

Robur el Conquistador

Por

Julio Verne

Freeditorial 

Capítulo I

De cómo los sabios y los ignorantes se hallan tan perplejos los unos como los otros

¡Pam! ¡Pam!

Ambos tiros partieron casi a un tiempo. Y una vaca que pasaba a cincuenta pasos de distancia recibió una de las balas, a pesar que nada tenía que ver con la cuestión.

Afortunadamente los dos adversarios resultaron ilesos.

¿Pero quiénes eran aquellos dos caballeros? Se ignora y, sin embargo, hubiera sido aquélla una ocasión sin duda de guardar sus nombres para la posteridad. Todo cuanto se sabe es que el de más edad era inglés, y el otro, norteamericano. Lo que era fácil de indicar es el sitio en que el inofensivo rumiante había comido su último manojito de hierba. Era en la orilla derecha del Niágara, cerca de ese puente colgante que une la orilla de los Estados Unidos con la orilla canadiense, a unas tres millas más arriba de las cataratas.

El inglés se acercó entonces al americano y le dijo:

- ¡Sigo sosteniendo que era el Rule Britannia!

- ¡No! ¡Era Yankee Doodle!- replicó el otro.

La disputa iba a comenzar de nuevo, cuando uno de los testigos se interpuso; sin duda, en interés del ganado, y dijo:

- Supongamos que era el Rule Doodle y el Yankee Britannia, y vamos a almorzar.

Este convenio entre los dos cantos nacionales de los Estados Unidos y de la Gran Bretaña fue adoptado con general satisfacción. Yanquis e ingleses, costeados la orilla izquierda del Niágara, fueron a sentarse en una de las mesas del hotel Goat-Island, un terreno neutro entre las dos cataratas. Como ahora se hallan delante de los huevos cocidos y del jamón tradicionales, del rosbif frío, realzado con pickles incendiarios, y de cantidades de té bastante copiosas para dar envidia a todas las célebres cataratas, no se les molestará más. Es casi seguro, además, que ya no se hablará sobre ellos en esta historia.

¿Quién tenía razón: el inglés o el yanqui? Hubiera sido difícil decirlo. En todo caso, el desafío prueba de qué modo los ánimos estaban apasionados, no sólo en el nuevo, sino también en el antiguo continente, a propósito de un fenómeno que desde hacía un mes tenía a todos los cerebros trastornados.

Os homini sublime delit coelumque tueri, ha dicho Ovidio para mayor honor de la criatura humana. En verdad, jamás se había mirado tanto al cielo desde la aparición del hombre sobre el globo terráqueo.

Precisamente durante la última noche una trompeta aérea había lanzado sus notas metálicas a través del espacio, encima del territorio del Canadá situado entre el lago Ontario y el lago Erie. Unos habían oído al Yankee Doodle, otros al Rule Britannia. De aquí la disputa entre los anglosajones que concluía con un almuerzo en Goat-Island. Y era posible que no hubiese sido ninguno de esos dos cantos patrióticos. Pero lo que no era dudoso para nadie es que ese sonido extraño tenía este particular: que parecía bajar del cielo sobre la tierra.

- ¿Había acaso que creer en alguna trompeta celeste, tocada por un arcángel, o no eran más que unos alegres aeronautas que tocaban ese instrumento sonoro, del cual la Fama hace un uso tan ruidoso?

- ¡Imposible! Allí no existían ni globos ni aeronautas. Un fenómeno extraordinario se producía en las altas zonas del cielo, un fenómeno cuya naturaleza y origen era imposible de reconocer. Un día aparecía en América, cuarenta y ocho horas después sobre Europa, ocho días más tarde en Asia, sobre el Celeste Imperio. Decididamente, si aquella trompeta que señalaba su paso no era la del Juicio Final, ¿qué significaba entonces la tal trompeta?

De aquí que en todos los países de la Tierra, reinos y repúblicas, existiese cierta inquietud que era necesario calmar. Si oyeseis en vuestra casa algunos ruidos raros e inexplicables, ¿no buscaríais apresuradamente la causa de esos ruidos? Y si el examen no os revelaba lo que era, ¿no abandonaríais también vuestra casa para ir a habitar en otra?

Indudablemente. Pues en este caso, la casa era el globo terráqueo. Mas no había medio de dejarle para ir a la Luna, a Marte, Venus, Júpiter o cualquier otro planeta del sistema solar. Era pues, necesario descubrir lo que ocurría, no en el vacío infinito, sino en las zonas atmosféricas. En efecto, sin aire no hay ruido, y como había un ruido (¡siempre la famosa trompeta!), era señal de que el fenómeno ocurría en medio de la capa del aire, cuya densidad va disminuyendo poco a poco, y que no se esparcía más allá de dos leguas alrededor de nuestro esferoide.

Como es de suponer, todos los periódicos hablaron de la cuestión, la trataron bajo todas sus formas, la aclararon y la oscurecieron, contaron hechos verdaderos o falsos, llenaron de alarma o tranquilizaron a los lectores, en interés de la venta; apasionaron, en fin, a las masas un tanto alocadas. De rechazo, la política quedó en segundo lugar, si bien los negocios no anduvieron remisos por eso.

Pero, ¿qué es lo que ocurría?

Se consultaban los Observatorios de todo el mundo. Si no contestaban, ¿para qué servían los Observatorios? Si los astrónomos, que dividían en dos o en tres sectores las estrellas que están a millones de leguas de nosotros, no eran capaces de hacer saber el origen de un fenómeno cósmico en un radio de sólo algunos kilómetros, ¿entonces para qué servían los astrónomos?

El resultado fue que se volvió imposible darse cuenta del número de telescopios, de anteojos de larga vista, gemelos y lentes que miraban al cielo aquellas hermosas noches de verano, ni del de ojos que miraban por el ocular de los instrumentos de todo alcance y de todo calibre. Se podían calcular también por millones. Diez veces, veinte veces más que el número de estrellas que se pueden ver a simple vista en la esfera celeste.

¡No! Jamás eclipse alguno observado simultáneamente en todos los puntos del Globo había despertado una curiosidad igual.

Los Observatorios contestaron, pero insuficientemente. Cada uno dio una opinión, pero distinta; por lo cual estalló una guerra intestina entre sabios durante las últimas semanas de abril y las primeras de mayo.

El Observatorio de París se manifestó muy reservado. Ninguna de sus secciones quiso dar su opinión. En la sección de Astronomía matemática se había desdeñado mirar; en la de operaciones meridianas no se había descubierto la menor cosa; en la de observaciones físicas nada se había visto; en la de Geodesia nada se había advertido; en la de Meteorología tampoco tenían que decir que hubiesen visto algo fuera de lo normal; en fin, en la de los calculadores nada se había visto. Al menos, el testimonio fue franco. La misma franqueza se dio en el Observatorio de Montsouris, en la estación magnética de Saint-Maur. El mismo culto a la verdad se notó también en la oficina de longitudes. Decididamente, francés quiere decir franco.

En provincias fueron un poco más explícitos. Tal vez en la noche del 6 al 7 de mayo habíase previsto una claridad de origen eléctrico, cuya duración apenas había sido de veinte segundos. En el Pic du Midi esa claridad se había advertido entre las nueve y las diez de la noche. En el Observatorio meteorológico de Puy-de-Dome, entre la una y las dos de la madrugada; en el monte Ventoux, en Provenza, entre dos y tres; en Niza, entre tres y cuatro; en fin, en Semnoz (Alpes), entre Annency, el Bourget y el Lemán, en el momento en que el alba blanqueaba el cenit.

Evidentemente, no se podían desechar en conjunto todas sus observaciones. No había duda de que se había observado la claridad en distintos puntos sucesivos, con diferencia sólo de algunas horas. Por consiguiente, o era producida por varios focos que corrían a través de la atmósfera terrestre, o sólo era producida por un solo foco, el cual podía moverse con una velocidad que debía ser de unos doscientos kilómetros por

hora.

Pero durante el día, ¿habíase visto alguna vez algo anómalo en el aire?

Jamás.

La trompeta, ¿habíase oído siquiera a través de las capas aéreas?

No se había oído ningún toque de trompetas entre la salida y la puesta del Sol.

En el Reino Unido hallábanse muy perplejos. Los Observatorios no pudieron ponerse de acuerdo. Greenwich no llegó a entenderse con Oxford, aunque ambos sostenían que no había nada.

- ¡Ilusión óptica! - afirmaba uno.

- ¡Ilusión acústica! - sostenía el otro.

Y sobre esto disputaron. En todo caso, ilusión.

En el Observatorio de Berlín y en el de Viena, la discusión amenazaba promover complicaciones internacionales. Pero Rusia, en la persona del director del Observatorio de Pulkowa, les probó que ambos tenían razón; que todo dependía del punto de vista desde el cual se colocaban para determinar la naturaleza del fenómeno, imposible en teoría, pero posible en la práctica.

En Suiza, en el Observatorio de Santis, en el cantón de Appenzel, en Peighi, en Gabris, en los puestos de observación de San Gotardo, del San Bernardo, del Juliers, del Simplón, de Zurich, del Somblick, en los Alpes tiroleses, dieron fe de una extremada reserva a propósito de un hecho que nadie había podido hacer constar, lo cual estuvo muy bien.

A pesar de ello, en Italia, en las estaciones meteorológicas del Vesubio, en el puesto de observación del Etna, instalado en la antigua Casa Inglesa, y en el Monte Cano, los observadores no dudaron ni por un instante en admitir la materialidad del fenómeno en atención a que lo habían visto un día bajo el aspecto de una pequeña voluta de vapor, y una noche bajo la apariencia de una estrella fugaz. Sin embargo, lo que era, aún no lo sabían.

En verdad, el tal misterio comenzaba a cansar a los sabios; en cambio, continuaba apasionando a los ignorantes, que han formado, forman y formarán la inmensa mayoría del mundo, gracias a una de las leyendas más sabias de la Naturaleza. Los astrónomos y los meteorologistas hubieran acaso renunciado a ocuparse más del particular, si en la noche del 26 al 27 en el Observatorio del Kanto Reino, en el Finmark, en Noruega, y en la noche del 28 al 29 en el del Isjord, en el Spitzberg, los noruegos por una parte y los suecos por otra, no se hubieran puesto de acuerdo sobre lo siguiente: en medio de una aurora boreal había aparecido una especie de pájaro muy grande, un monstruo aéreo. Si no

había sido posible determinar su estructura; al menos no había ninguna duda sobre unos corpúsculos que había proyectado y que estallaban como bombas.

En Europa no quisieron dudar de la observación de las estaciones del Finmark y del Spitzberg. Pero lo que pareció más asombroso en todo eso era que los suecos y los noruegos se hubieran puesto de acuerdo sobre cualquier punto.

Se rieron muchísimo del supuesto descubrimiento en los Observatorios de América del Sur, en el Brasil, en el Perú y lo mismo en La Plata, en los de Australia, en Adelaida e incluso en Melbourne. Y la risa australiana es de las más comunicativas.

Para abreviar diremos que solamente un jefe de estación meteorológica se mostró explícito en esta cuestión, a pesar de todas las burlas que podía originar su solución.

Fue un chino, el director del Observatorio de Zi-Ka-Wey, colocado en medio de una gran llanura, a una distancia del mar como de diez leguas poco más o menos, y que tenía un horizonte inmenso, bañado de aire puro.

- Quizá «eso» -dijo el tal chino- fuera un aparato volador, una máquina para volar.

- ¡Qué de burlas hubo!

Sin embargo, si las controversias fueron vivas en el Antiguo Mundo, se figura uno fácilmente lo que debieron ser en esta parte del Nuevo, en que los Estados Unidos ocupan el mayor territorio. Un yanqui, es sabido, no va por dos caminos. Sólo toma uno, y por lo general es el que conduce directo al fin. Así es que los Observatorios de la Federación americana no vacilaron al echarse en cara las verdades. Si no se tiraron a la cabeza los telescopios fue porque habría sido preciso reemplazarlos justamente en el momento en que su uso era más necesario.

En esta cuestión tan controvertida, los Observatorios de Washington, en el distrito de Columbia, y el de Cambridge, en el Estado de Massachussets, se disputaron con el de Darmourth-College, en Connecticut, y el de Ann-Arbor, en el Michigan. El punto sobre el que disputaban no era sobre la naturaleza que tenía el cuerpo observado, sino el instante preciso de la observación; pues todos pretendían haberlo visto durante la misma noche, a la misma hora, en el mismo minuto, y en el mismo segundo, que la trayectoria del misterioso móvil no ocupaba más que una mediana altura sobre el horizonte. De Connecticut a Michigan, de Massachussets a Columbia, había demasiada distancia para que la doble observación, hecha al mismo tiempo, pudiera considerarse como posible.

Dudley en Albany, en el Estado de Nueva York y West-Point de la Academia militar, desautorizaron a sus colegas en una nota aclaratoria que cifraba la ascensión recta y la declinación de dicho cuerpo.

Pero luego se supo que esos observadores se habían equivocado de cuerpo, puesto que el que habían visto era un bólido que no había hecho más que atravesar la capa media de la atmósfera. Por consiguiente, ese bólido no podía ser objeto de cuestión.

