas las circunstancias le dan la razón, no puedo desesperar aún.

—¿Conoce usted un medio de impedir este asunto?

—Ninguno hasta ahora. No obstante, este duelo, si debe tener lugar, no puede, me parece, tener lugar más que en América y, antes de que hayamos llegado, el azar que ha creado esta situación podrá tal vez desenlazarla.

El capitán Corsican sacudió la cabeza como hombre que no admite la eficacia del azar en las cosas humanas. En ese momento, Fabian subió la escalera de la escotilla que desembocaba en la cubierta. No le vi más que un instante. La palidez de su frente me impresionó. La herida sangrante se había reavivado en él. Daba pena verlo. Le seguimos. Erraba sin rumbo, evocando a aquella pobre alma medio escapada de su envoltura mortal, y tratando de evitarnos.

La amistad puede a veces ser inoportuna. Así Corsican y yo pensamos que más valía respetar ese dolor no interviniendo. Pero de repente Fabian se acercó, luego, viniendo hacia nosotros:

—¡Era ella! ¿La loca? —dijo—. Era Ellen, ¿verdad? ¡Pobre Ellen!

Dudaba todavía, y se fue sin esperar una respuesta que no habríamos tenido el valor de darle.

XXVIII

A mediodía, no había sabido todavía que Drake hubiera enviado sus testigos a Fabian. Sin embargo, estos preliminares habrían debido ya ser cumplidos, si Drake hubiera estado decidido a pedir en el acto una reparación por las armas. ¿Podía este retraso darnos una esperanza? Sabía bien que las razas sajonas entienden de otro modo que nosotros la cuestión del punto de honor, y que el duelo ha desaparecido casi enteramente de las costumbres inglesas. Como he dicho, no solo la ley es severa para los duelistas y no se la puede burlar como en Francia, sino que la opinión pública sobre todo se declara contra ellos. No obstante, en esta circunstancia, el caso era particular. El asunto había sido evidentemente buscado, querido. El ofendido había por así decirlo provocado al ofensor, y mis razonamientos llegaban siempre a esta conclusión de que un encuentro era inevitable entre Fabian y Harry Drake.

En ese momento, la cubierta fue invadida por la multitud de los paseantes. Eran los fieles de domingo que volvían del templo. Oficiales, marineros y pasajeros volvían a sus puestos, a sus cabinas.

A las doce y media, el punto fijado dio por observación los resultados siguientes:

Lat. 40° 33' N. Long. 66° 21' O. Carrera: 214 millas.

El *Great Eastern* ya no se encontraba más que a 348 millas de la punta de Sandy Hook, lengua arenosa que forma la entrada de los pasos de Nueva York. No podía tardar en flotar sobre las aguas americanas.

Durante el almuerzo, no vi a Fabian en su sitio acostumbrado, pero Drake ocupaba el suyo. Aunque ruidoso, ese miserable me pareció inquieto. ¿Pedía a la excitación del vino el olvido de sus remordimientos? No lo sé, pero se entregaba a frecuentes libaciones en compañía de sus compañeros habituales. Varias veces me miró «de reojo» no osando y no queriendo fijar la vista en mí, a pesar de su descaro. ¿Buscaba a Fabian en la multitud de los comensales? No podía decirlo. Un hecho a notar es que abandonó bruscamente la mesa antes del fin de la comida. Me levanté enseguida para observarle, pero se dirigió hacia su cabina y se encerró en ella. Subí a la cubierta. El mar estaba admirable, el cielo puro. Ni una nube en el uno, ni una espuma en la otra. Esos dos espejos se devolvían mutuamente sus matices azulados. El doctor Pitferge, a quien encontré, me dio malas noticias del

marinero herido. El estado del enfermo empeoraba y, a pesar de la seguridad del médico, era difícil que se recuperase.

A las cuatro, unos minutos antes de la cena, un navío fue avistado por babor. El primer oficial me dijo que debía ser el *City of Paris*, de dos mil setecientas cincuenta toneladas, uno de los más hermosos vapores de la compañía Inman; pero se equivocaba; este paquebote, habiéndose acercado, envió su nombre: *Saxonia*, de la *National Steam Company*. Durante unos instantes, los dos buques corrieron en dirección contraria, a menos de tres cables el uno del otro. La cubierta del *Saxonia* estaba cubierta de pasajeros que nos saludaron con un triple hurra.

A las cinco, nuevo navío en el horizonte, pero demasiado alejado para que su nacionalidad pudiera ser reconocida. Era sin duda el *City of Paris*. ¡Gran atracción la de estos encuentros de buques, estos huéspedes del Atlántico, que se saludan al paso! Se comprende, en efecto, que no haya indiferencia posible de navío a navío. El peligro común del elemento afrontado es un lazo, incluso entre desconocidos.

A las seis, tercer navío, *Philadelphia*, de la línea Inman, destinado al transporte de emigrantes de Liverpool a Nueva York. Decididamente, recorrimos mares frecuentados, y la tierra no podía estar lejos. Yo hubiera querido ya tocarla.

Se esperaba también al *Europe*, paquebote de ruedas de tres mil doscientas toneladas de arqueo y de mil trescientos caballos de fuerza. Este vapor pertenece a la Compañía Transatlántica y hace el servicio de pasajeros entre El Havre y Nueva York, pero no fue avistado. Había pasado sin duda más al norte.

La noche se hizo hacia las siete y media. El creciente de la luna se desprendió de los rayos del sol poniente y permaneció algún tiempo suspendido sobre el horizonte. Una lectura religiosa, hecha por el capitán Anderson en el gran salón y entrecortada de cánticos, se prolongó hasta las nueve de la noche.

La jornada terminó sin que ni el capitán Corsican ni yo hubiésemos recibido aún la visita de los testigos de Harry Drake.

XXIX

Al día siguiente, lunes 8 de abril, fue una jornada admirable. El sol estaba radiante desde su salida. En la cubierta encontré al doctor que se bañaba en los efluvios luminosos. Vino hacia mí.

— ¡Y bien! — me dijo —, ha muerto, nuestro pobre herido, muerto durante la noche. ¡Los médicos respondían de él!... ¡Oh! ¡Los médicos! ¡No dudan de nada! He aquí el cuarto compañero que nos deja desde Liverpool, el cuarto a llevar al pasivo del *Great Eastern*, ¡y el viaje no ha terminado!

— ¡Pobre diablo! — dije —, en el momento de llegar a puerto, casi a la vista de las costas americanas. ¿Qué será de su mujer y de sus hijos pequeños?

— ¿Qué quiere usted, mi querido señor — me respondió el doctor —, ¡es la ley, la gran ley! ¡Hay que morir! ¡Hay que retirarse ante los que vienen! No se muere, es mi opinión al menos, más que porque se ocupa un sitio al cual otro tiene derecho. ¿Y sabe usted cuánta gente habrá muerto durante la duración de mi existencia, si vivo sesenta años?

— No me lo imagino, doctor.

— El cálculo es muy simple — repuso Dean Pitferge —. Si vivo hasta los sesenta años, habré vivido veintiún mil novecientos días, o sea treinta y un millones quinientos treinta y seis mil minutos, en fin, o sea mil ochocientos ochenta y dos millones ciento sesenta mil segundos. En cifras redondas, dos mil millones de segundos. Ahora bien, durante este tiempo, habrán muerto precisamente dos mil millones de individuos que molestaban a sus sucesores, y yo partiré, a mi turno, cuando me haya vuelto molesto. Toda la cuestión es no molestar más que lo más tarde posible.

El doctor continuó durante algún tiempo esta tesis, tendente a probarme, cosa fácil, que todos somos mortales. No creí deber discutir y le dejé hablar. Mientras paseábamos, él hablando, yo escuchando, vi a los carpinteros de a

bordo que se ocupaban de reparar las amuradas desfondadas a proa por el doble golpe de mar. Si el capitán Anderson no quería entrar en Nueva York con averías, los carpinteros debían darse prisa, pues el *Great Eastern* marchaba rápidamente sobre aquellas aguas en calma, y nunca, creo, su velocidad había sido tan considerable. Lo comprendí por el regocijo de los dos prometidos que, inclinados sobre la balaustrada, ya no contaban las vueltas de rueda. Los largos pistones se desarrollaban con brío, y los enormes cilindros, oscilando sobre sus muñones, parecían un repique de grandes campanas lanzadas a todo vuelo. Las ruedas suministraban entonces once vueltas por minuto, y el vapor marchaba a razón de trece millas por hora.

A mediodía, los oficiales se dispensaron de fijar el punto. Conocían su situación por estima, y la tierra debía ser avistada en breve.

Mientras me paseaba después del almuerzo, el capitán Corsican vino hacia mí. Tenía alguna noticia que comunicarme. Lo comprendí al ver su fisonomía preocupada.

—Fabian — me dijo —, ha recibido a los testigos de Drake. Me ruega que sea su testigo, y le pide a usted que tenga a bien asistirle en este asunto. ¿Puede contar con usted?

—Sí, capitán. ¿Así que toda esperanza de alejar o de impedir este encuentro se desvanece?

—Toda esperanza.

—Pero, dígame, ¿cómo ha nacido esta querella?

—Una discusión de juego, un pretexto, no otra cosa. De hecho, si Fabian no conocía a ese Drake, ese Drake le conocía a él. El nombre de Fabian es un remordimiento para él, y quiere matar ese nombre con el hombre que lo lleva.

—¿Quiénes son los testigos de Harry Drake? — pregunté.

—Uno — me respondió Corsican —, es ese bromista...

—¿El doctor T...?

—Precisamente. El otro es un yanqui que no conozco.

—¿Cuándo deben venir a buscarle?

—Los espero aquí.