Además, ¿de qué modo hubiera podido producir sonidos metálicos el susodicho bólido?

En cuanto a la trompeta, se procuró en balde de colocar su ruidoso sonido en el número de las ilusiones acústicas. Los oídos en esta ocasión no se equivocaban, ni los ojos tampoco. Habían visto y oído ciertamente. En la noche del doce al trece de mayo, una noche muy oscura, los observadores de Yale College, en la Escuela científica de Sheffield, habían podido transcribir algunas melodías de una frase musical en si mayor a cuatro tiempos, que coincidía, nota por nota, ritmo por ritmo, con el refrán del Canto de la despedida.

- ¡Bueno! -contestaron los bufones- ¡Es una orquesta francesa que toca en medio de las capas aéreas!

Pero el burlarse no es contestar. Esto es lo que adujo el Observatorio de Boston, fundado por el Atlantic Iron Work Society, cuyas opiniones en puntos de astronomía y meteorología comenzaban a ser ley entre los sabios.

Entonces intervino en la cuestión el Observatorio de Cincinnati, construido en 1870 sobre el monte Lookont, gracias a la generosidad de mister Kilgoor, y tan conocido por sus medidas micrométricas de las estrellas dobles. Su director declaró, con la mayor buena fe, que ciertamente algo ocurría; que un móvil cualquiera aparecía, en un corto espacio de tiempo, en distintos puntos de la atmósfera; pero que era aún imposible pronunciarse sobre la naturaleza de aquel móvil, sus dimensiones, su velocidad y su trayectoria.

Entonces fue cuando un periódico cuya publicidad es inmensa, el New York Herald, recibió de un suscriptor la comunicación anónima siguiente: Nadie habrá olvidado la rivalidad que estalló hace unos años entre los dos herederos de la Begún de Ragginahra; el doctor francés Sarracin, en su ciudad de Franceville, y el doctor alemán Schultze, en su ciudad de Stahlstadt, ciudades situadas ambas en la parte sur del Oregón, en los Estados Unidos.

Tampoco se habrá olvidado que con el objeto de destruir a Franceville, Schultze lanzó un tremendo proyectil que debía de caer sobre la ciudad francesa y aniquilarla de un solo golpe.

Menos aún se habrá olvidado que ese proyectil; cuya velocidad inicial al salir de la boca del cañón había sido mal calculada, salió con una rapidez seis veces mayor que la de los proyectiles ordinarios, o sea ciento cincuenta leguas por hora, y que no volvió a caer sobre la Tierra y que, pasado al estado de bólido, circuló y debe circular eternamente alrededor de nuestro globo. ¿Por qué no puede ser el cuerpo en cuestión, cuya existencia no es posible negar?

Muy ingenioso era el suscriptor del New York Herald. Pero, ¿y la trompeta?... ¡No había ninguna trompeta en el proyectil de Schultze!

Quedaba siempre la hipótesis propuesta por el director de Zi-Ka-Wey. ¡Pero era la opinión de un chino!...

No hay que creer que el hastío acabó por apoderarse del público del Antiguo y Nuevo Mundo. ¡No! Las discusiones continuaban cada vez más acaloradas, sin que se llegara por ninguna parte a ponerse de acuerdo. Y, sin embargo, hubo un tiempo de calma. Algunos días pasaron sin que el objeto, bólido u otra cosa, fuera señalado, sin que ningún ruido de trompeta se dejara oír. ¿Había acaso caído el cuerpo sobre un punto cualquiera del Globo? Hubiera sido difícil encontrar su huella en el mar, por ejemplo. ¿Acaso se encontraba en las profundidades del Atlántico; del Pacífico, del Océano Indico? ¿Cómo pronunciarse sobre el particular?

Pero entonces, entre el dos y el nueve de junio, una serie de hechos nuevos se produjeron, y su explicación hubiera sido imposible con la existencia únicamente de un fenómeno cósmico.

En ocho días, los hamburgueses en la punta de la Torre de San Miguel; los turcos en el más alto alminar de Santa Sofía; los peruanos en la punta de la flecha metálica de su catedral; los estrasburgueses en la extremidad del Munster; los americanos sobre la cabeza de la estatua de la Libertad, a la entrada del Hudson y en la cumbre del monumento a Washington, en Boston; los chinos en lo alto del templo de los Quinientos Genios, en Cantón; los indios en el decimosexto piso de la pirámide del Templo de Tanjore; los San Pietrini en la cruz de San Pedro, de Roma; los ingleses en la cruz de San Pablo, de Londres; los egipcios en el ángulo agudo de la gran pirámide de Gizeh; los parisienses en el pararrayos de la torre de hierro de la Exposición de 1889, de trescientos metros de altura, pudieron ver un pabellón que flotaba sobre cada uno de esos puntos, difícilmente accesibles.

Y ese pabellón era una estameña negra, sembrada de estrellas, con un Sol de oro en el centro.

Capítulo II

Donde los miembros del Weldon Institute disputan sin llegar a ponerse de acuerdo

Y el primero que diga lo contrario...

- ¡Eso es! ¡Pero ya lo creo que lo diré, si hay ocasión de decirlo!
- ¡A pesar de nuestras amenazas!
- ¡Tened cuidado con lo que decís, Bat Fyn!
- ¡Y vos también, Uncle Prudent!
- ¡Insisto en que la hélice no debe estar a popa!
- ¡Nosotros también! ¡Nosotros también!... -gritaron cincuenta voces, unidas en un común acuerdo.
- ¡No! ¡Debe estar a la proa! -gritó Phil Evans.
- ¡A proa! - afirmaron otras cincuenta voces con energía tan firme como las otras.
- ¡Jamás nos pondremos de acuerdo! ¡Jamás!
- ¡Jamás! ¡Jamás!
- Entonces, ¿para qué disputamos?
- ¡Esto no es disputa! ¡Es discusión!

Nadie lo hubiera creído al oír aquellas respuestas, reproches y vociferaciones que se cruzaban en el salón de sesiones hacía ya un cuarto de hora.

Este salón, en realidad, era el más espacioso del Weldon Institute, un club célebre entre todos los establecidos en Walnut Street en Filadelfia, Estado de Pennsylvania de los Estados Unidos de América.

La víspera, a propósito de la elección de un farolero, había ocurrido en la ciudad manifestaciones públicas, mítines estrepitosos y golpes de ambas partes. De todo esto resultó una efervescencia que no se había calmado aún, y de la que sin duda procedía la sobreexcitación de que habían dado prueba los miembros del Weldon Institute. Y, sin embargo, era tan solo una reunión de globistas que discutían la cuestión, siempre palpitante, aún en aquella época, de la dirección de los globos.

Esto ocurría en una ciudad de Estados Unidos, cuyo desarrollo rápido fue superior al de Nueva York, Chicago, Cincinnati y San Francisco; una ciudad que, sin embargo, no tiene puerto; ni es un centro minero de hulla o de petróleo, ni una aglomeración manufacturera, ni el final de una serie de vías

férreas; una ciudad mayor que Berlín, Manchester, Edimburgo, Liverpool, Viena, San Petersburgo, Dublín; una ciudad que tiene un parque en el cual cabrían juntos los siete parques de la capital de Inglaterra; una ciudad, en fin, que cuenta en la actualidad con más de un millón doscientas mil almas, y se dice la cuarta ciudad del mundo; después de Londres, París y Nueva York.

Filadelfia es casi una ciudad de mármol, con sus casas de hermoso aspecto, y sus establecimientos públicos que no conocen aún rival. El más importante de cuantos colegios hay en el Nuevo Mundo es el colegio Girard, y está en Filadelfia. El puente de hierro más grande del Globo es el colocado sobre el río Schuylkill, y está en Filadelfia.

El templo más hermoso de la francmasonería es el Templo Masónico, y está también en Filadelfia. En fin, el mayor club de los partidarios de la navegación aérea estaba en Filadelfia. Y de haberle querido visitar aquella noche del 12 de junio, tal vez hubiese hallado algún placer.

En aquel gran salón se agitaban, se esforzaban, gesticulaban, hablaban, discutían, disputaban, todos con el sombrero en la cabeza, un centenar de globistas, bajo la alta autoridad de un presidente, acompañado de un secretario y de un tesorero. No eran ingenieros de profesión, no; eran solamente aficionados a todo lo concerniente con la aerostática, pero aficionados furiosos, y en particular, enemigos de todos aquellos que querían oponer a los globos aerostáticos, aparatos más pesados que el aire; máquinas volantes, buques aéreos u otra cosa parecida. Que estos infelices hallasen algún día la manera de dirigir los globos, era quizá posible. Pero de momento, lo cierto era que el presidente tenía por entonces bastante que hacer con dirigir aquellas gentes.

El tal presidente muy conocido en Filadelfia, era el famoso Uncle Prudent. Prudent era su apellido: En cuanto al calificativo de Uncle, que en inglés quiere decir tío, no tenía nada de particular en los Estados Unidos, en donde se puede ser tío sin tener ni sobrinos ni sobrinas. Se dice uncle allá, como en otras partes se dice padre, a las personas que no han hecho jamás obras de paternidad.

Uncle Prudent era personaje de consideración, y a pesar del apellido, era conocido por su valor. Muy rico, lo que no está de más, ni siquiera en los Estados Unidos. Y claro que lo era, puesto que poseía una gran parte de las acciones del Niágara Falls.

Por entonces se fundó en Buffalo una sociedad de ingenieros para la explotación de las cataratas. Un negocio magnífico. Los siete mil quinientos metros cúbicos que el Niágara provee cada segundo, producen siete millones de caballos de vapor. Esa fuerza enorme, distribuida entre las fábricas establecidas en un radio de quinientos kilómetros, producía anualmente una

economía de quince millones de francos, de los cuales una parte entraba en las cajas de la Sociedad, y en particular en los bolsillos de Uncle Prudent. Además era soltero, vivía sencillamente y no tenía como personal doméstico más que a su criado Frycollin, que no merecía, ciertamente estar al servicio de un amo de tanto valor. Existen tales anomalías.

Que Uncle Prudent tuviera amigos, ya que era rico, era muy normal; pero también contaba con enemigos, puesto que era presidente del club; entre otros, como también es muy natural, todos los que envidiaban su buena posición. Entre los más acérrimos se puede citar al secretario del Weldon Institute.

Era éste Phil Evans, muy rico también, como que dirigía la Walton Watch Company, una compañía de relojes muy importante, que hacía cada día quinientas operaciones mecánicas y expende productos comparables a los mejores de Suiza. Phil Evans hubiera podido considerarse uno de los hombres más felices del mundo, y hasta de Estados Unidos, a no ser por la posición de Uncle Prudent. Como él, tenía cuarenta y cinco años; como él, una salud a toda prueba; como él, un valor indiscutible; como él, poco amigo de trocar las ventajas del celibato por las ventajas problemáticas del matrimonio. Eran dos hombres hechos perfectamente para entenderse, pero que no se entendían; y ambos, hay que decirlo, tenían un carácter de lo más difícil: el uno fogoso, Uncle Prudent, el otro flemático, Phil Evans.

¿Y a qué razón se debía que Phil Evans no fuera nombrado el presidente del club?

Las votaciones habían sido iguales para Uncle Prudent y para él. Veinte veces habíase hecho el escrutinio, y veinte veces la mayoría había sido para el uno y para el otro.

Situación difícil que hubiera podido durar mucho más que la vida de los candidatos.

Uno de los miembros del club propuso entonces un medio para desempatar los votos: fue Jem Cip, el tesorero del Weldon Institute. Jem era vegetariano decidido, o mejor dicho, era uno de aquellos vegetarianos, esos enemigos de toda alimentación animal, de todos los licores fermentados, medio brahmán, medio musulmán, un rival de los Niewman; de los Pitman, de los Warz, de los Davie, que han ilustrado la secta de los chiflados inofensivos.

En esta vez, Jem Cip fue apoyado por otro miembro del club, William T. Forbes, director de una gran fábrica, en que se produce la glucosa con los trapos viejos por el tratamiento del ácido sulfúrico, y por tanto, el azúcar. Era un hombre acreditado el tal William T. Forbes, padre de las encantadoras solteras, miss Dorotea, o Dolle, y miss Martha, o Mat, como se las llamaba generalmente, y que daban el tono a la mejor sociedad de Filadelfia.

Resultó pues, que se decidió en nombrar al presidente del Club al «punto medio», según la proposición de Jem Cip, apoyada por William T. Forbes y algunos más.

En verdad, este modo de elección podría aplicarse en todos los casos en que se trata de elegir al más digno, y muchos americanos de buen sentido trataban ya de emplearla en el nombramiento del presidente de la República de Estados Unidos.

Sobre dos tableros pulcramente blancos se trazó una línea negra. La longitud de cada una de aquellas líneas se había determinado idéntica, pues se había determinado con la misma exactitud que si se hubiera tratado de la base del primer triángulo en un trabajo de triangulación. Hecho esto, y los dos tableros colocados con igual luz en medio del salón de sesiones, los dos contrincantes cogieron cada uno una aguja muy fina, y marchando simultáneamente hacia el tablero que a cada cual le tocaba. Aquel de los rivales que plantara su aguja más cerca del medio de la línea, sería proclamado presidente del Weldon Institute. No hay que decir que la operación debía hacerse de una vez, sin marca, sin tanteos, solo con la seguridad de la mirada. Tener el compás en el ojo, según dicen vulgarmente en Francia, era indispensable.