En efecto, divisé pronto a los dos testigos de Harry Drake que se dirigían hacia nosotros. El doctor T... se pavoneaba. Se creía engrandecido veinte codos, sin duda porque representaba a un canalla. Su compañero, otro comensal de Drake, era uno de esos comerciantes eclécticos que tienen siempre para vender cualquier cosa que usted les proponga comprar. El doctor T... tomó la palabra, después de haber saludado enfáticamente, saludo al cual el capitán Corsican respondió apenas.

—Caballeros —dijo el doctor T... con un tono solemne—, nuestro amigo Drake, un *gentleman* cuyo mérito y modales todo el mundo ha podido apreciar, nos ha enviado a ustedes para tratar un asunto delicado. Es decir, que el capitán Fabian Mac Elwin, al cual nos habíamos dirigido primero, les ha designado a los dos como sus representantes en este asunto. Pienso pues que nos entenderemos, como conviene a personas bien educadas, tocante a los puntos delicados de nuestra misión.

No respondíamos y dejábamos al personaje chapotear en su «delicadeza».

—Caballeros —repuso—, no es discutible que la culpa esté del lado del capitán Mac Elwin. Este señor ha, sin razón e incluso sin pretexto, sospechado la honorabilidad de Harry Drake en una cuestión de juego; luego, antes de toda provocación, le ha hecho el más grave insulto que un *gentleman* pueda recibir.

Toda esta fraseología melosa impacientó al capitán Corsican, que se mordía el bigote. No pudo aguantar más tiempo.

—Al grano, señor —dijo rudamente al doctor T..., cortándole la palabra—. No tantas palabras. El asunto es muy simple. El capitán Mac Elwin ha levantado la mano sobre el Sr. Drake. Su amigo da el bofetón por recibido. Está ofendido. Exige una reparación. Tiene la elección de las armas. ¿Y después?

—¿El capitán Mac Elwin acepta?... —preguntó el doctor, desmontado por el tono de Corsican.

—Todo.

—Nuestro amigo Harry Drake elige la espada.

— Bien. ¿Dónde tendrá lugar el encuentro? ¿En Nueva York?

— No, aquí, a bordo.

— A bordo, sea, si se empeñan. ¿Cuándo? ¿Mañana por la mañana?

— Esta tarde, a las seis, en la popa de la gran caseta que, en ese momento, estará desierta.

Dicho esto, el capitán Corsican, tomándome del brazo, volvió la espalda al doctor T...

XXX

Alejar el desenlace de este asunto ya no era posible. Solo unas horas nos separaban del momento en que los dos adversarios se encontrarían. ¿De dónde venía esta precipitación? ¿Por qué Harry Drake no esperaba para batirse a que su adversario y él hubieran desembarcado? ¿Acaso este navío, fletado por una compañía francesa, le parecía un terreno más propicio para este encuentro que debía ser un duelo a muerte? O más bien, ¿tenía Drake un interés oculto en deshacerse de Fabian antes de que este pusiera el pie en el continente americano y sospechara la presencia de Ellen a bordo, que él, Drake, debía creer ignorada por todos? ¡Sí! Debía ser eso.

— Poco importa, después de todo —dijo el capitán Corsican—, más vale acabar.

— ¿Rogaré al doctor Pitferge que asista al duelo en calidad de médico?

— Sí, hará bien.

Corsican me dejó para reunirse con Fabian. La campana de la pasarela tañía en ese momento. Pregunté al timonel qué significaba ese tañido desacostumbrado. Ese hombre me informó de que tocaban al entierro del marinero muerto durante la noche. En efecto, esa triste ceremonia iba a cumplirse. El tiempo, tan hermoso hasta entonces, tendía a cambiar. Gruesas nubes subían pesadamente por el sur.

A la llamada de la campana, los pasajeros acudieron en masa a estribor. Las pasarelas, los tambores, las amuradas, los obenques, las embarcaciones suspendidas de sus pescantes se llenaron de espectadores. Oficiales, marineros, fogoneros, que no estaban de servicio, vinieron a alinearse en la cubierta.

A las dos, un grupo de marinos apareció en el extremo de la gran caseta. Este grupo dejaba la enfermería, y pasó delante de la máquina del timón. El cuerpo del marinero, cosido en un trozo de lona y fijado sobre una tabla con una bala de cañón en los pies, era llevado por cuatro hombres. El pabellón británico envolvía el cadáver. Los portadores, seguidos de todos los camaradas del muerto, avanzaron lentamente en medio de los asistentes que se descubrían a su paso.

Llegados a la popa de la rueda de estribor, el cortejo se detuvo, y el cuerpo fue depositado en el rellano que terminaba la escalera a la altura del navío, ante la escala real del navío.

Delante de la fila de espectadores escalonados sobre el tambor se mantenían de gran uniforme el capitán Anderson y sus principales oficiales. El capitán tenía en la mano un libro de oraciones. Se quitó el sombrero y, durante unos minutos, en medio de aquel profundo silencio que no interrumpía ni siquiera la brisa, leyó con voz grave la oración de los difuntos. En aquella atmósfera pesada, tormentosa, sin un ruido, sin un soplo, sus menores palabras se hacían oír distintamente. Algunos pasajeros respondían en voz baja.

A una señal del capitán, el cuerpo, levantado por los portadores, se deslizó hasta el mar. Un instante, flotó, se enderezó, luego desapareció en medio de un círculo de espuma.

En ese momento, la voz del marinero vigía gritó: «¡Tierra!»

XXXI

Aquella tierra, anunciada en el instante en que el mar se cerraba sobre el cuerpo del pobre marinero, era amarilla y baja. Esa línea de dunas poco elevadas era Long Island, la isla larga, gran banco de arena, revivificado por la vegetación, que cubre la costa americana desde la punta Montauk hasta Brooklyn, el anexo de Nueva York. Numerosas goletas de cabotaje costeaban esa isla cubierta de villas y de casas de recreo. Era la campiña preferida de los neoyorquinos.

Cada pasajero saludó con la mano aquella tierra tan deseada, tras una travesía demasiado larga que no había estado exenta de incidentes penosos. Todos los gemelos estaban apuntados a esa primera muestra del continente americano, y cada uno la veía con ojos diferentes, a través de sus lamentos o de sus deseos. Los yanquis saludaban en ella a la madre patria. Los sudistas miraban con cierto desdén esas tierras del Norte, el desdén del vencido por el vencedor. Los canadienses la observaban como hombres que no tienen más que un paso que dar para llamarse ciudadanos de la Unión. Los californianos, rebasando todas esas llanuras del *Far West* y franqueando las Montañas Rocosas, ponían ya el pie en sus inagotables placeres. Los mormones, la frente altiva, el labio despreciativo, examinaban apenas esas orillas, y miraban más lejos, en su desierto inaccesible, su Lago Salado y su Ciudad de los Santos. En cuanto a los jóvenes prometidos, ese continente era para ellos la Tierra Prometida.

El cielo, sin embargo, se ennegrecía cada vez más. Todo el horizonte del sur estaba lleno. La gruesa franja de nubes se acercaba al cenit. La pesadez del aire aumentaba. Un calor sofocante penetraba la atmósfera como si el sol de julio la hubiera golpeado de plano. ¿Es que no habíamos terminado con los incidentes de esta interminable travesía?

—¿Quiere que le asombre? — me dijo el doctor Pitferge que se había reunido conmigo en los pasillos.

—Asómbreme, doctor.

—Pues bien, tendremos tormenta, tal vez una tempestad antes del final del día.

—¡Tormenta en el mes de abril! —exclamé.

—El *Great Eastern* se burla bien de las estaciones —repuso Dean Pitferge, encogiéndose de hombros—. Es una tormenta hecha para él. Vea esas nubes de mala pinta que invaden el cielo. Se parecen a los animales de los tiempos geológicos, y en poco tiempo se devorarán entre sí.

—Confieso —dije— que el horizonte es amenazador. Su aspecto es tormentoso, y, tres meses más tarde, sería de su opinión, mi querido doctor, pero hoy, no.

—Le repito —respondió Dean Pitferge, animándose—, que la tormenta habrá estallado antes de unas horas. Siento eso, como un *storm-glass*. Vea esos vapores que se amontonan en las alturas del cielo. Observe esos cirros, esas «colas de gato» que se funden en una sola nube, y esos anillos espesos que aprietan el horizonte. Pronto habrá condensación rápida de los vapores, y por consiguiente producción de electricidad. Por lo demás, el barómetro ha caído súbitamente a setecientos veintiún milímetros, y los vientos reinantes son los vientos del suroeste, los únicos que provocan tormentas durante el invierno.

—Sus observaciones pueden ser justas, doctor —respondí, como hombre que no quiere rendirse—. Pero, sin embargo, ¿quién ha tenido jamás que sufrir tormentas en esta época y bajo esta latitud?

—Se citan, señor, se citan en los anuarios. Los inviernos suaves están a menudo marcados por tormentas. No tenía más que vivir en 1172 o solamente en 1824, y habría oído el trueno retumbar en febrero en el primer caso, y en diciembre en el segundo. En 1837, en el mes de enero, el rayo cayó cerca de Drammen en Noruega, e hizo daños considerables y, el año pasado, en el Canal de la Mancha, en el mes de febrero, barcos de pesca de Le Tréport fueron alcanzados por el rayo. Si tuviera tiempo de consultar las estadísticas, le confundiría.

—En fin, doctor, puesto que usted lo quiere... Ya veremos. Al menos no tiene miedo a los truenos, ¿verdad?

— ¡Yo! — respondió el doctor—. El trueno es mi amigo. Mejor aún, es mi médico.

— ¿Su médico?

— Sin duda. Tal como me ve, fui fulminado en mi cama, el 13 de julio de 1867, en Kew, cerca de Londres, ¡y el rayo me curó de una parálisis del brazo derecho que resistía a todos los esfuerzos de la medicina!

— ¿Quiere bromear?