Uncle Prudent ensartó su aguja al mismo tiempo que Phil Evans plantaba la suya.

Después se midió para decir cuál de los dos contrincantes se había acercado más al punto medio.

¡Oh prodigio! Había sido tan grande la precisión de los dos operadores, que las medidas no presentaron ninguna diferencia. Si no estaban exactamente en el medio matemático de la línea, no era más que una distancia insensible para las dos agujas.

Por lo tanto, hubo gran apuro en la asamblea.

Felizmente, uno de los miembros, Truk Milnor, insistió para que las mediciones se volvieran a hacer, utilizando una regla graduada con los procedimientos de la máquina micrométrica de Perreux, por la cual se puede dividir el milímetro en mil quinientas partes. Esta regla, dando quince centésimas de milímetro trazadas por medio de una punta de diamante, sirvió para medir de nuevo la distancia; se leyeron las divisiones por medio de un microscopio, y se tuvieron los resultados siguientes: Uncle Prudent se había aproximado del punto medio a menos de unos seis quince centésimas de milímetro; y Phil Evans, a menos de nueve quince centésimas.

Y allí tenemos la razón de por qué Phil Evans sólo fue nombrado como secretario del Weldon Institute, mientras que Uncle Prudent fue proclamado

presidente del club.

Una diferencia de tres quince centésimas de milímetro fue lo suficiente para que Phil Evans profesara a Uncle Pnident uno de esos odios que por ser latentes, no lo son menos feroces.

Por entonces, desde las experiencias comenzadas en el último cuarto del siglo XIX, la cuestión de la dirección de los globos había progresado algún tanto. Las barquillas provistas de hélices propulsoras iban atadas en 1852 a los globos aerostáticos de una forma longitudinal. Henry Giffard, en 1872; Dupuy de Lôme, en 1883; los hermanos Tissandier, en 1884; los capitanes Krebs y Renard habían obtenido algunos resultados que había que tener en cuenta. Pero si esas máquinas sumergidas en un espacio más pesado que ellas, maniobrando, por el empuje de una hélice, sesgando con la línea del viento, atravesando una brisa contraria para volver a su punto de partida, se habían, por lo tanto, realmente dirigido, lo habían logrado solamente gracias a circunstancias enteramente favorables.

En vastas salas cerradas y cubiertas, ¡perfectamente! En una atmósfera tranquila, ¡pase todavía! Pero, en suma, nada práctico se había conseguido. Contra un viento de molino (ocho metros por segundo), las tales máquinas se hubieran quedado casi estacionarias; contra una brisa fresca (diez metros por segundo), hubieran andado hacia atrás; contra una tempestad (de veintiocho a treinta metros por segundo), hubieran sido arrastradas como pluma; en medio de un huracán (cuarenta y cinco metros por segundo), hubieran quizá corrido el riesgo de ser destrazadas; por último, con uno de esos ciclones que pasan de los cien metros por segundo, no se hubiera encontrado ni siquiera un fragmento.

Era, pues, cosa probada que todavía, después de las ruidosas experiencias de los capitanes Krebs y Renard, si los globos aerostáticos habían conseguido un poco más de velocidad, era sólo lo bastante para mantenerse en una brisa sencilla; y por tanto, era imposible usar en la práctica hasta entonces ese modo de locomoción aérea.

Sea como quiera, al lado del problema de la dirección de los globos aerostáticos, es decir, de los medios empleados para darles una velocidad apropiada, la cuestión de los motores había hecho progresos definitivamente más rápidos. Las máquinas de vapor de Henry Giffard, el empleo de la fuerza muscular de Dupuy de Lome, habían sido sustituidos poco a poco por los motores eléctricos. Las baterías con bicromato de potasa formando elementos montados en tensión, de los hermanos Tissandier, dieron una velocidad de cuatro metros por segundo. Las máquinas dinamoeléctricas de los capitanes Krebs y Renard, produciendo una fuerza de doce caballos, consiguieron la velocidad de unos seis metros y medio por término medio.

Y entonces, en esa vía del motor, los ingenieros y electricistas habían tratado de aproximarse lo más posible a ese desideratum que se ha podido llamar «un caballo de vapor dentro de una caja de reloj». Así es que, poco a poco, los efectos de la pila cuyo secreto se habían guardado los capitanes Krebs y Renard fueron alcanzados y superados, y después de ellos, los aeronautas habían usado motores cuya ligereza aumentaba al mismo tiempo que la potencia.

Era esto bastante para estimular a los convencidos de que era posible utilizar los globos dirigibles. Y sin embargo; muchas personas de buen sentido se resistían a admirar su aprovechamiento. En efecto, si el globo aerostático encuentra un punto de apoyo en el aire, es que pertenece al centro en que se sumerge por completo. En tales condiciones, ¿de qué modo su masa, que favorece tanto a las corrientes de la atmósfera, podría resistir a vientos medianos, por potente que fuera su propulsor?

No había dado, pues, un paso la cuestión, pero esperaban resolverla empleando aparatos de gran dimensión.

Y es el caso que en esa lucha de los inventores en busca de un motor potente y ligero, los yanquis eran los que más se habían acercado al famoso desideratum. Un aparato dinamoeléctrico, basado en el empleo de una nueva pila, cuya composición, era todavía un misterio, había sido comprado a su inventor, un químico de Boston, hasta entonces ignorado. Cálculos hechos con sumo cuidado, diagramas levantados con la mayor exactitud, habían demostrado que con ese aparato, accionando una hélice de conveniente dimensión, se podrían obtener translaciones de dieciocho a veinte metros por segundo.

¡Hubiera sido verdaderamente magnífico!

- ¡Y no es raro! - había añadido Uncle Prudent, al remitir al inventor, en cambio de un recibo en debida forma, el último pago de cien mil dólares, precio de su invención.

Inmediatamente el Weldon Institute puso manos a la obra.

Cuando se trata de alguna experiencia de la que se puede obtener alguna utilidad práctica, el dinero sale con gusto de los bolsillos yanquis. Los fondos afluyeron, sin que hubiera necesidad de constituir siquiera una sociedad por acciones. Trescientos mil dólares fueron en seguida a llenar las cajas del club. Se comenzaron los trabajos bajo la dirección del más célebre aeronauta de los Estados Unidos, Harry W. Tinder, inmortalizado por tres de sus ascensiones, entre otras mil: la una, durante la cual se había elevado a doce mil metros más alto que Gay-Lussac, Coxwel, Crocé-Spinelli, Tissandier, Glaisher; la otra, durante la cual había atravesado todo el territorio de Estados Unidos, de

Nueva York a San Francisco, dejando atrás por muchos centenares de metros, los itinerarios de los Nadar, de los Godard y de muchos otros, sin contar ese tal John Wise; que había hecho un millón ciento cincuenta millas desde San Luis hasta el condado de Jefferson; la tercera en fin, que había terminado por una caída espantosa a mil quinientos pies, y que no sufrió más que una pequeña torcedura del pie, mientras que Pilâtre de Rozier, menos feliz que él, a pesar que cayó de setecientos pies, quedó muerto instantáneamente.

En el día que comienza esta historia, ya se podía juzgar la forma con que el Weldon Institute había llevado las cosas. En los talleres Turner, en Filadelfia, levantábase un enorme globo aerostático cuya solidez se iba aprobar comprimiendo aire bajo fuerte presión. Y ciertamente aquel globo merecía llamarse, entre todos, el globo monstruo.

En efecto: ¿qué medía el Gigante de Nadar? Seis mil metros cúbicos. ¿Qué medía el globo Giffard, de la Exposición del año 1878? Veinte mil metros cúbicos con dieciocho metros de radio. Comparad aquellos dos globos aerostáticos con la máquina aérea del Weldon Institute, cuyo volumen se cifraba en unos cuarenta mil metros cúbicos, y se comprenderá que Uncle Prudent y sus colegas tuvieron derecho a sentirse llenos de orgullo.

Aquel globo, no estando destinado a explorar las más altas capas de la atmósfera, no se llamaba Excelsior, calificativo que es demasiado sublime para los ciudadanos de Estados Unidos. ¡No! Se llamaba sencillamente Go ahead, que quiere decir: ¡Adelante! y sólo le faltaba justificar su nombre obedeciendo a todas las maniobras de su capitán.

Entonces la máquina dinamoeléctrica estaba completamente terminada, según el sistema de la patente de invención sacada por el Weldon Institute. Se podía presumir que antes de seis semanas el Go ahead volaría a través del espacio.

Ya hemos visto, sin embargo, que todas las dificultades de la mecánica no estaban todavía resueltas. Muchas sesiones habían sido consagradas para discutir, no la forma de la hélice ni de sus dimensiones, sino la cuestión de saber si se colocaría a popa del aparato, como lo habían efectuado los hermanos Tissandier, o a proa, como lo habían hecho los capitanes Krebs y Renard. Está de más añadir que en aquella discusión los partidarios de los dos sistemas habían llegado hasta las manos. La facción de los de «proa» igualó al número de los de «popa». Uncle Prudent, cuyo voto era decisivo en el caso de empate; Uncle Prudent, educado sin duda en la escuela del célebre profesor Buridan, no había llegado a pronunciarse todavía.

Por tanto no había posibilidad de entenderse ni de poner la hélice en su sitio. Todo eso podía durar aún mucho tiempo, a no ser que el Gobierno mediara en la cuestión.

Pero en Estados Unidos es sabido que al Gobierno no le gusta entrometerse en los asuntos privados, ni mezclarse en los que no le importa. Y hace muy bien.

En este estado se hallaban las cosas, y esa sesión del 13 de junio hacía esperar, que no iba a acabar nunca, o mejor dicho que terminaría en medio del más espantoso tumulto, injurias recíprocas, puñetazos, sucediéndose a las injurias; los bastonazos sucediéndose a los puñetazos; los tiros de revólver, sucediéndose a los bastonazos, cuando a las ocho y treinta y siete hubo una interrupción.

El ujier del Weldon Institute, fría y tranquilamente, como un policeman en medio de las borrascas de un mitin, se aproximó a la mesa del presidente y le acercó una tarjeta. Esperaba las órdenes que Uncle Prudent quisiera darle.

Uncle Prudent hizo resonar la trompa de vapor que empleaba como campanilla presidencial; pero ni la campana del Kremlin, que pesa ciento sesenta y cinco toneladas, le hubiera servido de nada... El tumulto continuó. Entonces el presidente se descubrió y logró el silencio, gracias a ese medio extremo.

- ¡Una comunicación! - dijo Uncle Prudent, cuando hubo cogido un polvo de rapé de la tabaquera, de la que jamás se separaba.

- ¡Hablad! ¡Hablad! - gritaron noventa y nueve voces, acordes por casualidad sobre este punto.

- Un extranjero mis queridos colegas, pide permiso para ser introducido en nuestro salón de sesiones.

- ¡Jamás! - dijeron todos los presentes a una voz.

- Desea probaros, según parece -siguió diciendo Uncle Prudent-, que creer en la dirección de los globos, es creer en la más absurda de las utopías.

Una carcajada se dejó oír al escuchar esta declaración.

- ¡Que pase! ¡Que pase!...

¿Cómo se llama ese personaje singular? -preguntó el secretario Phil Evans.

- Robur -contestó Uncle Prudent.

- ¡Robur!... ¡Robur!... -gritó toda la asamblea.

Y si se había efectuado tan rápidamente el acuerdo sobre este nombre singular, era porque el Weldon Institute contaba descargar sobre aquel que lo llevaba toda su exasperación.

La tempestad habíase calmado de momento, aparentemente al menos. Además, ¿de qué modo podríase calmar una tempestad en un pueblo que nos

manda hasta Europa dos o tres veces por mes esas borrascas de las que tan sobradas está?

Capítulo III

De cómo este nuevo personaje no tiene necesidad de ser presentado, pues él mismo se presenta

Ciudadanos de los Estados Unidos de América, me llamo Robur. Soy digno de ese nombre. Tengo cuarenta años, aunque no parezco tener ni treinta, y poseo además una constitución de hierro, una salud a toda prueba, una gran fuerza muscular, y un estómago que sería reputado como excelente aún en el mundo de los avestruces. He aquí en cuanto al físico.

Se le escuchaba. Los alborotadores quedaron desde luego desconcertados por lo inesperado de este discurso pro facie sua. ¿Era un loco o mixtificador este personaje?

Fuera lo que fuere, imponía y se imponía. No se oía ningún soplo en medio de aquella asamblea, en la cual hacía poco habíase desencadenado un huracán. La calma renacía después del oleaje.