— En absoluto. Es un tratamiento económico, un tratamiento por electricidad. Mi querido señor, hay otros hechos muy auténticos que prueban que el trueno da lecciones a los doctores más hábiles, y su intervención es verdaderamente maravillosa en los casos desesperados.

— No importa — dije —, ¡tendría poca confianza en su médico, y no le llamaría gustoso en consulta!

— Porque no lo ha visto obrar. Tenga, un ejemplo me viene a la memoria. En 1817, en Connecticut, un campesino que sufría de un asma reputada incurable fue fulminado en su campo y radicalmente curado. ¡Un golpe de rayo pectoral, ese!

En verdad, el doctor hubiera sido capaz de poner el trueno en píldoras.

— ¡Ría, ignorante — me dijo —, ría! ¡Usted no conoce decididamente nada, ni del tiempo, ni de la medicina!

Dean Pitferge me dejó. Permanecí en la cubierta, mirando subir la tormenta. Fabian estaba todavía encerrado en su cabina. Corsican estaba con él. Fabian, sin duda, tomaba algunas disposiciones en caso de desgracia. Me vino entonces la idea de que tenía una hermana en Nueva York, y me estremecí al pensar que tendríamos tal vez que informarle de la muerte de su hermano a quien esperaba. Hubiera querido ver a Fabian, pero pensé que era mejor no molestarlos ni a él ni al capitán Corsican.

A las cuatro, tuvimos conocimiento de una tierra alargada frente a la costa de Long Island. Era el islote de Fire Island. En medio se elevaba un faro que iluminaba esa tierra. En ese momento, los pasajeros habían invadido las casetas y las pasarelas. Todas las miradas se dirigían hacia la costa que nos quedaba a unas seis millas al norte. Se esperaba el momento en que la llegada del piloto arreglaría el gran asunto de la apuesta. Se comprende que los poseedores de cuartos de hora de noche —yo era del número— habían abandonado toda pretensión, y que los cuartos de hora de día, salvo los que estaban comprendidos entre las cuatro y las seis, ya no tenían ninguna oportunidad. Antes de la noche, el piloto estaría a bordo y la operación terminada. Todo el interés se concentraba pues en las siete u ocho personas a las cuales la suerte había atribuido los próximos cuartos de hora, y ellas aprovechaban para vender, comprar, revender sus posibilidades con una verdadera furia. Se hubiera creído estar en el Royal Exchange de Londres.

A las cuatro y dieciséis minutos, se avistó por estribor una pequeña goleta que se dirigía hacia el vapor. No había duda posible: era el piloto. Debía estar a bordo en catorce o quince minutos a lo sumo. La lucha se establecía pues sobre el segundo y el tercer cuartos contados entre las cuatro y las cinco de la tarde. Al instante las demandas y las ofertas se hicieron con una vivacidad nueva. Luego, apuestas insensatas se entablaron sobre la persona misma del piloto, y de las cuales refiero fielmente el contenido:

- Diez dólares a que el piloto está casado.
- Veinte dólares a que es viudo.
- Treinta dólares a que lleva bigote.
- Cincuenta dólares a que sus patillas son pelirrojas.
- Sesenta dólares a que tiene una verruga en la nariz.
- Cien dólares a que pondrá primero el pie derecho en cubierta.

—Fumará.

—Tendrá una pipa en la boca.

—¡No, un cigarro!

—¡No! ¡Sí! ¡No!

Y otras veinte apuestas tan absurdas que encontraban apostadores más absurdos para mantenerlas. Durante este tiempo, la pequeña goleta, con sus velas ceñidas, amurada a estribor, se acercaba sensiblemente al vapor. Se distinguían sus formas graciosas, bastante levantadas de proa, y su bovedilla alargada que le daba el aspecto de un yate de recreo. Encantadoras y sólidas embarcaciones son esos barcos piloto de cincuenta a sesenta toneladas, bien contruidos para aguantar la mar, con buen asiento en el agua y elevándose a la ola como una gaviota. Se daría la vuelta al mundo en esos yates, y las carabelas de Magallanes no los valían. Esta goleta, graciosamente inclinada, llevaba todo el trapo, a pesar de la brisa que comenzaba a refrescar. Sus flechastes y sus velas de estay se recortaban en blanco sobre el fondo negro del cielo. El mar espumeaba bajo su roda. Llegada a dos cables del *Great Eastern*, se puso en facha súbitamente y lanzó su bote al mar. El capitán Anderson mandó parar y, por primera vez desde hacía catorce días, las ruedas y la hélice se detuvieron. Un hombre bajó al bote de la goleta. Cuatro marineros remaron hacia el vapor. Una escala de gato fue arrojada sobre los flancos del coloso, cerca del cual atracó la cáscara de nuez del piloto. Este asió la escala, trepó ágilmente y saltó a cubierta.

Los gritos de alegría de los ganadores, las exclamaciones de los perdedores le acogieron, y la apuesta fue arreglada sobre los datos siguientes:

El piloto estaba casado.

No tenía verruga.

Llevaba bigote rubio.

Había saltado con los pies juntos.

Finalmente, eran las cuatro y treinta y seis minutos en el momento en que ponía el pie en la cubierta del *Great Eastern*.

El poseedor del vigésimo tercer cuarto de hora ganaba pues noventa y seis dólares. Era el capitán Corsican, que apenas pensaba en esa ganancia

inesperada. Pronto apareció en cubierta, y cuando se le presentó el importe de la apuesta, rogó al capitán Anderson que lo guardara para la viuda del joven marinero tan desgraciadamente muerto por el golpe de mar. El comandante le dio un apretón de manos sin decir palabra.

Un instante después, un marino fue a buscar a Corsican y, saludándole con una cierta brusquedad:

— Señor — le dijo —, los camaradas me envían a decirle que es usted un buen hombre. Le dan las gracias todos en nombre del pobre Wilson, que no puede darle las gracias él mismo.

El capitán Corsican, emocionado, estrechó la mano del marinero.

En cuanto al piloto, un hombre de pequeña estatura, con aire poco marinero, llevaba una gorra de hule, un pantalón negro, una levita parda con forro rojo y un paraguas. Era ahora el amo a bordo.

Al saltar a cubierta, antes de subir a la pasarela, había arrojado un fajo de periódicos sobre los cuales los pasajeros se precipitaron ávidamente. Eran las noticias de Europa y de América. Era el lazo político y civil que se reanudaba entre el *Great Eastern* y los dos continentes.

XXXIII

La tormenta estaba formada. La lucha de los elementos iba a comenzar. Una espesa bóveda de nubes de tinte uniforme se redondeaba sobre nosotros. La atmósfera oscurecida ofrecía un aspecto algodonoso. La naturaleza quería evidentemente justificar los presentimientos del doctor Pitferge. El vapor ralentizaba poco a poco su marcha. Las ruedas ya no daban

más que tres o cuatro vueltas por minuto. Por las válvulas entreabiertas escapaban remolinos de vapor blanco. Las cadenas de las anclas estaban listas. En el pico de mesana flotaba el pabellón británico. El capitán Anderson había tomado todas sus disposiciones para el fondeo. Desde lo alto del tambor de estribor, el piloto, con una señal de la mano, hacía evolucionar el vapor en los estrechos pasos. Pero el reflujo ya devolvía, y la barra que corta la desembocadura del Hudson ya no podía ser franqueada por el *Great Eastern*. Era forzoso esperar a la pleamar del día siguiente. ¡Un día más!

A las cinco menos cuarto, a una orden del piloto, las anclas fueron enviadas al fondo. Las cadenas corrieron a través de los escobenes con un estruendo comparable al del trueno. Creí incluso, por un instante, que la tormenta comenzaba. Cuando las uñas hubieron mordido la arena, el vapor borneo bajo el empuje del reflujo y permaneció inmóvil. Ni una sola ondulación desnivelaba el mar. El *Great Eastern* no era más que un islote.

En ese momento, la trompeta del camarero resonó por última vez. Llamaba a los pasajeros a la cena de despedida. La *Société des Affréteurs* iba a prodigar el champán a sus huéspedes. Nadie hubiera querido faltar a la llamada. Un cuarto de hora después, los salones rebosaban de comensales, y la cubierta estaba desierta.

Siete personas, no obstante, debían dejar su sitio vacío, los dos adversarios cuya vida iba a jugarse en un duelo, y los cuatro testigos y el doctor que les asistían. La hora de este encuentro estaba bien elegida. El lugar del combate también. Nadie en cubierta. Los pasajeros habían bajado a los *dining rooms*, los marineros a su alojamiento, los oficiales a su cantina particular. Ni un solo timonel a popa, estando el vapor inmóvil sobre sus anclas.

A las cinco y diez minutos, el doctor y yo fuimos alcanzados por Fabian y el capitán Corsican. No había visto a Fabian desde la escena del juego. Me pareció triste, pero extremadamente tranquilo. Este encuentro no le preocupaba. Sus pensamientos estaban en otra parte, y sus miradas inquietas buscaban siempre a Ellen. Se contentó con tenderme la mano sin pronunciar una palabra.

—¿Harry Drake no ha llegado todavía? —me preguntó el capitán Corsican.

—Todavía no —respondí.

—Vamos a popa. Es allí el lugar de la cita.

Fabian, el capitán Corsican y yo seguimos la gran caseta. El cielo se oscurecía. Sordos retumbos rodaban en el horizonte. Era como un bajo continuo sobre el cual destacaban vivamente los hurras y los «hips» que escapaban de los salones. Algunos relámpagos lejanos escarificaban la espesa bóveda de nubes. La electricidad, violentamente tensa, saturaba la atmósfera.

A las cinco y veinte minutos, Harry Drake y sus dos testigos llegaron. Esos señores nos saludaron, y su saludo fue estrictamente devuelto. Drake no pronunció una sola palabra. Su cara marcaba sin embargo una animación mal contenida. Lanzó sobre Fabian una mirada de odio. Fabian, apoyado contra el enjaretado, ni siquiera lo vio. Estaba perdido en una contemplación profunda, y parecía no pensar todavía en el papel que tenía que jugar en este drama.