Sobre todo; Robur parecía ser, en efecto, el hombre que decía. De una estatura regular, con una anchura de espalda geométrica, lo que sería un trapecio regular cuyo lado paralelo estuviese formado por la línea de las espaldas. Y encima de esta línea sujeta por un cuello robusto, una gran cabeza esferoidal. ¿A qué cabeza de animal se podría parecer para dar razón a las teorías de la analogía pasional? A la de un toro, pero un toro con cara inteligente. Tenía unos ojos que la menor contrariedad debían poner incandescentes, y más arriba una contracción permanente del músculo de las cejas, signo de extrema energía. Tenía también los cabellos cortos, un poco crespos, con reflejos metálicos, así como un mechón de aspecto similar. Un ancho pecho que se levantaba o se bajaba con movimientos de soplete de fragua. Y unos brazos, unas manos, unas piernas y unos pies dignos del tronco.

No tenía bigote ni perilla, sólo usaba una ancha barba como la de los marinos, a la americana, mediante la cual se podía ver la unión de las mandíbulas, cuyos músculos zigomatomaxilares debían de tener una fuerza tremenda. Se ha calculado (¿qué no se ha calculado?) que la presión de una mandíbula de cocodrilo ordinario puede llegar a ser de cuatrocientas atmósferas, mientras que las del perro de caza de gran tamaño sólo es de un ciento. Se ha deducido también esta curiosa fórmula: si un kilo de perro produce ocho kilos de fuerza de zigomatomaxilar, un kilo de cocodrilo

produce doce.

Pues bien; un kilo del dicho Robur debía producir diez. Se le podía pues, colocar, entre el perro y el cocodrilo.

¿De qué país llegaba aquel tipo curioso? Era casi imposible decirlo. En todo caso, hablaba el inglés de corrido, sin ese acento poco pesado que distingue a los yanquis de la Nueva Inglaterra.

Continuó de este mismo modo.

- Heme aquí ahora en cuanto a lo moral, respetables ciudadanos. Tenéis delante de vosotros a un ingeniero, cuya moral no es inferior al físico. No tengo miedo de nada ni de nadie. Tengo una gran fuerza de voluntad que jamás ha cedido ante ninguna otra.

Cuando me propongo un fin, ni América, ni el mundo podrían impedirme conseguirlo.

Cuando tengo una idea, quiero que se siga; y no soporto que me contradigan. Insisto sobre estos pormenores, respetables ciudadanos, porque es preciso que me conozcáis a fondo. Puede que os parezca que hablo demasiado de mí mismo. ¡Poco importa! Y ahora, reflexionad antes de interrumpirme, pues he venido aquí para deciros algunas cosas que acaso no tendrán el don de complaceros.

Un ruido sordo empezó a propagarse a lo largo de los primeros bancos de la sala, señal de que el mar no tardaría en volver a estar irritado.

- Hablad, respetable extranjero - se limitó luego a responder Uncle Prudent, el cual se contenía a duras penas. Y Robur habló como antes, sin mirar apenas para nada a sus oyentes:

- Desde luego, ya sé. Tras de un siglo de experiencias que no han logrado nada, de tentativas que no han dado resultado, existen todavía inteligencias mal equilibradas que se aferran a creer en la dirección de los globos. Se imaginan que cualquier motor, eléctrico o como se quiera, puede aplicarse a esos aparatosos pedazos de cuero que ofrecen tanto campo a las corrientes atmosféricas. Se figuran que podrán manejar como quieran un globo aerostático, así como se maneja un barco sobre la superficie del mar, porque algunos inventores, con tiempos tranquilos o casi tranquilos, han conseguido sesgar al viento o resistir a una ligera brisa, ¿llegaría la dirección de los aparatos aéreos más ligeros que el aire a ser cosa práctica? ¡Qué disparate! Estáis aquí reunidos un centenar que creéis en la realización de vuestros sueños, que tiráis, no al agua, sino al espacio, los miles de dólares. ¡Pues bien, es querer luchar contra un imposible!

¡Cosa bastante singular! Ante esta afirmación, los miembros del Weldon

Institute no se movieron. ¿Habíanse vuelto tan sordos como pacientes? ¿O reservábanse acaso, deseosos de ver hasta dónde tendría la audacia de llegar este tenaz contradictor?

Robur continuó:

- ¡Bah!... ¡Un globo!... ¡Cuando para obtener una disminución de un kilo se necesita un metro cúbico de gas! ¡Un globo, que tiene la pretensión de resistir al viento con la ayuda de su mecanismo, cuando el empuje de una fuerte brisa sobre la vela de un barco no es menor a una fuerza de cuatrocientos caballos; cuando se ha visto, en el accidente del puente del Tay, al huracán ejercer la presión de cuatrocientos cuarenta kilos por metro cuadrado! ¡Un globo! Cuando jamás la Naturaleza ha construido con ese sistema ningún ser volátil que esté provisto de alas como la de los pájaros o de membranas como algunos peces y algunos mamíferos.

- ¿Mamíferos?... - interrogó uno de los miembros del club interrumpiendo al orador.

- ¡Sí, el murciélago! ¡Que vuela, si no me equivoco! ¿Acaso ignora el interruptor que ese volátil es un mamífero? ¿Y no ha visto alguna vez hacer una buena tortilla con huevos de murciélago?

El atrevido interruptor se guardó de interrumpir ya en lo futuro, y Robur continuó con la misma vehemencia:

- ¿Pero acaso debe renunciar el hombre por causa de eso a la conquista del aire, a transformar las costumbres civiles y las políticas del mundo antiguo, utilizando aquel admirable medio de locomoción? ¡No! Y de la misma manera que se ha hecho el amo de los mares con el buque, por medio del remo, de la vela, de la rueda o de la hélice, se hará también dueño del espacio atmosférico por medio de aparatos más pesados que él, para ser también más fuertes.

Esta vez, la asamblea no pudo contenerse. ¡De todos lados salió una descarga de gritos que todas las bocas dirigían a Robur como cañones de fusil o ametralladoras!

Pues esto era declararle la guerra a los globistas. Era nuevamente la lucha que iba a emprenderse entre el «más ligero» y el «más pesado» que el aire.

Robur permaneció impávido. Con los brazos cruzados sobre el pecho, aguardaba a que se hiciera el silencio.

Uncle Prudent con una seña, mandó que cesase el fuego.

- Sí -continuó entonces Robur-. El porvenir es para las máquinas volantes. El aire, un punto de apoyo sólido. Imprímase a una columna de este fluido un movimiento ascensional de cuarenta y cinco metros por segundo, y un hombre podrá mantenerse en su parte superior, si las suelas de sus zapatos miden en

superficie una octava parte de metro cuadrado solamente. Y si la rapidez de la columna es llevada a unos noventa metros, podrá andar con los pies descalzos. Por tanto, dejando escapar bajo las alas de una hélice una masa de aire con esta rapidez, se halla el mismo resultado.

Lo que decía Robur era lo que antes que él habían dicho todos los partidarios de la aviación; cuyos trabajos alcanzarían la solución del problema lentamente, aunque de una manera segura. ¡A los señores de Ponton d'Amécourt, de La Landelle, Nadar, de Luzy, Louvrié, Liais, Bélégue, Moreau; a los hermanos Richard, a Babinet, Jobert, del Temple, Salives, Penaud, de Villeneuve, Gauchot y Tatin, Michel Loup, Edison, Planavergne; a muchos más, para abreviar, pertenece el honor de haber divulgado estas ideas tan sencillas! Abandonadas y vueltas otra vez a ponerse en práctica, no podían dejar de triunfar algún día. A los enemigos de la aviación, que pretendían que el pájaro se sostiene porque calienta el aire, del cual se hincha, no se tardó en contestarles: está probado que un águila pesando cinco kilos, habría debido absorber cincuenta metros cúbicos de ese fluido caliente, sólo para sostenerse en el espacio.

Esto fue lo que Robur demostró con una lógica innegable, en medio del tumulto que de todas partes salía. Y como conclusión, he aquí las frases que el ingeniero les dirigió a los que le escuchaban:

- ¡Con vuestros globos aerostáticos no podréis hacer nada, nada conseguiréis, no os atreveréis a hacer nada! ¡El más intrépido de sus aeronautas, John Wise, aunque ya ha hecho una travesía aérea de mil doscientas millas sobre el continente americano, ha tenido que renunciar a su propósito de atravesar el Atlántico! ¡Y desde entonces no habéis dado un paso, ni un solo paso!

- Caballero -dijo entonces el presidente, que trató en balde de contenerse. Olvidáis lo que ha dicho nuestro inmortal Franklin, cuando la aparición del primer Montgolfier en el momento en que el globo estaba a punto de nacer: «Ahora no es más que un niño, pero crecerá.» Y ha crecido...

- ¡No, presidente, no! ¡No ha crecido!... ¡Está solamente más gordo... que no es lo mismo!

Era un ataque directo a los proyectos del Weldon Institute, que había planeado y subvencionado la construcción de un globo aerostático. Así que en seguida comenzó a circular por el salón proposiciones poco tranquilizadoras, como por ejemplo:

- ¡Muera el intruso!

- ¡Echadlo de la tribuna para probarle que es más pesado que el aire!

Y muchas insinuaciones más por el mismo estilo.

Pero todo se reducía a unos cuantos gritos, y no habían llegado a las manos aún.

Robur, impávido, pudo todavía gritar:

El progreso no está por los globos aerostáticos; ciudadanos globistas; está por los aparatos volantes. ¡El pájaro vuela, y no es un globo, es una máquina!
...

- Sí, vuela -gritó el apasionado Bat T. Fyn- ¡pero vuela en contra de todas las reglas de la mecánica!

- ¿De veras? - repuso Robur encogiéndose de hombros.

Y prosiguió:

- Desde que se ha estudiado el vuelo de los grandes y pequeños aerostatos, esta idea tan sencilla ha prevalecido a saber: que no hay más que imitar a la Naturaleza, pues jamás se equivoca. Entre el alcatraz, que da apenas diez aletazos por minuto, y el pelícano que da setenta...

- ¡Setenta y uno! - dijo un gracioso.

- Y la abeja, que da ciento noventa y dos por segundo...

- ¡Ciento noventa y tres! - gritaron todos burlándose.

- Y la mosca común; que da trescientos treinta y...

- ¡Trescientos treinta y medio!

- Y el mosquito, que da millones...

- ¡No! ¡Miles de millones!

Pero Robur, aunque interrumpido, no desistió en su demostración.

- Entre esos diversos ejemplos... es posible encontrar una solución práctica. El día en que De Lucy ha hecho constar que el ciervo volante, ese insecto que sólo pesa dos gramos, podía levantar un peso de cuatrocientos gramos, o sea doscientas veces lo que él pesa, el problema de la aviación quedó resuelto. Además se había demostrado que la superficie del ala decrece relativamente, a medida que aumenta la dimensión y el peso del propio animal. Desde entonces se han llegado a imaginar o construir más de sesenta aparatos.

- ¡Que no han podido volar jamás! - gritó el secretario Phil Evans.

- Que han volado y que volarán - contestó Robur sin desconcertarse-; y sea que se les llamé esteróforos, helicópteros, ortópteros o naves que viene de

navis, y no de avis, como otros suponen, se llega al aparato cuya creación hará al hombre un día dueño del espacio.

- ¡Ah! ¡La hélice! - dijo Phil Evans-. Pero el pájaro no tiene hélice, que sepamos.

- ¡Es cierto! - admitió Robur-. Como lo ha demostrado Penaud, en realidad el pájaro se hace hélice, y su vuelo es helicóptero. Así que el motor del porvenir es la hélice.

De semejante maleficio,

Santa hélice, presérvanos

Eso tarareó uno de los presentes, que recordó, por azar, ese motivo del Zampha de Herold.

Y todos entonaron en coro este refrán con voces capaces de hacer estremecer al buen compositor francés en su tumba.

Cuando las últimas notas se perdieron en medio de aquel espantoso ruido que se oía por todo el salón, Uncle Prudent, aprovechándose de un momento de calma, se creyó en la obligación de decir...

- ¡Ciudadano extranjero, hasta aquí se os ha dejado hablar sin interrumpiros!...

Por lo visto para el presidente del Weldon Institute, esos gritos, esos improperios, esos despropósitos, no eran interrupciones: era solo un cambio de argumentos.

- ...No obstante -prosiguió diciendo-, os debo recordar que la teoría de la aviación está condenada de antemano y rechazada por la mayoría de ingenieros americanos y extranjeros. Un sistema que lleva en su pasivo la muerte del sarraceno Volant en Constantinopla, la del fraile Voador en Lisboa, la de Letur en 1852, la de Groof en 1864, sin contar las víctimas que no recuerdo, aunque no fuese más que el mitológico Ícaro...

- Este sistema - contestó Robur- no es más considerable que el que tienen en su martirologio los nombres de Pilâtre de Rozier, en Calais, de madame Blanchard en París, de Donaldson y Grimwood, caídos en el lago de Michigan; de Sivel y de Crocé-Spinelli; de Eloy y muchos otros, que tendrán algunos buen cuidado de no olvidar.

Era esto una estocada a fondo, como dicen en esgrima.

- Además -continuó Robur-, con vuestros globos, por perfeccionados que sean, no obtendréis jamás una rapidez verdaderamente práctica. Emplearíais diez años para dar la vuelta al mundo, y con una máquina volante se podrá hacer eso en ocho días.

Se oyeron otros gritos de protesta y de negación que duraron tres minutos largos hasta el momento en que Phil Evans pudo recobrar la palabra.

- Señor aviador - dijo-, vos que venís a ensalzar aquí los beneficios de la aviación, ¿habéis alguna vez «aviado»?

- ¡Perfectamente!

- ¿Y hecho la conquista del aire?

- ¡Puede ser, caballero!

- ¡Hurra por Robur el Conquistador! - gritó uno irónicamente.

- ¡Pues bien, sí! ¡Robur el Conquistador, y acepto ese nombre; lo llevaré, porque tengo derecho a ello!

- ¡Nos permitimos ponerlo en duda! - gritó Jem Cip.

- Caballero - dijo Robur frunciendo las cejas-; cuando vengo seriamente a discutir un asunto serio, no admito que se me conteste dándome un mentis y tendré mucho gusto en saber el nombre del interruptor.

- Me llamo Jem Cip... y soy vegetariano...

- Ciudadano Jem Cip - le respondió Robur-, sabía que los vegetarianos tenían los intestinos más largos que los demás hombres, cuando menos un decímetro. Es ya bastante... y no me obliguéis a que os los alargue más, empezando por las orejas...

- ¡A la puerta!

- ¡A la calle!

- ¡Que le descuarticen!

- ¡Aplicadle la ley de Lynch!

- ¡Que le retuerzan en hélice!

El furor de los globistas había llegado ya a su frenesí. Se levantaron, rodearon la tribuna. Robur desapareció en medio de los brazos que se agitaban como impulsados por el soplo de la tempestad. En balde la trompa de vapor lanzaba todas sus notas sobre la asamblea. Aquella noche, Filadelfia debió creer que el fuego devoraba uno de sus barrios, y que toda el agua del Schuylkill River no bastaría para apagarlo...

De repente, un movimiento de retroceso se produjo en la asamblea. Robur había sacado las manos de sus bolsillos y las dirigía a las primeras filas de estos hombres apasionados.

En cada mano tenía una llave americana que sirve al mismo tiempo de

revólver; y que la presión de los dedos basta para hacerlas descargar.

Y entonces Robur les dijo:

- ¡Decididamente no fue Américo Vespucio quien descubrió el Nuevo Mundo: fue Sebastián Cabot! ¡Vosotros no sois americanos ciudadanos globistas! No sois más que comi...

En ese instante se oyeron cuatro o cinco tiros hechos al aire. No hirieron a nadie.

En medio del humo, el ingeniero desapareció; y cuando se disipó aquél; no quedaba ya su rastro. Robur el Conquistador había volado como si algún aparato de aviación lo hubiera remontado por los aires.

Capítulo IV

Donde, a propósito del criado Frycollin, el autor trata de rehabilitar la Luna

Más de una vez había sucedido que después de discusiones tempestuosas, al salir de sus sesiones, los miembros del Weldon Institute habían llenado con sus clamores Walnut Street y las calles adyacentes. Más de una vez, los habitantes de ese barrio se habían quejado con buen fundamento de esas ruidosas colas de discusión que venían a alborotar sus mismas casas. En más de una vez, en fin, la policía había tenido que intervenir para proteger la circulación de los transeúntes, en su mayoría indiferentes a esa cuestión de la navegación aérea. Pero hasta aquella noche jamás el tumulto había tomado tales proporciones; jamás hubieran estado mejor fundadas las quejas y nunca tampoco habría sido más necesaria la intervención de la policía.

Fuerza es admitir, sin embargo, que los miembros del Weldon Institute tenían esta vez alguna excusa. Se habían atrevido a atacarlos hasta en su propia casa. A aquellos apasionados del «más ligero que el aire», un no menos apasionado del «más pesado» les había dicho cosas agresivamente irritantes. Y en el momento que iban a tratarlo como se merecía, se había eclipsado.

Esto pedía a gritos venganza. ¡Para dejar sin castigar unas injurias como éstas, era preciso no tener en las venas sangre norteamericana! ¡Los hijos de Américo tratados de hijos de Cabot! ¿No era éste un insulto; tanto más imperdonable cuanto que había sido justo históricamente hablando?

Los miembros del club se dividieron en varios grupos y recorrieron Walnut Street y las calles vecinas, y por fin todo el barrio. Despertaron a los vecinos. Les obligaron a que les dejaran buscar por las casas, a cambio de una

indemnización que se les daría más adelante por la molestia causada en la vida privada de cada cual, pues ésta se respeta en particular entre los pueblos de origen anglosajón. Pero en vano molestaron y buscaron. No encontraron a Robur por ninguna parte. No había dejado huella. Si se hubiera marchado en el Go ahead, el globo del Weldon Institute, no se le habría por eso encontrado mejor. Luego de una hora de pesquisas, tuvieron que renunciar, y los socios se separaron, no sin haber jurado extender los registros a todo el territorio de esa doble América que constituye el Nuevo Continente.

Hacia las once aproximadamente, quedó tranquilo el barrio. Filadelfia iba, pues, a poder de nuevo consagrarse al sueño que nada interrumpe en las ciudades que tienen la felicidad de no ser industriales. Los distintos miembros del club no tuvieron entonces más objeto que irse a acostar cuanto antes. Sólo citaremos a algunos de los principales, como William T. Forber, quien se dirigió hacia su gran fábrica de azúcar de trapos, en donde miss Doll y miss Mat le habían preparado el té de la noche, azucarado con su propia glucosa; Truck Milnor, que tomó el camino de su fábrica, cuya bomba de fuego se oye de día y de noche, en el más apartado de los arrabales. El tesorero, Jem Cip, públicamente acusado de tener casi un pie más de intestinos que los que existen en la máquina humana, se dirigió hacia el comedor, en donde le esperaba su cena vegetal.

Dos de los más importantes globistas, únicamente, no tenían ganas de marchar a casa. Habían aprovechado la ocasión para hablarse con más acrimonia todavía. Eran los irreconciliables Uncle Prudent y Phil Evans, presidente y secretario del Weldon Institute.

En la puerta del club, el criado Frycollin esperaba a Uncle Prudent, su amo. Se puso a seguirle, sin inquietarse por el tema y el tono con que discutían tan vivamente los dos colegas.

Se ha empleado por eufemismo el verbo «hablar» para expresar el acto al cual se entregaban de concierto el presidente y el secretario del club. En realidad, disputaban con una energía que tenía su origen en la antigua rivalidad que los separaba.

- ¡No, señor! -repetía Phil Evans- ¡Si yo hubiera tenido el honor de presidir el Weldon Institute, jamás, jamás, se hubiera producido un escándalo semejante!

- ¿Y qué hubierais hecho si hubieseis tenido ese honor? - preguntó Uncle Prudent.

- ¡Hubiera cortado la palabra a ese insultador público, antes de abrir la boca!

- ¡Me parece que para cortar la palabra es preciso, al menos, haber dejado

antes de hablar!

- ¡En América, no, señor mío! ¡En América, no!

Y mientras cambiaban esas palabras más agrias que dulces, ambos personajes iban tomando las calles que más les alejaban de sus casas; cruzaban barrios cuya situación les obligaría a dar un gran rodeo.

Frycollin les seguía siempre, pero no las tenía todas consigo al ver que su amo se paseaba por sitios tan retirados. No le gustaban esos sitios al criado Frycollin y menos tan cerca ya de las doce de la noche. En efecto, la oscuridad era profunda, y la Luna, en su creciente, comenzaba apenas a hacer «sus veintiocho días».

Frycollin miraba a derecha e izquierda, por si acaso les espiaban algunas sombras sospechosas. Y justamente pareció ver a unos cinco o seis hombretones que parecían irles siguiendo.

Instintivamente, Frycollin se acercó a su amo; pero por nada del mundo se hubiera atrevido a interrumpirle en medio de una conversación que le hubiera valido entonces también a él algunos golpes de rechazo.

En suma, la casualidad quiso que el presidente y el secretario del Weldon Institute se dirigiesen, sin percatarse, hacia Fairmont Park; cuando con más calor disputaban, atravesaron el Schuylkill River sobre el famoso puente metálico; sólo se encontraron algunos transeúntes retrasados, y se hallaron, por fin, en medio de vastos terrenos, unos desenvolviéndose en inmensos prados, otros cubiertos de hermosos árboles que convierten ese parque en un sitio único en el mundo.

Pero aquí los terrores del criado Frycollin volvieron a asaltarle de nuevo, y con más razón, pues las sombras aquéllas habían continuado en pos de ellos hasta el puente del Schuylkill River. Así es que tenía la pupila de sus ojos tan atrozmente dilatada, que se agrandaba hasta la circunferencia del iris. Y a la vez, todo su cuerpo disminuía, se retiraba como si estuviera, dotado de esa contractilidad especial de los moluscos y de ciertos animales articulados.

Es que el criado Frycollin era un cobarde consumado.

Era un verdadero negro de la Carolina del Sur, con una cabeza de tonto sobre un cuerpo de alfañique. Tenía justo veinte años, es decir, que jamás había sido esclavo, ni siquiera de nacimiento; pero no valía más por ello. Gesticulante, goloso, holgazán, y sobre todo de una cobardía estúpida, hacía tres años que estaba al servicio de Uncle Prudent. Cien veces había estado a punto de ser despedido; pero fue conservado por temor de tomar otro peor. Y, sin embargo, al servicio de un amo siempre dispuesto a lanzarse a las más audaces empresas, Frycollin debía en varias ocasiones ser puesto a prueba.

Pero existían también compensaciones. No le fastidiaban mucho sobre su gula y todavía menos sobre su pereza. ¡Ah, Frycollin! ¡Si hubieras podido leer el porvenir!

¿Pero por qué Frycollin no se había quedado en Boston al servicio de cierta familia Sneffel que, estando a punto de emprender un viaje a Suiza, había desistido de él por causa de los desplomes de nieve? Esa era la casa que le convenía a Frycollin, y no la de Uncle Prudent, en donde la temeridad estaba a la orden del día.

En fin, allí estaba, y su amo había concluido por acostumbrarse a sus defectos. Tenía una cualidad, es verdad. Aunque era negro de origen, no hablaba como los negros, lo cual debe de tenerse en cuenta porque no hay nada más desagradable que esa odiosa jerigonza, en que el empleo del nombre posesivo y el de los infinitivos se lleva hasta el abuso.

Por consiguiente, está bien probado que el lacayo Frycollin era cobarde, y como se dice vulgarmente, cobarde como una gallina.

Sea como quiera, a esa hora, casi las doce, el creciente de la pálida Luna comenzaba a desaparecer en el oeste, detrás de los altos ramajes del parque. Sus rayos, pasando a través de las ramas, iluminaban algunos trechos del suelo; así es que el bosque parecía menos sombrío.

Esto permitió a Frycollin dirigir una mirada más inquisitiva.

- ¡Brrr!, -exclamó-. ¡Están siempre ahí esos bribones! ¡No cabe duda que se acercan!

- Ya no pudo más, y dirigiéndose hacia su amo le dijo:

- ¿Master Uncle?...

Así era como le llamaba, y cómo quería el presidente del Weldon Institute que él lo llamase.

En este momento la disputa entre los dos rivales había llegado a su más alto grado. Y como se mandaban recíprocamente a paseo, Frycollin fue bruscamente invitado a tomar parte en este paseo.

Y mientras hablaban mirándose fijamente, Uncle Prudent se internó en las praderas desiertas del Fairmont Park, alejándose siempre del Schuylkill River, y del puente que había que volver a tomar para entrar en la ciudad.

Los tres se encontraron entonces en el centro de unos árboles centenarios, cuya cima se impregnaba de las últimas claridades de la Luna. En lo último del centro se abría un largo sitio claro, un óvalo maravillosamente dispuesto para la lucha de un ring. No había ningún accidente del terreno que pudiera molestar el galope de los caballos, ningún árbol que hubiera estorbado la vista

de los espectadores; era, en realidad, una pista circular de muchas millas.

Sin embargo, si Uncle Prudent y Phil Evans no hubieran estado ocupados en aquella disputa, si hubieran mirado atentamente, no hubiesen encontrado a ese sitio su aspecto habitual. ¿Era acaso un gran almacén de harinas para exportación, fundado todo aquello en la víspera? Verdaderamente, parecía un establecimiento de harinas para exportación, con el conjunto de sus molinos de viento, cuyas alas inmóviles entonces, susurraban en la sombra.

Pero ni el presidente ni el secretario del Weldon Institute notaron aquella extraña mudanza que presentaba el paisaje de Fairmont Park. Frycollin tampoco notó nada. Le parecía que los espías se acercaban, se juntaban como cuando van a hacer una mala partida. Había llegado Frycollin al miedo convulsivo; tenía los miembros paralizados, los cabellos erizados, en una palabra, estaba en el colmo del espanto.

Sin embargo, aunque se le doblaban las rodillas, tuvo todavía fuerzas para gritar por última vez:

- ¡Master Uncle!... ¡Master Uncle!

- ¡Eh! ¿Qué sucede? - respondió Uncle Prudent.

De seguro, Phil Evans y él se hubieran alegrado de zurrar al infeliz criado. Pero no les dio tiempo, ni Frycollin pudo contestarles. Se oyó un silbido al interior del bosque.