Entretanto, el capitán Corsican dirigiéndose al yanqui, uno de los testigos de Drake, le pidió las espadas. Este las presentó. Eran espadas de combate, cuya cazoleta llena protege enteramente la mano que las sostiene. Corsican las tomó, las hizo doblar, las midió y dejó elegir una al yanqui. Harry Drake, durante estos preparativos, había arrojado su sombrero, quitado su casaca, desabrochado su camisa, vuelto sus puños. Luego asió la espada. Vi entonces que era zurdo. Ventaja incontestable para él, habituado a tirar con diestros.

Fabian no había dejado aún su sitio. Se hubiera creído que esos preparativos no le concernían. El capitán Corsican avanzó, le tocó con la mano y le presentó la espada. Fabian miró aquel hierro que centelleaba, y pareció que toda su memoria le volvía en ese momento.

Tomó la espada con mano firme:

—Es justo —murmuró—. ¡Me acuerdo!

Luego se colocó delante de Harry Drake, que se puso al instante en guardia. En ese espacio restringido, romper era casi imposible. Aquel de los dos adversarios que se hubiera acorralado en las amuradas hubiera quedado muy mal parado. Había por así decirlo que batirse en el sitio.

—Adelante, caballeros —dijo el capitán Corsican.

Las espadas se trabaron al instante. Desde los primeros roces del hierro, algunos rápidos «uno, dos», asestados de parte y parte, ciertos desenganches y respuestas inmediatas me probaron que Fabian y Drake debían ser más o menos de igual fuerza. Auguré bien de Fabian; estaba frío, dueño de sí, sin cólera, casi indiferente al combate, menos emocionado ciertamente que sus propios testigos. Harry Drake, por el contrario, le miraba con un ojo inyectado; sus dientes aparecían bajo su labio a medio levantar; su cabeza estaba encogida en sus hombros, y su fisonomía ofrecía los síntomas de un odio violento, que no le dejaba toda su sangre fría. Había venido allí para matar, y quería matar.

Tras un primer asalto que duró unos minutos, las espadas bajaron. Ninguno de los adversarios había sido tocado. Un simple rasguño se dibujaba en la manga de Fabian. Drake y él descansaban, y Drake se enjugaba el sudor que inundaba su rostro.

La tormenta se desencadenaba entonces con toda su furia. Los redobles del trueno no cesaban, y violentos estrépitos se destacaban de ellos por instantes. La electricidad se desarrollaba con una intensidad tal que las espadas se empenachaban de un penacho luminoso, como pararrayos en medio de nubes tormentosas.

Tras unos momentos de reposo, el capitán Corsican dio de nuevo la señal de reanudación. Fabian y Harry Drake volvieron a ponerse en guardia.

Esta reanudación fue mucho más animada que la primera, Fabian defendiéndose con una calma asombrosa, Drake atacando con rabia. Varias veces, tras un golpe furioso, esperé una respuesta de Fabian que ni siquiera fue intentada.

De repente, en un desenganche en tercera, Drake se lanzó a fondo. Creí que Fabian había sido tocado en pleno pecho. Pero había roto, y sobre ese golpe asestado demasiado bajo, parando en quinta, había golpeado la espada de Harry con un golpe seco. Este se levantó cubriéndose con un rápido semicírculo, mientras los relámpagos desgarraban la nube sobre nuestras cabezas.

Fabian lo tenía fácil para responder. Pero no. Esperó, dejando a su adversario tiempo de reponerse. Lo confieso, esta magnanimidad no fue de mi

gusto. Harry Drake no era de esos a quienes es bueno tratar con miramientos.

De repente, y sin que nada pudiera explicarme este extraño abandono de sí mismo, Fabian dejó caer su espada. ¿Había sido pues tocado mortalmente sin que lo hubiéramos sospechado? Toda mi sangre refluyó a mi corazón.

Sin embargo, la mirada de Fabian había tomado una animación singular.

—Defiéndase pues —exclamó Drake, rugiendo, encogido sobre sus corvejones como un tigre, y listo para precipitarse sobre su adversario.

Creí que todo había acabado para Fabian desarmado. Corsican iba a arrojar entre él y su enemigo para impedir a este golpear a un hombre indefenso... Pero Harry Drake, estupefacto, permanecía a su vez inmóvil.

Me volví. Pálida como una muerta, las manos extendidas, Ellen avanzaba hacia los combatientes. Fabian, los brazos abiertos, fascinado por esta aparición, no se movía.

—¡Usted! ¡Usted! —exclamó Harry Drake dirigiéndose a Ellen—. ¡Usted aquí!

Su espada en alto vibraba, con su punta en fuego. Se hubiera dicho la espada del arcángel Miguel en las manos del demonio.

De repente, un deslumbrante relámpago, una iluminación violenta envolvió la popa del vapor entera. Fui casi derribado y como sofocado. El relámpago y el trueno no habían hecho más que un golpe. Un olor a azufre se desprendía. Por un esfuerzo supremo, recobré no obstante mis sentidos. Había caído sobre una rodilla. Me levanté. Miré. Ellen se apoyaba en Fabian. Harry Drake, petrificado, había permanecido en la misma posición, ¡pero su rostro estaba negro!

El desgraciado, provocando el rayo con su punta, ¿había sido pues fulminado?

Ellen dejó a Fabian, se acercó a Harry Drake, la mirada llena de una celeste compasión. Le puso la mano en el hombro... Ese ligero contacto bastó para romper el equilibrio. El cuerpo de Drake cayó como una masa inerte.

Ellen se inclinó sobre ese cadáver, mientras nosotros retrocedíamos, espantados. El miserable Harry estaba muerto.

—¡Fulminado! —dijo el doctor agarrándome del brazo—, ¡fulminado!
¡Ah! ¿Usted no quería creer en la intervención del rayo?

¿Había sido Harry Drake en efecto fulminado, como afirmaba Dean Pitferge; o más bien, así como sostuvo más tarde el médico de a bordo, un vaso se había roto en el pecho del desgraciado? No lo sé. Lo cierto es que no teníamos ya ante los ojos más que un cadáver.

XXXIV

Al día siguiente, martes 9 de abril, a las once de la mañana, el *Great Eastern* levaba anclas y aparejaba para entrar en el Hudson. El piloto maniobraba con una incomparable seguridad de golpe de vista. La tormenta se había disipado durante la noche. Las últimas nubes desaparecían bajo el horizonte. El mar se animaba bajo la evolución de una flotilla de goletas que se dirigían a la costa.

Hacia las once y media, *la Sanidad* llegó. Era un pequeño barco de vapor que llevaba a la comisión sanitaria de Nueva York. Provisto de un balancín que subía y bajaba por encima de la cubierta, marchaba con una extrema rapidez, y me daba una idea de esos pequeños *tenders* americanos, todos contruidos sobre el mismo modelo, de los cuales una veintena nos hizo pronto cortejo.

Pronto hubimos rebasado el *Light-Boat*, faro flotante que marca los pasos del Hudson. La punta de Sandy Hook, lengua arenosa terminada por un faro, fue costeadada de cerca, y allí, algunos grupos de espectadores nos lanzaron una andanada de hurras.

Cuando el *Great Eastern* hubo contorneado la bahía interior formada por la punta de Sandy Hook, en medio de una flotilla de pescadores, divisé las verdeantes alturas de Nueva Jersey; los enormes fuertes de la bahía, luego la línea baja de la gran ciudad alargada entre el Hudson y el río del Este, como Lyon entre el Ródano y el Saona.

A la una, tras haber costeado los muelles de Nueva York, el *Great Eastern* fondeaba en el Hudson, y las anclas se enganchaban en los cables telegráficos del río, que hubo que romper al partir.

Entonces comenzó el desembarco de todos esos compañeros de viaje, esos compatriotas de una travesía, que yo no debía volver a ver, los californianos, los sudistas, los mormones, la joven pareja... Yo esperaba a Fabian, esperaba a Corsican.

Hube de contar al capitán Anderson los incidentes del duelo que había tenido lugar a su bordo. Los médicos hicieron su informe. No teniendo nada que ver la justicia en la muerte de Harry Drake, se habían dado órdenes para que los últimos deberes le fuesen rendidos en tierra.

En ese momento, el estadístico Cokburn, que no me había hablado en todo el viaje, se acercó a mí y me dijo:

—¿Sabe usted, señor, cuántas vueltas han dado las ruedas durante la travesía?

—No, señor.

—Cien mil setecientas veintitrés, señor.

—¡Ah! ¡De verdad, señor! ¿Y la hélice, por favor?

—Seiscientos ocho mil ciento treinta vueltas, señor.

—Muy agradecido, señor.

Y el estadístico Cokburn me dejó sin saludarme con un adiós cualquiera. Fabian y Corsican se reunieron conmigo en ese momento. Fabian me estrechó la mano con efusión.

—¡Ellen — me dijo —, Ellen curará! ¡Su razón le ha vuelto un instante!
¡Ah! ¡Dios es justo, se la devolverá por entero!

Fabian, hablando así, sonreía al porvenir. En cuanto al capitán Corsican, me abrazó sin ceremonia, pero de una manera ruda:

—¡Adiós, adiós! —me gritó, cuando hubo tomado asiento en el *tender* donde se encontraban ya Fabian y Ellen bajo la custodia de Mrs. R..., la hermana del capitán Mac Elwin, que había venido al encuentro de su hermano.

Luego el *tender* se separó, llevando ese primer convoy de pasajeros al *pier* de la aduana.

Lo miré alejarse. Al ver a Ellen entre Fabian y su hermana, no dudé que los cuidados, la abnegación, el amor logran traer de vuelta a esa pobre alma extraviada por el dolor.