Enseguida se encendió una especie de estrella eléctrica.

Sin la menor duda, ello indicaba que había llegado el momento de ejecutar alguna acción violenta o abominable.

En menos tiempo del preciso para pensarlo, seis hombres salieron de detrás de los árboles: dos se echaron sobre Uncle Prudent, dos sobre Phil Evans, y otros dos sobre el criado Frycollin; estos últimos sobran evidentemente, pues el negro no se hallaba en estado de defenderse.

El presidente y el secretario del Weldon Institute, cogidos de improviso, quisieron resistir. No tuvieron tiempo ni fuerzas. En pocos momentos quedaron silenciosos a causa de la mordaza que se les puso, y ciegos por la venda con que les taparon sus ojos; así fueron rápidamente transportados a través del bosque. ¿Qué debían pensar sino que habíanse encontrado con esa clase de hombres poco escrupulosos que no tienen reparo en despojar a las personas que han permanecido hasta muy tarde en los bosques? Pero nada de esto sucedió. Ni siquiera se les registró, y eso que Uncle Prudent tenía siempre sobre sí, según costumbre, unos miles de dólares en billetes.

Para abreviar; un minuto después de la agresión, sin que los agresores hubieran cambiado una palabra entre sí, Uncle Prudent, Phil Evans y Frycollin

sintieron que se les dejaba con sigilo, no sobre la hierba de aquel claro, sino sobre una especie de suelo de madera que el peso de sus cuerpos hizo crujir. Ahí los colocaron juntos los unos de los otros, y cerraron la puerta. Oyeron el ruido del pestillo, que les probó que estaban prisioneros.

Entonces hubo un zumbido continuo, parecido a un estremecimiento, como unas frrr, cuyas erres se prolongaban indefinidamente, sin que se oyera ningún otro ruido en medio de aquella noche llena de paz.

¡Qué alarma al día siguiente en Filadelfia! Desde las primeras horas se conoció lo que había sucedido en la sesión del Weldon Institute, la aparición de un misterioso personaje, un ingeniero llamado Robur (Robur el Conquistador), la lucha que pareció querer trabar con los globistas, y, por fin, su inexplicable desaparición.

Pero todo ello no era nada comparado con lo que sucedió cuando se supo en la ciudad, que el presidente y el secretario del club habían desaparecido también en la noche del 12 al 13 de junio.

Se buscó por toda la ciudad y sus inmediaciones, pero inútilmente. Los periódicos de Filadelfia, los de Pennsylvania y hasta todos los de América se hicieron eco del acontecimiento y lo explicaron de mil modos, los cuales ninguno debía ser verdad.

Se prometieron grandes cantidades por medio de anuncios y carteles, no solamente a quien encontrara a los desaparecidos, sino también a cualquiera que diera algún indicio para encontrar la pista. Nada sirvió. Aunque se hubiera abierto la tierra para comérselos, no hubieran sido por eso mejor suprimidos de la superficie del Globo el presidente y el secretario del Weldon Institute.

A este propósito, los periódicos del Gobierno pidieron que el personal de policía se aumentara notablemente, puesto que se podían producir semejantes atentados contra los mejores ciudadanos de los Estados Unidos; y tenía razón...

Es verdad que los periódicos de oposición pidieron que aquel personal se licenciara como inútil, ya que podían ocurrir semejantes atentados, sin que fuera posible hallar a los autores, y, ciertamente, no podía negarse que les sobraba motivo.

En suma, la policía quedó como estaba, como lo estará siempre en el mejor de los mundos; que no es perfecta, ni lo será nunca.

Capítulo V

Donde se pacta una tregua entre el presidente y el secretario del Weldon

Institute

Una venda en los ojos, una mordaza en la boca, una cuerda alrededor de los puños y de los pies; por consiguiente, una imposibilidad absoluta de ver, hablar y moverse. No era pues, para envidiar la situación de Uncle Prudent, de Phil Evans y del criado Frycollin.

Además, el no saber quiénes eran los autores de aquel rapto, en qué sitio los habían arrojado, como si fueran simples bultos en un furgón de mercancías, ignorar dónde se hallaban, qué suerte sufrirían, era lo bastante para exasperar a los más pacientes seres de la raza ovina; y es sabido que los miembros del Weldon Institute no se parecen en nada a los carneros, y mucho menos en la paciencia. Sabiendo la violencia del carácter de Uncle Prudent, se puede uno figurar en qué estado debía hallarse.

En todo caso, Phil Evans y él debían pensar que les sería difícil ocupar su sitio en la mesa del club al día siguiente por la noche.

En cuanto a Frycollin, los ojos cerrados, la boca tapada, le era imposible pensar en ninguna cosa. Estaba más muerto que vivo.

Durante una hora, la situación de los prisioneros no se modificó. Nadie vino a verles ni a ponerles en libertad de andar y de hablar, que les hubiera hecho tanta falta. Sólo les era posible suspirar, lanzar algunos ayes, ahogados por las mordazas, y saltar como cabras que desfallecen cuando no se hallan en el estanque donde han nacido. Todo ello indicaba, como es fácil de comprender, una ira sorda; un furor reconcentrado, o mejor dicho, atado con una cuerda. Después de estos esfuerzos infructuosos, permanecieron inmóviles, por lo menos por un corto espacio de tiempo. Y entonces, puesto que les faltaba el sentido de la vista, probaron sacar algún indicio por medio del sentido del oído, de lo que era ese inquietante estado de cosas. En vano trataban de sorprender algún ruido, pues el interminable e inexplicable frrr los envolvía en una atmósfera fría y realmente incómoda.

No obstante; sucedió que Phil Evans, trabajando con mucha calma, pudo desatarse la cuerda que le sujetaba los puños. En efecto, poco a poco se aflojó el nudo, sus dedos pasaron unos sobre otros, y sus manos al fin recuperaron su soltura habitual.

Restableció la circulación frotándose las fuertemente. Un instante después Phil Evans había arrancado la venda que le tapaba sus ojos, la mordaza que tenía en la boca, cortando las cuerdas con la hoja fina de su bowie-knife. El americano que no tuviera siempre su bowie-knife en el bolsillo, no sería buen americano.

Además, todo lo que consiguió Phil Evans fue poder moverse y hablar. Sus

ojos no encontraron manera alguna de ejercitarse, por entonces al menos. Estaba la celda en la más negra oscuridad. Sin embargo, se filtraba una ligera raya de luz por una especie de tronerilla que había en la pared, a seis o siete pies de altura.

Phil Evans, como era de imaginar, no dudó ningún instante en libertar a su rival. Un momento bastó para cortar los nudos que le apretaban los pies y manos, sirviéndose para ello también de su bowie-knife.

En seguida, Uncle Prudent, que estaba casi ahogado por la rabia, se levantó, y se arrancó la venda y la mordaza, y con voz ahogada le dijo:

- ¡Gracias!

- ¡No!... Nada de gracias - respondió el otro.

- ¿Phil Evans?

- ¿Uncle Prudent?

- Aquí ya no hay presidente ni secretario del Weldon Institute, ya no hay adversarios.

- Tenéis razón - respondió Phil -. Sólo hay dos hombres que tienen que vengarse de un tercero, cuyo atentado exige severas represalias. Y ese tercero...

- ¡Es Robur!...

- ¡Desde luego, Robur!

Sobre este punto los dos ex antagonistas estaban naturalmente de acuerdo. Por lo tanto, no había que temer disputa alguna.

- ¿Y vuestro criado? - dijo Phil Evans, mostrándole a Frycollyn, que se movía como una foca. Hay que desatarle.

- Todavía no -decidió Uncle. Nos fastidiaría con sus lamentaciones, y tenemos otra cosa urgente que hacer más necesaria.

- ¿Y qué es ello, Uncle Prudent?

- Pues salvarnos, si es posible.

- Y también si es imposible.

- ¡Tenéis razón, Phil Evans, también si es imposible!

No dudaban ni por un momento que el autor de este atentado fuera otro que ese extraño Robur. Nadie hubiera hecho creer otra cosa al presidente y a su colega. En efecto, si hubieran sido solo honrados ladrones los autores de ello, los hubieran tirado al fondo del Schuylkill River con una cuchillada en la

garganta, luego de quitarles los relojes, alhajas, carteras, bolsillos, en vez de encerrarlos en el fondo de... ¿De qué?

Grave cuestión, en verdad, que convenía aclarar antes de dar inicio a los preparativos de una evasión que tuviera algunas probabilidades de éxito...

- ¡Phil Evans! -dijo de nuevo Uncle Prudent. Cuando salimos de esa sesión, en vez de decirnos mutuamente cosas desagradables, más nos hubiera valido no distraernos tanto. Si nos hubiéramos quedado en las calles de Filadelfia, nada de esto nos hubiera sucedido. Evidentemente Robur sospechó lo que pasaría en el club, previó la irritación que ocasionaría su actitud provocativa y colocó a la puerta a algunos de sus bandidos para ayudarle y defenderle si era preciso. Cuando desembocamos de la calle Walnut, esos esbirros nos espionaron, y al observar que nos internábamos imprudentemente en las avenidas de Fairmont Park, ya éramos suyos sin remedio.

- De acuerdo -respondió Phil Evans-. Sí; hemos tenido nosotros mucha culpa por no marcharnos directamente a casa.

- Siempre se tiene la culpa de no tener razón - contestó Uncle Prudent.

- En ese momento se oyó un suspiro muy largo, escapado del rincón más oscuro de la celda...

- ¿Qué es eso? - preguntó Phil Evans.

- ¡Nada!... Es Frycollin que sueña. Esperad...

Y Uncle Prudent continuó:

- Entre el momento en que nos cogieron, a pocos pasos del claro, y el momento en que nos introdujeron en este aposento, no han podido pasar más de dos minutos. Por tanto, es evidente que esos hombres no nos han sacado de Fairmont Park...

- Y en caso contrario, hubiéramos sentido muy bien el movimiento de traslación.

- De acuerdo -afirmó Uncle-. Por tanto, no hay duda que estamos encerrados en el compartimiento de un vehículo, acaso uno de esos largos carros de las praderas o algún coche de saltimbanquis...

- ¡Evidentemente! Pues si fuera un barco amarrado a la orilla del Schuylkill River lo notaríamos por el balanceo que la corriente imprimiría seguro de un extremo a otro.

- De acuerdo, siempre de acuerdo -repitió Uncle-, y creo que puesto que estamos aún en el claro, es momento de huir, sin que desesperemos de hallar más adelante a ese Robur...

- ¡Y hacerle pagar caro ese atentado a la libertad de los ciudadanos de los Estados Unidos de América!

- ¡Caro, muy caro!

- Pero, ¿quién es ese hombre?... ¿De dónde viene?... ¿Es un inglés, un alemán, un francés?...

- Es un miserable, eso basta - determinó Uncle Prudent-. Ahora manos a la obra.

Ambos con las manos extendidas, y los dedos abiertos, palparon las paredes para encontrar una hendidura. Nada; nada tampoco en la puerta. Estaba herméticamente cerrada. Era preciso, pues, abrir un agujero y escaparse por él. Faltaba saber si los bowie-knives podrían trabajar con fruto; si sus limas no se rompían en su trabajo.

- Pero ¿de dónde viene este estremecimiento que no cesa un momento? - preguntó Phil Evans, muy sorprendido de aquel rrrr continuo.

- El viento, sin duda - contestó Uncle Prudent.

- ¿El viento?... Hasta las doce de la noche me parece que el tiempo ha sido bueno.

- No hay duda, Phil Evans. Pero si no es el viento, ¿qué queréis que sea?

Phil Evans, después de haber sacado la mejor lima de su cuchillo, probó abrir un agujero junto a la puerta. Quizá bastaría hacer un agujero para abrirla por el exterior, si no estaba cerrada más que con el cerrojo, o si la llave había quedado puesta en la cerradura.

Algunos minutos de trabajo no dieron otro resultado que estropear las limas de su bowie-knife, quitarles las puntas y transformarlas en hierros de mil dientes.

- ¡Esto no muerde, Phil Evans! - dijo Uncle.

- No.

- ¿Estaremos, acaso, en una celda forrada de latón?

- De ninguna manera, Uncle Prudent. Se percibiría algún sonido metálico cuando se trabaja con la lima.

- ¿De madera o de hierro entonces?

- No, ni madera ni hierro.

- Entonces, ¿qué?

- Imposible decirlo; -pero es una substancia que no puede morder el acero.

Uncle Prudent, presa de un violento acceso de cólera, juró, pateó el sonoro piso de madera, mientras que sus manos buscaban, para estrangularle, a un Robur imaginario e impalpable por ahora.

- ¡Calma, Uncle Prudent! -le indicó Phil Evans-. ¡Calma! Probad vos ahora.

Uncle probó, pero el bowie-knife no pudo herir una pared que no conseguía rayar ni aún con sus mejores cuchillas, como si aquella hubiese sido de cristal.

La fuga, entonces, llegaba a ser impracticable, suponiendo que hubiera podido ello intentarse una vez abierta la puerta.