En ese momento, me sentí agarrado por el brazo. Reconocí el apretón del doctor Dean Pitferge.

—Y bien —me dijo—, ¿qué va a ser de usted?

—A fe mía, doctor, puesto que el *Great Eastern* se queda ciento noventa y dos horas en Nueva York y debo volver a tomar pasaje a bordo, tengo ciento noventa y dos horas para gastar en América. Eso no hace más que ocho días, pero ocho días bien empleados; es bastante tal vez para ver Nueva York, el Hudson, el valle del Mohawk, el lago Erie, el Niágara, y todo ese país cantado por Cooper.

—¡Ah! ¿Va usted al Niágara? —exclamó Dean Pitferge—. A fe mía, no me importaría volver a verlo, y si mi propuesta no le parece indiscreta...

El digno doctor me divertía con sus manías. Me interesaba. Era un guía perfecto y un guía muy instruido.

—Trato hecho —le dije.

Un cuarto de hora después, nos embarcábamos en el *tender*, y a las tres, tras haber subido Broadway, estábamos instalados en dos habitaciones del *Fifth Avenue Hotel*.

XXXV

¡Ocho días para pasar en América! El *Great Eastern* debía partir el 16 de abril, y era el 9, a las tres de la tarde, cuando yo había puesto el pie en la tierra de la Unión. ¡Ocho días! ¡Hay turistas rabiosos, «viajeros exprés», a los cuales este tiempo hubiera probablemente bastado para visitar América entera! Yo no tenía esa pretensión. Ni siquiera la de visitar Nueva York seriamente y hacer, tras ese examen extrarrápido, un libro sobre las costumbres y el carácter de los americanos. Pero en su constitución, en su aspecto físico, Nueva York se ve rápido. No es mucho más variado que un tablero de ajedrez. Calles que se cortan en ángulo recto, llamadas «avenues» cuando son longitudinales, y «streets» cuando son transversales; números de orden en estas diversas vías de comunicación, disposición muy práctica, pero muy monótona; ómnibus americanos sirviendo todas las avenidas. Quien ha visto un barrio de Nueva York conoce toda la gran ciudad, salvo tal vez ese embrollo de calles y callejuelas enmarañadas en su punta sur, donde se ha concentrado la población comerciante. Nueva York es una lengua de tierra, y toda su actividad se encuentra en la punta de esta «lengua». A cada lado se desarrollan el Hudson y el Río del Este, dos verdaderos brazos de mar surcados de navíos, y cuyos *ferry-boats* unen la ciudad a la derecha con Brooklyn, a la izquierda con las orillas de Nueva Jersey. Una sola arteria corta al sesgo la simétrica aglomeración de los barrios de Nueva York y lleva allí la vida. Es el viejo Broadway, el Strand de Londres, el bulevar Montmartre en París; casi impracticable en su parte baja donde la multitud afluye, y casi desierto en su parte alta; una calle donde las casuchas y los palacios de mármol se codean; un verdadero río de coches de alquiler, de ómnibus, de *cabs*, de carretas, de carretones, con aceras por orillas y por encima del cual ha habido que echar puentes para dar paso a los peatones. Broadway, es Nueva York, y es allí donde el doctor Pitferge y yo nos paseamos hasta la noche.

Tras haber cenado en el *Fifth Avenue Hotel* , donde nos sirvieron solemnemente guisos liliputienses en platos de muñecas, fui a terminar el día al teatro Barnum. Se representaba un drama que atraía a la multitud: *New York's Streets* . En el cuarto acto, había un incendio y una verdadera bomba de vapor, maniobrada por verdaderos bomberos. De ahí la «great attraction».

Al día siguiente por la mañana, dejé al doctor correr a sus asuntos. Debíamos reencontrarnos en el hotel a las dos. Fui a Liberty Street, 51, al correo, a recoger las cartas que me esperaban, luego a Rowling Green, 2, en la parte baja de Broadway, a casa del cónsul de Francia, el Sr. barón Gauldrée Boilleau, que me acogió muy bien, luego a la casa Hoffmann, donde tenía que cobrar una letra, y finalmente al número 25 de la calle 36, a casa de Mrs. R..., la hermana de Fabian, de quien tenía la dirección. Me urgía tener noticias de Ellen y de mis dos amigos. Allí supe que, por consejo de los médicos, Mrs. R..., Fabian y Corsican habían dejado Nueva York, llevándose a la joven, a quien el aire y la tranquilidad del campo debían influir favorablemente. Una nota de Corsican me avisaba de esta partida súbita. El bravo capitán había venido al *Fifth Avenue Hotel* , sin encontrarme. ¿Adónde iban sus amigos y él al dejar Nueva York? Un poco delante de ellos. En el primer sitio hermoso que impresionara a Ellen, contaban detenerse mientras el encanto durara. Él, Corsican, me tendría al corriente, y esperaba que no partiría sin haberles abrazado a todos una última vez. ¡Sí, ciertamente, y aunque no fuera más que por unas horas, habría sido feliz de reencontrar a Ellen, a Fabian y al capitán Corsican! Pero, ese es el reverso de los viajes, apresurado como estaba, ellos idos, yo partiendo, cada uno por su lado, no había que contar con volverse a ver.

A las dos, estaba de vuelta en el hotel. Encontré al doctor en el *bar-room* , abarrotado como una bolsa o como un mercado, verdadera sala pública donde se mezclan los viandantes y los viajeros, y en la cual todo el que llega encuentra, gratis, agua helada, galletas y queso chester.

— Y bien, doctor — dije — , ¿cuándo partimos?

— Esta tarde a las seis.

— ¿Tomamos el *railroad* del Hudson?

—No, el *Saint-John* , un vapor maravilloso, otro mundo, un *Great Eastern* de río, uno de esos admirables ingenios de locomoción que saltan gustosamente. Hubiera preferido mostrarle el Hudson durante el día, pero el *Saint-John* solo marcha de noche. Mañana, a las cinco de la mañana, estaremos en Albany. A las seis, tomaremos el *New York Central Railroad* , y por la noche cenaremos en Niagara Falls.

No tenía que discutir el programa del doctor. Lo acepté con los ojos cerrados. El ascensor del hotel, movido sobre su tornillo vertical, nos izó hasta nuestras habitaciones y nos volvió a bajar, unos minutos después, con nuestra bolsa de turista. Un coche de alquiler a veinte francos la carrera nos condujo en un cuarto de hora al *pier* del Hudson, ante el cual el *Saint-John* se empenachaba ya de gruesos remolinos de humo.

XXXVI

El *Saint-John* y su igual, el *Dean-Richmond* , eran los más bellos *steamboats* del río. Son más bien edificios que barcos. Tienen dos o tres pisos de terrazas, de galerías, de verandas, de paseos. Se diría la vivienda flotante de un plantador. Todo ello dominado por una veintena de postes empavesados, unidos entre sí con armaduras de hierro, que consolidan el conjunto de la construcción. Los dos enormes tambores están pintados al fresco como los tímpanos de la iglesia de San Marcos en Venecia. Detrás de cada rueda se eleva la chimenea de las dos calderas que se encuentran colocadas exteriormente y no en los flancos del *steamboat* . Buena precaución en caso de explosión. En el centro, entre los tambores, se mueve el mecanismo de una extrema simplicidad: un cilindro único, un pistón maniobrando un largo

balancín que sube y baja como el martillo monstruoso de una fragua, y una sola biela comunicando el movimiento al eje de esas ruedas masivas.

Una multitud de pasajeros abarrotaba ya la cubierta del *Saint-John*. Dean Pitferge y yo fuimos a reservar una cabina que se abría a un inmenso salón, especie de galería de Diana, cuya bóveda redondeada reposaba sobre una sucesión de columnas corintias. Por todas partes el confort y el lujo, alfombras, divanes, sofás, objetos de arte, pinturas, espejos, y gas fabricado en un pequeño gasómetro de a bordo.

En ese momento, la colosal máquina se estremeció y se puso en marcha. Subí a las terrazas superiores. A proa se alzaba una casa brillantemente pintada. Era la cámara de los timoneles. Cuatro hombres vigorosos se mantenían en los radios de la doble rueda del timón. Tras un paseo de unos minutos, volví a bajar a la cubierta, entre las calderas ya rojas, de donde escapaban pequeñas llamas azules, bajo el empuje del aire que los ventiladores engullían allí. Del Hudson no podía ver nada. La noche venía, y con la noche una niebla «para cortar a cuchillo». El *Saint-John* relinchaba en la sombra, como un formidable mastodonte. Apenas se entrevían las pocas luces de las ciudades extendidas en las orillas y los fanales de los barcos de vapor que remontaban las aguas oscuras a grandes silbatazos.

A las ocho, volví al salón. El doctor me llevó a cenar a un magnífico restaurante instalado en el entrepuente y servido por un ejército de criados negros. Dean Pitferge me informó de que el número de viajeros a bordo superaba los cuatro mil, entre los cuales se contaban mil quinientos emigrantes hacinados bajo la parte baja del *steamboat*. Terminada la cena, fuimos a acostarnos en nuestra comfortable cabina.

A las once, fui despertado por una especie de choque. El *Saint-John* se había detenido. El capitán, no pudiendo ya maniobrar en medio de aquellas espesas tinieblas, había mandado parar. El enorme barco, fondeado en el canal, se durmió tranquilamente sobre sus anclas.

A las cuatro de la mañana, el *Saint-John* reanudó su marcha. Me levanté y fui a abrigarme bajo la veranda de proa. La lluvia había cesado; la bruma se levantaba; las aguas del río aparecieron, luego sus orillas; la orilla derecha, accidentada, revestida de árboles verdes y de arbustos que le daban la apariencia de un largo cementerio; al fondo, altas colinas cerrando el horizonte con una línea graciosa; por el contrario, en la orilla izquierda, ter-

renos llanos y pantanosos; en el lecho del río, entre las islas, goletas aparejando bajo la primera brisa y *steamboats* remontando la corriente rápida del Hudson.

El doctor Pitferge había venido a reunirse conmigo bajo la veranda.

—Buenos días, compañero — me dijo, tras haber aspirado una gran bocanada de aire—. ¡Sabe usted que, gracias a esta maldita niebla, no llegaremos a Albany lo bastante pronto para tomar el primer tren! Eso va a modificar mi programa.

—Tanto peor, doctor, pues hay que ser ahorradores de nuestro tiempo.

—¡Bueno! Saldremos del paso llegando a Niagara Falls por la noche, en lugar de llegar por la tarde.

Eso no me convenía, pero hubo que resignarse. En efecto, el *Saint-John* no fue amarrado al muelle de Albany antes de las ocho. El tren de la mañana había partido. Por tanto, necesidad de esperar el tren de la una y cuarenta. De ahí toda facilidad para visitar esta curiosa ciudad que forma el centro legislativo del Estado de Nueva York, la ciudad baja, comercial y populosa, establecida en la orilla derecha del Hudson, la ciudad alta con sus casas de ladrillo, sus establecimientos públicos, su muy notable museo de fósiles. Se hubiera dicho uno de los grandes barrios de Nueva York transportado a la ladera de aquella colina sobre la cual se desarrolla en anfiteatro.

A la una, tras haber almorzado, estábamos en la estación, una estación libre, sin barrera, sin guardianes. El tren estacionaba simplemente en medio de la calle como un ómnibus en una plaza. Se sube cuando se quiere a esos largos vagones, soportados delante y detrás por un sistema pivotante de cuatro ruedas. Estos vagones comunican entre sí por pasarelas que permiten al viajero pasearse de un extremo del convoy al otro. A la hora dicha, sin que hubiéramos visto ni un jefe ni un empleado, sin un toque de campana, sin una advertencia, la briosa locomotora, adornada como un relicario —una joya de orfebrería para poner en una estantería—, se puso en movimiento, y henos aquí arrastrados con una velocidad de doce leguas por hora. Pero en lugar de estar encajonados, como se está en los vagones de los ferrocarriles franceses, éramos libres de ir, de venir, de comprar periódicos y libros «no sellados». El sello no me parece, debo confesarlo, haber penetrado en las costumbres americanas; ninguna censura ha imaginado, en este singular

país, que hubiera que vigilar con más cuidado la lectura de la gente sentada en un vagón que la de la gente que lee al calor de su fuego, sentada en su sillón. Podíamos hacer todo eso, sin esperar las estaciones y los apeaderos. Los bares ambulantes, las bibliotecas, todo marcha con los viajeros. Durante este tiempo, el tren atravesaba campos sin vallas, bosques recién desbrozados, a riesgo de chocar con troncos abatidos, ciudades nuevas con anchas calles surcadas de raíles, pero a las cuales faltaban aún las casas, ciudades adornadas con los más poéticos nombres de la historia antigua: ¡Roma, Siracusa, Palmira! Y fue así como desfiló ante nuestros ojos todo ese valle del Mohawk, ese país de Fenimore que pertenece al novelista americano, como el país de Rob Roy a Walter Scott. En el horizonte centelleó un instante el lago Ontario, donde Cooper ha situado las escenas de su obra maestra. Todo ese teatro de la gran epopeya de *Leatherstocking*, comarca salvaje antaño, es ahora una campiña civilizada. El doctor no cabía en sí de gozo. ¡Persistía en llamarme Ojo de Halcón, y ya no quería responder más que al nombre de Chingachgook!

A las once de la noche, cambiábamos de tren en Rochester, y pasábamos los rápidos del Tennessee que huían en cascadas bajo nuestros vagones. A las dos de la mañana, tras haber costeado el Niágara, sin verlo, durante algunas leguas, llegábamos al pueblo de Niagara Falls, y el doctor me arrastraba a un magnífico hotel, soberbiamente llamado *Cataract House*.

XXXVII

El Niágara no es un río, ni siquiera un afluente: es un simple aliviadero, una sangría natural, un canal de treinta y seis millas de largo, que vierte las aguas del lago Superior, del Michigan, del Hurón y del Erie en el Ontario.

La diferencia de nivel entre estos dos últimos lagos es de trescientos cuarenta pies ingleses; esta diferencia, uniformemente repartida en todo el recorrido, apenas hubiera creado un «rápido»; pero las cataratas por sí solas absorben la mitad. De ahí su formidable potencia.

Este canal del Niágara separa a los Estados Unidos de Canadá. Su orilla derecha es americana, su orilla izquierda es inglesa. De un lado, policías; del otro, ni siquiera su sombra.

La mañana del 12 de abril, al amanecer, el doctor y yo bajábamos las anchas calles de Niagara Falls. Es el nombre de este pueblo, creado al borde de las cataratas a trescientas millas de Albany, especie de pequeña «ciudad balneario», construida al aire libre, en un paraje encantador, provista de hoteles suntuosos y de villas confortables, que los yanquis y los canadienses frecuentan durante la buena estación. El tiempo era magnífico; el sol brillaba en un cielo frío. Sordos y lejanos mugidos se hacían oír. Divisaba en el horizonte algunos vapores que no debían de ser nubes.

—¿Es la catarata? —pregunté al doctor.

—¡Paciencia! —me respondió Pitferge.

En pocos minutos, habíamos llegado a las orillas del Niágara. Las aguas del río fluían apaciblemente; eran claras y poco profundas; numerosas puntas de rocas grisáceas emergían aquí y allá. Los ronquidos de la catarata se acentuaban, pero no se la percibía aún. Un puente de madera, soportado sobre arcos de hierro, reunía esta orilla izquierda con una isla lanzada en medio de la corriente. El doctor me arrastró a ese puente. Aguas arriba, el río se extendía hasta perderse de vista; aguas abajo, es decir, a nuestra derecha, se sentían los primeros desniveles de un rápido; luego, a media milla del puente, el terreno faltaba súbitamente; nubes de polvo de agua se mantenían suspendidas en el aire. Era aquella la «catarata americana» que no podíamos ver. Más allá se dibujaba un paisaje tranquilo, algunas colinas, villas, casas, árboles desnudos, es decir, la orilla canadiense.

—¡No mire! ¡No mire! —me gritaba el doctor Pitferge—. ¡Resérvese! ¡Cierre los ojos! ¡No los abra hasta que yo se lo diga!

Yo apenas escuchaba a mi original amigo. Miraba. Franqueado el puente, pusimos pie en la isla. Era Goat Island, la isla de la Cabra, un pedazo de tierra de setenta acres, cubierto de árboles, cortado por avenidas soberbias

por donde pueden circular los coches, lanzado como un ramillete entre las cataratas americana y canadiense, que separa una distancia de trescientas yardas. 1

Corríamos bajo esos grandes árboles; subíamos las pendiente 2 s; bajábamos las rampas. El trueno de las aguas redoblaba; nubes de vapor húmedo rodaban por el aire.

— ¡Mire! — exclamó el doctor.

Al salir del macizo, el Niágara acababa de aparecer en todo su esplendor. En este lugar, hacía un codo brusco y, redondeándose para formar la catarata canadiense, el «Horseshoe Fall», el Herradura, caía desde una altura de ciento cincuenta y ocho pies sobre una anchura de dos millas.

La naturaleza, en este lugar, uno de los más bellos del mundo, lo ha combinado todo para maravillar a los ojos. Este retorno del Niágara sobre sí mismo favorece singularmente los efectos de luz y de sombra. El sol, al golpear estas aguas bajo todos los ángulos, diversifica caprichosamente sus colores, y quien no ha visto este efecto no lo admitirá sin discusión. En efecto, cerca de Goat Island, la espuma es blanca; es una nieve immaculada, una colada de plata fundida que se precipita en el vacío. En el centro de la catarata, las aguas son de un verde de mar admirable, que indica cuán espesa es la capa de agua; así, un navío, el *Detroit*, calando veinte pies de agua y lanzado en la corriente, pudo bajar la catarata «sin tocar». Hacia la orilla canadiense, por el contrario, los remolinos, como metalizados bajo los rayos luminosos, resplandecen, y es oro en fusión lo que cae en el abismo. Debajo, el río es invisible. Los vapores se arremolinan allí. Entreveo, sin embargo, enormes hielos acumulados por los fríos del invierno; afectan formas de monstruos que, con la boca abierta, absorben por hora los cien millones de toneladas que les vierte este inagotable Niágara. A media milla aguas abajo de la catarata, el río ha vuelto a ser apacible, y presenta una superficie sólida que las primeras brisas de abril no han podido fundir todavía.

— ¡Y ahora, en medio del torrente! — me dijo el doctor.

¿Qué entendía por esas palabras? No sabía qué pensar, cuando me mostró una torre construida sobre un pedazo de roca, a unos cien pies de la orilla, al borde mismo del precipicio. Este monumento «audaz», elevado en 1833 por un cierto juez Porter, se llama «Terrapin Tower».

Bajamos las rampas laterales de Goat Island. Llegado a la altura del curso superior del Niágara, vi un puente, o más bien algunas tablas echadas sobre cabezas de rocas, que unían la torre a la orilla. Este puente bordeaba el abismo a solo unos pasos. El torrente mugía debajo. Nos habíamos aventurado sobre esas tablas, y en unos instantes habíamos alcanzado el bloque principal que soporta la Terrapin Tower. Esta torre redonda, de cuarenta y cinco pies de altura, está construida en piedra. En la cima se desarrolla un balcón circular, alrededor de una techumbre recubierta de un estuco rojizo. La escalera de caracol es de madera. Miles de nombres están grabados en sus escalones. Una vez llegado a lo alto de esta torre, uno se agarra al balcón y mira.