Fue menester resignarse de momento, cosa que no entraba en el temperamento del yanqui, y esperarlo todo de la casualidad, cosa que debe repugnar a los espíritus eminentemente prácticos. Pero esto no evitó que se dirigiesen unas ásperas censuras, palabras disonantes, violentas imprecaciones e invectivas a la destreza de Robur, el cual no debía ser un hombre capaz de conmoverse, aún cuando en la vida privada se manifestase el personaje que había sido en medio del Weldon Institute.

Sin embargo, Frycollin comenzaba a dar señales inconfundibles de malestar. Sea que experimentase espasmos en el estómago o dolores en los miembros, se movía de una manera desesperada.

Uncle Prudent creyó su deber poner término a esta gimnasia, cortando las cuerdas que oprimían al negro.

Pronto tuvo que arrepentirse. En aquel momento dio principio a una interminable letanía, en la que los terrores del espanto se entremezclaban con los sufrimientos del hambre. Frycollin se sentía tan atacado del cerebro y del estómago. Era difícil decir a cuál de las dos vísceras era deudor el negro del malestar que sufría.

- ¡Frycollin! - exclamó Uncle Prudent.

- ¡Master Uncle! ¡Master Uncle! -respondió el negro entre dos lúgubres visajes.

- Es posible que nos veamos condenados a morir de hambre en esta prisión. Pero estamos decididos a no sucumbir sino después de haber agotado todos los medios de alimentación susceptibles de prolongar nuestra existencia.

- ¡Queréis comerme! - exclamó Frycollin.

- Como se hace siempre con un negro en parecida circunstancia. Así pues Frycollin, procura hacerte olvidar.

- O te asaremos - añadió Phil Evans.

Y seguramente Frycollin debía tener miedo de ser empleado para la prolongación de dos existencias evidentemente más preciosas que la suya. Limitóse, pues, a gemir in petto.

No obstante, el tiempo transcurría, y toda tentativa para forzar la puerta o la pared había llegado a ser infructuosa, y era además, imposible reconocerlo. No era de metal, ni de madera, ni de piedra. Por otra parte; el pavimento de la celda parecía fabricado de la misma materia. Cuando se golpeaba con el pie, producía un sonido particular, que a Uncle Prudent le había costado trabajo clasificar en la categoría de los ruidos comunes. Otra observación: debajo de este pavimento parecía como que sonaba el vacío, cual si no hubiese directamente descansado sobre el terreno firme. ¡Sí! Aquel inexplicable frrr parecía acariciar la base inferior. Nada de eso era tranquilizador.

- ¿Uncle Prudent? - dijo Phil Evans.

- ¿Phil Evans? - respondió Uncle Prudent.

- ¿Pensáis que nuestra celda haya cambiado de lugar?

- De ninguna manera.

- Sin embargo, en el primer momento de nuestro encierro, he podido distintamente distinguir el fresco olor de la hierba y el perfume resinoso de los árboles del parque. Y ahora por más que aspiro el aire, me parece que todos esos aromas han desaparecido.

- En efecto.

- ¿Cómo explicarlo?

- Expliquémoslo de cualquier forma, Phil Evans, pero menos por la hipótesis de que nuestra prisión ha cambiado de lugar. Lo repito; si nos encontrásemos en un carruaje en marcha, o sobre un buque a sotavento, lo sentiríamos.

Frycollin lanzó luego un sordo gemido, que habría podido pasar por ser su último suspiro, si no hubiera sido seguido de otros muchos.

- Quiero creer que este Robur nos hará comparecer bien pronto ante su presencia - añadió Phil Evans.

- Lo espero -repuso Uncle Prudent, y yo le diré...

- ¿Qué?

- Que después de haber comenzado como insolente, ha terminado como bribón.

En este momento, Phil Evans observó que amanecía. Una luz, vaga aún, se filtraba a través de la estrecha tronera que había en la parte superior de la

pared, en el lado opuesto de la puerta. Debían de ser las cuatro de la mañana aproximadamente, pues a esta hora, en este mes de junio y bajo esta latitud, el horizonte de Filadelfia se colorea con los primeros rayos de la mañana.

Sin embargo, cuando Uncle Prudent hizo sonar su reloj de repetición, obra maestra que procedía de la misma fábrica de su colega, el diminuto timbre no indicó más que las tres menos cuarto, aunque podría suceder que el reloj se hubiese parado.

- ¡Diablos! - dijo Phil Evans-. A las tres menos cuarto debía aún ser de noche.

- Es, probable que el reloj haya experimentado un retraso - sugirió Uncle Prudent.

- ¡Un reloj de la Walton Watch Company! - exclamó Phil Evans.

De cualquier forma, lo cierto era que amanecía. Poco a poco la tronera se dibujaba en blanco en la profunda oscuridad de la celda. Sin embargo; si el alba aparecía más temprano de lo que permitía el cuadragésimo paralelo, que es el de Filadelfia, no se verificaba con aquella rapidez especial en las bajas latitudes.

Nuevas observaciones de Uncle con este motivo, nuevo fenómeno inexplicable.

- ¡Tal vez podría subirse hasta esa tronera - observó Phil Evans -, y procurar ver en dónde estamos!

- Se puede - respondió Uncle Prudent.

Y dirigiéndose a Frycollin:

- ¡Vamos, Fry, arriba!

El negro se incorporó.

- Apoya tu espalda contra esta pared - agregó Uncle-. Y vos, Phil Evans, empinaos sobre el hombro del muchacho, en tanto que yo apuntalo, a fin de que no os caigáis.

- Con mucho gusto - declaró Phil Evans.

Un instante después, con las dos rodillas sobre el hombro de Frycollin, tenía sus ojos a la altura de la tronera...

Pero la tronera estaba cerrada; no por un cristal lenticular como el de un tragaluz de un buque, sino por una simple vidriera. Aunque no era muy espesa, perturbaba la mirada de Phil Evans, cuyo radio de visión era excesivamente limitado.

- Bueno, romped ese cristal - dijo Uncle Prudent, cuando el otro explicó lo que le sucedía-, y acaso veréis mejor así.

Phil Evans dio un violento golpe con el mango de su bowie-knife sobre el cristal; lo que produjo un sonido argentino, pero no se rompió.

Segundo golpe, más violento. El mismo resultado.

- ¡Bueno! - exclamó Phil Evans-. Ese cristal no puede romperse...

En efecto, así lo era. Tal vez el cristal se hubiera fabricado con un crisol templado, según los procedimientos del inventor Siemens, puesto que, a pesar de los repetidos golpes, permanecía intacto.

Sin embargo, el espacio estaba bastante claro ahora para que su mirada pudiese extenderse afuera, por lo menos en el campo de visión cortado por el encuadramiento de la tronera.

- ¿Qué veis? - preguntó Uncle Prudent.

- Nada.

- ¡Cómo! ¿Ni un bosque?

- No.

- ¿Ni aún la copa de los árboles?

- Tampoco.

- ¿No estamos, pues, en el centro del claro?

- Ni en el claro, ni en el parque.

- ¿Distinguís por lo menos techos de casa, restos de monumentos? - preguntó Uncle Prudent, cuyo desengaño, mezclado de furor, no cesaba de acrecentarse.

- Ni techos, ni vestigios.

- ¡Cómo! ¿Ni un mástil de bandera, ninguna torre de iglesia, ninguna chimenea de fábrica?

- Nada más que el espacio.

En ese instante se abrió la puerta de la celda. Un hombre apareció en el umbral.

Era Robur.

- Honorables globistas - dijo con acento grave-, os encontráis ahora en libertad para andar por donde os plazca.

- ¡Libres! - exclamó Uncle Prudent.

- ¡Sí... dentro de los límites del Albatros!

Uncle Prudent y Phil Evans se precipitaron fuera de la celda.

¿Y qué vieron?

A doce o trece decámetros debajo de ellos, la superficie de un país que procuraban en vano reconocer.

Capítulo VI

De cómo los ingenieros, mecánicos y sabios, quizá harían bien no ocupándose de algunas cosas

¿En qué época cesará el hombre de profundizar la tierra para vivir en el azul y en la paz del cielo?

A esta pregunta de Camille Flammarion, la respuesta es fácil: sucederá esto en la época en que los progresos de la mecánica hayan permitido resolver el problema de la aviación. Y a la vuelta de algunos años, una utilización más práctica de la electricidad debería conducir a la solución del problema.

En 1783, mucho antes que los hermanos Montgolfier hubiesen construido el primer aerostato, y el físico Charles su primer globo, algunos espíritus aventureros ya habían soñado con la conquista del espacio por medio de aparatos mecánicos. Los primeros inventores no habían, pues, pensado en aparatos más ligeros que el aire, lo que la Física de su tiempo no hubiera permitido imaginar, ni en aparatos más pesados que él; las máquinas volantes, fabricadas a imitación del ave, pedían la realización de la locomoción aérea.

Esto era precisamente lo que había hecho aquel loco Ícaro, hijo de Dédalo, cuyas alas pegadas con cera, se derritieron al aproximarse al Sol.

Pero sin remontarnos a los tiempos mitológicos, sin hablar de Arquitas de Tarento, se encuentra ya en los trabajos de Dante de Perusa, Leonardo de Vinci, Guidotti, la idea de máquinas destinadas a moverse en medio de la atmósfera. Dos siglos y medio después comenzaron a multiplicarse los inventores. Por ejemplo, en 1742, el marqués de Bacqueville fabricó un sistema de alas, lo ensayó encima del Sena, y se rompió un brazo al caer. En 1768, Paucton concibió la disposición de un aparato de dos hélices, una suspensiva y otra propulsiva. En 1781, Meerwein, el arquitecto del príncipe de Bade, construyó una máquina de movimiento ortóptero y protesta contra la dirección de los aerostatos que acaban de inventarse. En 1784, Launoy y Bienvenu hicieron maniobrar un helicóptero movido por resortes. En 1808, un ensayo de vuelo por el austríaco Jacques Deguen. En 1810, ensayo de Deniau

de Nantes, donde los principios del más pesado que el aire se presentan. Después, desde 1811 hasta 1840, estudios e invenciones de Berblinger, de Vignal, de Sarti, de Dubochet, de Cagniard de Latour.

En 1842 apareció el inglés Henson con su sistema de planos inclinados y de hélices impulsadas por el vapor; en 1845, Cossus y sus aparatos de hélices ascensionales; en 1847, Camille Vert y su helicóptero de alas de plumas; en 1852, Letur con su sistema de paracaídas con dirección, cuyo experimento le costó la vida; ese mismo año Michel Loup con su plano deslizador abastecido con cuatro alas giratorias; en 1853, Beléguic y su aeroplano movido por hélice de tracción; Vaussin-Chardannes y su ciervo volante libre con dirección; Georges Cauley con sus planos de máquinas volantes, provistas de un motor de gas. De 1854 a 1863 surgen Joseph Pline, premiado por muchos sistemas aéreos; Bréant, Carlingford, Le Bris, Du Temple, Bright, cuyas hélices ascensionales giraban en un sentido inverso; Smythies, Panafieu, Crosnier, etcétera. En fin, en 1863, merced a los esfuerzos de Nadar, una sociedad del más pesado que el aire fue fundada en París. Aquí los inventores sometieron a experimentos máquinas, las cuales algunas habían sido ya premiadas: la de Ponton d'Amécourt y su helicóptero de vapor, de la Landelle y su sistema de combinaciones de hélices con planos inclinados y paracaídas, de Louvrié y su aeróscafo, d'Esterno y su pájaro mecánico, de Groof y su aparato de alas movidas por palancas. El impulso estaba dado; los inventores inventaban, los calculadores calculaban todo aquello que debe de hacer práctica la locomoción aérea.

Bourcart, Le Bris, Kaufmann, Smyth, Stringfellow, Prigent, Danjard, Pomès y de la Pauze, Moy, Pénaud, Jober, Hureau de Villeneuve, Achenbach, Garapon, Duchesne, Danduran, Perisel, Dieuaide, Melkisff, Forlanini, Brearey, Tatin, Dandrieux, Edison, los unos con alas o hélices, los otros con planos inclinados, imaginan, crean, fabrican, perfeccionan sus máquinas volantes, que estarán dispuestas a funcionar el día en que un motor de una potencia considerable y de una ligereza excesiva les sea aplicado por algún inventor.

Perdónese esta nomenclatura un poco larga. ¿No era necesario demostrar todos estos grados de la escala de la locomoción aérea por encima de la cual aparece Robur el Conquistador? Sin los tanteos, sin los experimentos de sus antecesores, ¿hubiera podido el ingenio concebir un aparato tan perfecto? No, Ciertamente. Y si no hubiera desdenes para aquellos que se obstinan todavía en buscar la dirección de los globos, se tendrían en una alta estimación a todos los partidarios del más pesado que el aire, ingleses, yanquis, italianos, austríacos, franceses; franceses sobre todo, cuyos trabajos perfeccionados por él mismo, le habían llevado a crear y luego construir esta máquina voladora, el Albatros, lanzado a través de las corrientes de la atmósfera.

- ¡Se hollará el cielo como se pisa la tierra! - afirmaba uno de sus más

encarnizados partidarios.