La torre está en plena catarata. Desde su cima la mirada se hunde en el abismo. Se hunde hasta en la boca de esos monstruos de hielo que tragan el torrente. Se siente estremecerse la roca que soporta la torre. Alrededor se cavan desniveles espantosos, como si el lecho del río cediera. Uno ya no se oye hablar. De esos hinchamientos de agua salen truenos. Las líneas líquidas humean y silban como flechas. La espuma salta hasta la cima del monumento. El agua pulverizada se desenrolla en el aire formando un espléndido arcoíris.

Por un simple efecto óptico, la torre parece desplazarse con una velocidad espantosa —pero retrocediendo de la caída, muy afortunadamente—, pues, con la ilusión contraria, el vértigo sería insoportable, y nadie podría contemplar esa sima.

Jadeantes, deshechos, habíamos vuelto un instante al descansillo superior de la torre. Fue entonces cuando el doctor creyó deber decirme:

—Esta Terrapin Tower, mi querido señor, caerá algún día en el abismo, y tal vez más pronto de lo que se supone.

—¡Ah! ¡De verdad!

—No es dudoso. La gran caída canadiense retrocede insensiblemente, pero retrocede. La torre, cuando fue construida, en 1833, estaba mucho más alejada de la catarata. Los geólogos pretenden que la caída, hace treinta y cinco mil años, se encontraba situada en Queenstown, a siete millas aguas abajo de la posición que ocupa ahora. Según el Sr. Bakewell, retrocedería un metro por año, y, según Sir Charles Lyell, un pie solamente. Llegará

pues un momento en que la roca que soporta la torre, roída por las aguas, se deslizará sobre las pendientes de la catarata. Pues bien, querido señor, recuerde esto: el día en que caiga la Terrapin Tower, habrá dentro algunos excéntricos que bajarán el Niágara con ella.

Miré al doctor como para preguntarle si él sería del número de esos originales. Pero me hizo seña de seguirle, y vinimos de nuevo a contemplar el «Horseshoe Fall» y el paisaje circundante. Se distinguía entonces, un poco en escorzo, la caída americana, separada por la punta de la isla, donde se ha formado también una pequeña catarata central, ancha de cien pies. Esta caída americana, igualmente admirable, es recta, no sinuosa, y su altura tiene ciento sesenta y cuatro pies a plomo. Pero, para contemplarla en todo su desarrollo, hay que colocarse frente a la orilla canadiense.

Durante todo el día, erramos por las orillas del Niágara, irresistiblemente devueltos a esa torre donde los mugidos de las aguas, la espuma de los vapores, el juego de los rayos solares, la embriaguez y los olores de la catarata le mantienen a uno en un perpetuo éxtasis. Luego volvíamos a Goat Island para captar la gran caída bajo todos los puntos de vista, sin cansarnos jamás de verla. El doctor hubiera querido conducirme a la «Cueva de los Vientos» excavada detrás de la caída central, a la cual se llega por una escalera establecida en la punta de la isla; pero el acceso estaba entonces prohibido a causa de los frecuentes derrumbamientos que se producían desde hacía algún tiempo en esas rocas friables.

A las cinco, habíamos vuelto a Cataract House, y tras una cena rápida, servida a la americana, volvimos a Goat Island. El doctor quiso dar la vuelta y volver a ver las «Tres Hermanas», encantadores islotes dispersos en la cabecera de la isla. Luego, llegada la noche, me llevó de nuevo a la roca oscilante de Terrapin Tower.

El sol se había puesto tras las colinas oscurecidas. Los últimos resplandores del día habían desaparecido. La luna, medio llena, brillaba con un brillo puro. La sombra de la torre se alargaba sobre el abismo. Aguas arriba, las aguas tranquilas se deslizaban bajo la bruma ligera. La orilla canadiense, ya sumida en las tinieblas, contrastaba con las masas más iluminadas de Goat Island y del pueblo de Niagara Falls. Bajo nuestros ojos, la sima, agrandada por la penumbra, parecía un abismo infinito en el cual mugía la formidable catarata. ¡Qué impresión! ¡Qué artista, con la pluma o el pincel,

podrá jamás reflejarla! Durante unos instantes, una luz en movimiento apareció en el horizonte. Era el fanal de un tren que pasaba sobre ese puente del Niágara, suspendido a dos millas de nosotros. Hasta medianoche, permanecimos así, mudos, inmóviles, en la cima de esa torre, irresistiblemente inclinados sobre ese torrente que nos fascinaba. Finalmente, en un momento en que los rayos de la luna golpearon bajo un cierto ángulo el polvo líquido, entreví una banda lechosa, una cinta diáfana que temblaba en la sombra. Era un arcoíris lunar, una pálida irradiación del astro de la noche, cuyo suave resplandor se descomponía al atravesar la espuma de la catarata.

XXXVIII

Al día siguiente, 13 de abril, el programa del doctor indicaba una visita a la orilla canadiense. Un simple paseo. Bastaba con seguir las alturas que forman la derecha del Niágara durante el espacio de dos millas para alcanzar el puente colgante. Habíamos partido a las siete de la mañana. Desde el sendero sinuoso que bordeaba la orilla derecha, se divisaban las aguas tranquilas del río que ya no se resentía de las turbulencias de su caída.

A las siete y media, llegábamos a Suspension Bridge. Es el único puente al cual llegan el Great Western y el New York Central Railroad, el único que da entrada a Canadá en los confines del Estado de Nueva York. Este puente colgante está formado por dos tableros; sobre el tablero superior pasan los trenes; sobre el tablero inferior, situado a veintitrés pies por debajo, pasan los coches y los peatones. La imaginación se niega a seguir en su trabajo al audaz ingeniero, John A. Roebling, de Trenton (Nueva Jersey), que osó construir este viaducto en tales condiciones: ¡un puente «colgante»

que da paso a trenes, a doscientos cincuenta pies por encima del Niágara, transformado de nuevo en rápido!

El Suspension Bridge tiene ochocientos pies de largo y veinticuatro de ancho. Unos tirantes de hierro, fijados en las orillas, lo mantienen contra el balanceo. Los cables que lo soportan, formados de cuatro mil hilos, tienen diez pulgadas de diámetro y pueden resistir un peso de doce mil cuatrocientas toneladas. Ahora bien, el puente solo pesa ochocientas toneladas. Inaugurado en 1855, costó quinientos mil dólares. En el momento en que alcanzábamos la mitad del Suspension Bridge, un tren pasó por encima de nuestra cabeza, ¡y sentimos el tablero combarse un metro bajo nuestros pies!

Es un poco por debajo de este puente donde Blondin cruzó el Niágara sobre una cuerda tendida de una orilla a otra, y no por encima de las cataratas. La empresa no era por ello menos peligrosa. Pero si Blondin nos asombra por su audacia, ¿qué pensar del amigo que, subido a su espalda, le acompañaba durante este paseo aéreo?

—Quizá era un glotón —dijo el doctor—, Blondin hacía las tortillas de maravilla sobre su cuerda floja.

Estábamos en tierra canadiense, y remontábamos la orilla izquierda del Niágara, a fin de ver las cataratas bajo un nuevo aspecto. Media hora después, entrábamos en un hotel inglés, donde el doctor hizo servir un desayuno conveniente. Durante ese tiempo, recorrí el libro de viajeros donde figuran algunos miles de nombres. Entre los más célebres, noté los siguientes: Robert Peel, Lady Franklin, el conde de París, el duque de Chartres, el príncipe de Joinville, Luis Napoleón (1846), el príncipe y la princesa Napoleón, Barnum (con su dirección), Maurice Sand (1865), Agassiz (1854), Almonte, el príncipe de Hohenlohe, Rothschild, Bertin (París), Lady Elgin, Burkardt (1832), etc.

—Y ahora, bajo las cataratas —me dijo el doctor, cuando el desayuno hubo terminado.

Seguí a Dean Pitferge. Un negro nos condujo a un vestuario, donde se nos dio un pantalón impermeable, un *waterproof* y un sombrero de hule. Así vestidos, nuestro guía nos condujo por un sendero resbaladizo, surcado de escurrimientos ferruginosos, atestado de piedras negras de aristas vivas,

hasta el nivel inferior del Niágara. Luego, en medio de los vapores de agua pulverizada, pasamos detrás de la gran caída. La catarata caía ante nosotros como el telón de un teatro ante los actores. ¡Pero qué teatro, y cómo las capas de aire violentamente desplazadas se proyectaban allí en corrientes impetuosas! Empapados, cegados, ensordecidos, no podíamos ni vernos ni oírnos en aquella caverna tan herméticamente cerrada por las capas líquidas de la catarata como si la naturaleza la hubiera cerrado con un muro de granito.

A las nueve, habíamos vuelto al hotel donde nos despojaron de nuestras ropas chorreantes. Vuelto a la orilla, lancé un grito de sorpresa y de alegría:

— ¡El capitán Corsican!

El capitán me había oído. Vino hacia mí.

— ¡Usted aquí! — exclamó—. ¡Qué alegría volver a verle!

— ¿Y Fabian? ¿Y Ellen? — pregunté, estrechando las manos de Corsican.

— Están ahí. Están tan bien como es posible. Fabian lleno de esperanza, casi sonriente. Nuestra pobre Ellen recobrando poco a poco su razón.

— ¿Pero por qué le encuentro aquí, en el Niágara?

— El Niágara — me respondió Corsican —, pero si es el lugar de reunión estival de los ingleses y de los americanos. Se viene a respirar aquí, se viene a curarse ante este sublime espectáculo de las cataratas. Nuestra Ellen pareció impresionada a la vista de este hermoso paraje; y nos hemos quedado en las orillas del Niágara. Vea esa villa, Clifton House, en medio de los árboles, a media colina. Es allí donde vivimos en familia, con Mrs. R..., la hermana de Fabian, que se ha consagrado a nuestra pobre amiga.

— Ellen — pregunté —, ¿ha reconocido Ellen a Fabian?

— No, todavía no — me respondió el capitán—. Sabe usted, sin embargo, que en el momento en que Harry Drake caía herido de muerte, Ellen tuvo como un instante de lucidez. Su razón se había abierto paso a través de las tinieblas que la envuelven. Pero esa lucidez desapareció pronto. No obstante, desde que la hemos transportado en medio de este aire puro, en este entorno apacible, el doctor ha constatado una mejoría sensible en el estado de Ellen. Está tranquila, su sueño es apacible, y se ve en sus ojos como un esfuerzo por recuperar algo, ya sea del pasado, ya sea del presente.

—¡Ah! ¡Querido amigo! —exclamé—, la curarán. ¿Dónde está Fabian, dónde está su prometida?

—Mire —me dijo Corsican, y extendió el brazo hacia la orilla del Niágara.

En la dirección indicada por el capitán, vi a Fabian que aún no nos había divisado. Estaba de pie sobre una roca y, delante de él, a unos pasos, se encontraba Ellen, sentada, inmóvil. Fabian no la perdía de vista. Este lugar de la orilla izquierda es conocido bajo el nombre de «Table Rock». Es una especie de promontorio rocoso, lanzado sobre el río que muge a doscientos pies por debajo. Antaño presentaba un saliente más considerable; pero las caídas sucesivas de enormes trozos de rocas lo han reducido ahora a una superficie de algunos metros.

Ellen miraba y parecía sumida en un mudo éxtasis. Desde este lugar, el aspecto de las cataratas es *most sublime*, dicen las guías, y tienen razón. Es una vista de conjunto de las dos cataratas: a la derecha, la caída canadiense, cuya cresta, coronada de vapores, cierra el horizonte de este lado, como un horizonte de mar; enfrente, la caída americana y, por encima, el elegante macizo de Niagara Falls medio perdido en los árboles; a la izquierda, toda la perspectiva del río que huye entre sus altas orillas; debajo, el torrente luchando contra los témpanos volcados.

Yo no quería distraer a Fabian. Corsican, el doctor y yo nos habíamos acercado a Table Rock. Ellen conservaba la inmovilidad de una estatua. ¿Qué impresión dejaba esta escena en su espíritu? ¿Renacía su razón poco a poco bajo la influencia de este espectáculo grandioso? De repente, vi a Fabian dar un paso hacia ella. Ellen se había levantado bruscamente; avanzaba cerca del abismo; sus brazos se tendían hacia la sima; pero, deteniéndose de golpe, se pasó rápidamente la mano por la frente, como si hubiera querido ahuyentar una imagen. Fabian, pálido como un muerto, pero firme, se había colocado de un salto entre Ellen y el vacío. Ella había sacudido su rubia cabellera. Su cuerpo encantador se había estremecido. ¿Veía a Fabian? No. ¡Se hubiera dicho una muerta volviendo a la vida, y tratando de recuperar la existencia a su alrededor!

El capitán Corsican y yo no osábamos dar un paso y, sin embargo, tan cerca de ese abismo, temíamos alguna desgracia. Pero el doctor Pitferge nos retuvo:

—Dejen —dijo— , dejen hacer a Fabian.

Oí sollozos que hinchaban el pecho de la joven. Palabras inarticuladas salían de sus labios. Parecía querer hablar y no poder. Finalmente, estas palabras se escaparon:

—¡Dios! ¡Dios mío! ¡Dios todopoderoso! ¿Dónde estoy? ¿Dónde estoy?

Tuvo entonces conciencia de que alguien estaba cerca de ella y, volviéndose a medias, se nos apareció transfigurada. Una mirada nueva vivía en sus ojos. Fabian, temblando, estaba de pie ante ella, mudo, con los brazos abiertos.

—¡Fabian! ¡Fabian! —exclamó ella al fin.

Fabian la recibió en sus brazos donde cayó inanimada. Él lanzó un grito desgarrador. Creía a Ellen muerta. Pero el doctor intervino:

—Tranquilícese —dijo a Fabian— , ¡esta crisis, al contrario, la salvará!

Fue transportada a Clifton House, y colocada en su cama, donde, disipado su desvanecimiento, se durmió con un sueño apacible.

Fabian, animado por el doctor y lleno de esperanza —¡Ellen le había reconocido!— , volvió hacia nosotros:

—¡La salvaremos —me dijo— , la salvaremos! Cada día asisto a la resurrección de esta alma. ¡Hoy, mañana tal vez, mi Ellen me será devuelta! ¡Ah! ¡Cielo clemente, sé bendito! ¡Nos quedaremos en este lugar, tanto tiempo como haga falta para ella! ¿Verdad, Archibald?

El capitán estrechó con efusión a Fabian sobre su pecho. Fabian se había vuelto hacia mí, hacia el doctor. Nos prodigaba sus ternuras. Nos envolvía con su esperanza. Y jamás esperanza estuvo más fundada. La curación de Ellen estaba próxima...

Pero teníamos que partir. Apenas nos quedaba una hora para volver a Niagara Falls. En el momento en que íbamos a separarnos de estos queridos amigos, Ellen dormía aún. Fabian nos abrazó, el capitán Corsican, muy emocionado, tras haber prometido que un telegrama me daría noticias de Ellen, nos hizo sus últimos adioses, y a mediodía habíamos dejado Clifton House.

XXXIX

Unos instantes después, bajábamos una rampa muy alargada de la costa canadiense. Esta rampa nos condujo al borde del río, casi enteramente obstruido de hielos. Allí, un bote nos esperaba para pasarnos «a América». Un viajero había tomado ya asiento. Era un ingeniero de Kentucky, que declinó su nombre y cualidades al doctor. Embarcamos sin perder tiempo, y bien apartando los témpanos, bien dividiéndolos, el bote ganó el medio del río donde la corriente mantenía el paso más libre. Desde allí, se dio una última mirada a esta admirable catarata del Niágara. Nuestro compañero la observaba con un ojo atento.

— ¡Es hermoso! Señor — le dije —, ¡es admirable!

— Sí — me respondió —, pero ¡qué fuerza mecánica inutilizada, y qué molino se haría girar con semejante caída!

¡Jamás sentí ganas más feroces de tirar a un ingeniero al agua!

En la otra orilla, un pequeño ferrocarril casi vertical, movido por un hilo desviado de la caída americana, nos izó en unos segundos a la altura. A la una y media, tomábamos el expreso, que nos depositaba en Búfalo a las dos y cuarto. Tras haber visitado esta joven gran ciudad, tras haber probado el agua del lago Erie, retomábamos el New York Central Railway, a las seis de la tarde. Al día siguiente, al dejar las confortables literas de un *sleeping-car*, llegábamos a Albany, y el *railroad* del Hudson, que corre a flor de agua a lo largo de la orilla izquierda del río, nos arrojaba en Nueva York unas horas más tarde. Al día siguiente, 15 de abril, en compañía de mi infatigable doctor, recorrí la ciudad, el Río del Este, Brooklyn. Llegada la noche, hice mis adioses a aquel bravo Dean Pitferge y, al dejarle, sentí que dejaba a un amigo.

El martes, 16 de abril, era el día fijado para la partida del *Great Eastern*; me dirigí a las once al trigésimo séptimo *pier*, donde el *tender* debía esperar a los viajeros. Estaba ya atestado de pasajeros y de bultos. Embarqué. En

el momento en que el *tender* iba a soltarse del muelle, fui asido por el brazo. Me volví. Era otra vez el doctor Pitferge.

— ¡Usted! — exclamé—. ¿Vuelve a Europa?

— Sí, mi querido señor.

— ¿Por el *Great Eastern* ?

— Sin duda — me respondió sonriendo el amable original—; he reflexionado y parto. Piense, será tal vez el último viaje del *Great Eastern* , ¡aquel del cual no volverá!

La campana iba a sonar para la partida, cuando uno de los camareros del *Fifth Avenue Hotel* , acudiendo a toda prisa, me entregó un telegrama fechado en Niagara Falls: «¡Ellen está despierta; su razón entera le ha vuelto — me decía el capitán Corsican —, y el doctor responde de ella!» Comunicué esta buena noticia a Dean Pitferge.

— ¡Responde de ella! ¡Responde de ella! — replicó refunfuñando mi compañero de viaje—, ¡yo también respondo de ello! ¿Pero qué prueba eso? Quien respondiera de mí, de usted, de todos nosotros, mi querido amigo, ¡estaría tal vez muy equivocado!...

Doce días después, llegábamos a Brest, y al día siguiente a París. La travesía de regreso se había hecho sin accidente, para gran disgusto de Dean Pitferge, ¡que esperaba siempre «su naufragio»!

Y cuando estuve sentado ante mi mesa, si no hubiera tenido esas notas de cada día, sí, ese *Great Eastern* , esa ciudad flotante que había habitado durante un mes, ese encuentro de Ellen y de Fabian, ese incomparable Niágara, ¡habría creído que lo había soñado todo! ¡Ah! ¡Qué hermosos son los viajes, «incluso cuando se vuelve», diga lo que diga el doctor!

Durante ocho meses, no oí hablar más de mi original amigo. Pero, un día, el correo me entregó una carta cubierta de sellos multicolores y que comenzaba con estas palabras:

«A bordo del *Coringuy* , arrecifes de Auckland. Por fin, hemos naufragado...»

Y que terminaba con estas:

«¡Jamás me he encontrado mejor!

Muy cordialmente suyo,
DEAN PITFERGE.»

¡GRACIAS POR LEER ESTE LIBRO DE
WWW.ELEJANDRIA.COM!

DESCUBRE NUESTRA COLECCIÓN DE LIBROS GRATIS DE
DOMINIO PÚBLICO EN CASTELLANO EN NUESTRA WEB