- ¡Es la locomoción aeromotriz! -había gritado el más vehemente de todos, que soplaban las trompetas de la publicidad- para despertar al Antiguo y al Nuevo Mundo.

Nada mejor establecido, en efecto, por experiencia y por cálculo, que el aire es un punto de apoyo bastante resistente. Por ejemplo, una circunferencia de un metro de diámetro formando paracaídas, puede no solamente moderar un descenso en el aire, sino también hacerle acompasado. Esto es, pues, lo que se sabía.

Sabíase igualmente que, cuando la prontitud de traslación es grande, el trabajo de pesantez varía casi en razón inversa del cuadrado de esta prontitud, y llega a ser casi insignificante.

Sabíase además, que cuanto más aumenta el peso de un animal volador, aumenta menos proporcionalmente la superficie alada necesaria para sostenerle, aunque los movimientos que verifique sean más lentos.

Un aparato de aviación debe, pues, construirse a propósito para utilizar estas leyes naturales que imitan al ave, «este tipo admirable de locomoción aérea», como dijo el doctor Marey, del Instituto de Francia.

En definitiva, los aparatos que pueden resolver este problema se resumen en tres especies:

1. Los helicópteros espiralíferos, que no son más que hélices con ejes verticales.

2. Los ortópteros, artefactos o máquinas que tienden a reproducir el vuelo natural de las aves.

3. Los aeroplanos, que no son, a decir verdad, más que planos inclinados como el ciervo volante, pero remolcados o impelidos por hélices horizontales.

Cada uno de estos sistemas había tenido, y aún tiene, partidarios decididos a no ceder en nada sobre este punto.

Sin embargo, Robur, por muchas razones, había rechazado los dos primeros.

Que el ortóptero, el ave mecánica, presentaba ciertas ventajas, nadie lo dudaba.

Los trabajos, los experimentos de Renaud en 1884, lo probaron. Pero, tal como se le había dicho, no es menester imitar servilmente a la Naturaleza. Las locomotoras no habían sido copiadas de las liebres ni los buques de vapor de los peces. A las primeras se les había colocado ruedas que no eran piernas; a los segundos hélices, que no eran nadaderas. Y no marchaban mal. Al

contrario. Por otra parte, ¿se sabía lo que ocurría mecánicamente en el vuelo de las aves, cuyos movimientos resultaban tan complejos?

El doctor Marey no sospechó que las plumas se entreabren durante el movimiento del ala para dejar pasar el aire, movimiento sumamente difícil para que lo produzca una máquina artificial.

Además, que los aeroplanos habían dado algunos buenos resultados, eso no era dudoso. Las hélices, oponiendo un plano oblicuo a la caída del aire, era el medio de producir un trabajo de ascensión, y los pequeños aparatos experimentados probaban que el peso disponible, es decir, aquel del cual se puede disponer fuera del que posee el aparato, aumenta con el cuadrado de la rapidez.

Había pues, grandes ventajas superiores aún a las de los aerostatos sometidos a un movimiento de traslación.

No obstante, Robur había pensado que lo que existía como mejor era, además, lo que supusiese la máxima sencillez. También las hélices, estas «santas hélices» que se habían colocado en frente del Weldon Institute, fueron las suficientes para todas las necesidades de la máquina volante. Las unas tenían el aparato suspenso en el aire, otras lo impulsaban en condiciones maravillosas de rapidez y seguridad.

En efecto, teóricamente, por medio de una hélice de un ritmo lo suficientemente corto, pero de una superficie considerable, como lo había dicho monsieur Victor Tatin, se podría, «llevando las cosas al extremo», levantar un peso indefinido impeliéndolo con la fuerza más mínima.

Si el ortóptero, con el movimiento alado, se eleva apoyándose normalmente sobre el aire, el helicóptero se eleva hiriéndolo oblicuamente con las ramas de su hélice, como si ascendiera sobre un plano inclinado. En realidad, éstas son alas en hélice, en lugar de ser alas en álabe. La hélice marcha necesariamente en la dirección de su eje.

¿Este eje es vertical? Ascende verticalmente. ¿Es horizontal? Avanza horizontalmente.

El aparato volante del ingeniero Robur poseía o ejercía ambas funciones.

He aquí la descripción exacta, la cual podía dividirse en tres partes esenciales: la plataforma, las máquinas de suspensión y de propulsión, y la maquinaria.

La plataforma era una construcción de treinta metros de longitud por cuatro de ancho, auténtico puente de nave con proa en forma de espolón. En la parte inferior quedaba colocada en forma redonda, un casco, sólidamente encajado, que encerraba los aparatos destinados a producir la potencia

mecánica, el pañol o depósito para las municiones, los aparatos, los útiles, el almacén general para las provisiones de toda especie, incluyendo los depósitos para agua. En derredor de la plataforma, algunos ligeros montantes, sujetos por un enrejado de alambres, soportando un objeto que se utiliza de cabrestante provisional. En la superficie se elevaban tres secciones, cuyos departamentos eran destinados para alojamiento del personal y para la maquinaria.

En la cavidad central funcionaba la máquina que daba movimiento a todas las demás máquinas de suspensión; en la proa, la máquina del propulsor de la proa; en la popa, la máquina del propulsor de la popa; estas tres máquinas tenían cada una su ejercicio especial. En el lado de la proa, en la cavidad, se hallaban la repostería, la cocina y el lugar destinado a la tripulación. En el lado de la popa, en la última cavidad, hallábanse dispuestos muchos camarotes, entre ellos el del ingeniero y un comedor; encima se elevaba una garita con cristales en la que iba el piloto, dirigiendo el aparato por medio de un poderoso timón. Todos los compartimientos estaban alumbrados por tragaluces cerrados de recios cristales, que tenían diez veces la resistencia del cristal ordinario.

Bajo el casco había un sistema de muelles destinados a dulcificar los aterrizajes, aún cuando éstos podían hacerse con una suavidad extrema, en tanto el ingeniero fuese el dueño del aparato.

Encima de la plataforma aparecían verticalmente treinta y siete ejes, de los cuales quince iban en la parte delantera repartidos de ambos lados; los siete restantes, más elevados, se hallaban en el centro. A primera vista, parecía el aparato un buque con treinta y siete mástiles. Sólo que todos aquellos mástiles, en lugar de velas, llevaban cada uno dos hélices horizontales, de un peso y de un diámetro bastantes pequeños, sin que esto fuera obstáculo para que se les pudiera imprimir una rotación prodigiosa.

Cada uno de aquellos ejes tenía un movimiento independiente del movimiento de los otros, y además, de dos en dos, cada eje giraba en sentido inverso; una disposición necesaria para que el aparato no emprendiera un movimiento giratorio. De esta forma las hélices, continuando su elevación sobre la columna de aire vertical, mantenían el equilibrio contra la resistencia horizontal. Así pues, este aparato aparecía provisto de setenta y cuatro hélices suspensivas, cuyas tres aspas estaban rodeadas de un círculo metálico, que haciendo el oficio de volante, economizaba la fuerza motriz. En la proa y en la popa, montadas en ejes horizontales, dos hélices propulsoras de cuatro aspas, con un movimiento inverso, giraban en sentido diferente y transmitían el movimiento de propulsión. Estas hélices de suspensión podían igualmente girar con extraordinaria rapidez.

En resumen, el aparato tenía a la vez sistemas que habían sido preconizados por Cossus, de la Landelle y Ponton d'Amecóurt, sistemas perfeccionados por el ingeniero Robur. Sin embargo, en la elección y aplicación de la fuerza motriz, el ingeniero tenía derecho a ser considerado como inventor.

No era al vapor de agua u otro líquido, ni al aire comprimido u otro gas elástico, ni a mezclas explosivas susceptibles a producir una acción mecánica, a quienes Robur había pedido la potencia necesaria para sostener y mover su aparato volador, sino a la electricidad, a este agente que, andando el tiempo, había de ser el alma del mundo industrial. De otra parte, no empleaba ninguna máquina electromotriz para producirlo.

Solamente pilas y acumuladores. ¿Qué elementos entraban en la composición de estas pilas? ¿Qué ácido las ponía en actividad? Ese era el secreto de Robur. Lo mismo podía preguntarse de los acumuladores. ¿De qué naturaleza eran sus láminas positivas y negativas? No se sabía. El ingeniero se había guardado bien de revelarlo y, por tanto, de reclamar patente de invención. Y eso a pesar del soberbio resultado: pilas de una capacidad extraordinaria, ácidos de una resistencia casi absoluta a la evaporación o a la congelación, acumuladores que dejaban muy lejos a los Faure-Sellon-Volckmar; en fin, corrientes cuyos amperios se contaban en números desconocidos hasta entonces.

De aquí una potencia en caballos eléctricos, por decirlo así, infinita, accionando las hélices que le daban al aparato una fuerza de suspensión y de propulsión superior a todas sus necesidades, en cualquier circunstancia.

Pero, no es menester repetirlo, todo aquello le pertenecía en propiedad al ingeniero Robur. Sobre esto conservaba un secreto absoluto. Si el presidente y el secretario del Weldon Institute no conseguían descubrirlo, era muy probable que el secreto quedara perdido para la humanidad.

Era una cosa sabida que este aparato poseía una estabilidad suficiente, a causa de la posición del centro de gravedad. No podía presumirse algún peligro en sus ángulos movedizos con el horizontal, ni había razón para temer una caída.

Restaba saber qué materia había usado el ingeniero Robur para la construcción de su aeronave, nombre que muy exactamente podía aplicarse al Albatros. ¿Qué materia era aquella tan dura que el bowie-knife de Phil Evans no había podido penetrarla, y de la que Uncle Prudent no había podido explicar nada? Pues sencillamente de papel.

Desde hace muchos años esta fabricación ha adquirido un desarrollo considerable.

Papel sin cola cuyas hojas están impregnadas de dextrina y almidón; luego, oprimidas en la prensa hidráulica, forman una materia tan dura como el acero. De ella se hacen garrochas, rieles, ruedas de vagón, etcétera, que a su cualidad de ser más sólidas que las de metal, añaden la de ser mucho más ligeras.

Pues bien: ésta era la sólida ligereza que Robur quiso usar para su aparato aéreo.

Todo: casco, aposentos, camarotes, estaba fabricado con papel de paja, convertido en metal bajo la presión, y además -lo que no era de desdeñar para un aparato que debía elevarse a grandes alturas- incombustible. Con respecto a las diversas partes de las máquinas de suspensión y de propulsión, ejes o paletas de las hélices, la misma fibra gelatinosa había producido a la vez una substancia resistente y flexible. Esta materia, pudiendo adaptarse a todas las formas, insoluble en su mayor parte a los gases y a los líquidos, ácidos o esencias, sin hablar de sus propiedades aislantes, había sido de un empleo muy precioso en la maquinaria eléctrica del Albatros.

El ingeniero Robur, su contramaestre Tom Turner, un mecánico y dos ayudantes, dos timoneros y un carpintero de buques, total ocho hombres; tal era el personal de la aeronave, que bastaba sobradamente para las maniobras exigidas por la locomoción aérea. Armas de caza y de guerra, utensilios de pesca, fanales eléctricos, instrumentos de observación, brújulas y sextantes para inspeccionar el camino, termómetros para el estudio de la temperatura, diferentes barómetros, unos para tomar la extensión de las alturas conquistadas, otros para indicar las variaciones de la presión atmosférica, un stormglass para prevenir tempestades, una pequeña biblioteca, una imprenta portátil, una pieza de artillería montada sobre su cureña en el centro de la plataforma, cargada por la recámara, con potencia para lanzar un proyectil de seis centímetros, un depósito de pólvora, balas, cartuchos de dinamita, cocina con horno, calentada por electricidad, una crecida cantidad de conservas, viandas ad hoc, con algunos hectolitros de brandy, whisky y ginebra; en fin, todo lo que puede proporcionar comodidades, por lo menos sin verse obligado a aterrizar a menudo; tales eran los materiales y las provisiones de la aeronave maravillosa, sin contar la famosa trompeta.

Además, había a bordo una ligera embarcación de caucho insumergible que podía contener ocho hombres en la superficie de un río, de un lago, o de un mar en calma.

Pero el ingeniero Robur ¿había por lo menos instalado paracaídas para el caso de algún accidente? No. El no creía en accidentes de este género. Los ejes de las hélices eran independientes. El detenimiento de los unos no afectaba la marcha de los otros.

El movimiento de la mitad bastaba para sostener al Albatros en su

elemento natural.

- Y con él -dijo Robur el Conquistador, ya que encontró la ocasión de informar de ello a sus forzados huéspedes- yo soy el señor de esta séptima parte del mundo, más grande que Australia, Oceanía, Asia, América y Europa; esta Icaria aérea que poblarán un día millones de Icaros.

Capítulo VII

En el cual Uncle Prudent y Phil Evans rehúsan todavía dejarse convencer

El presidente del Weldon Institute estaba estupefacto, y su compañero absorto.

Pero ni el uno ni el otro quisieron aparecer dominados de tan natural asombro.

Frycollin no disimulaba su admiración al sentirse llevado en el espacio a bordo de semejante máquina, y de ninguna manera procuraba ocultarlo.

Durante este tiempo, las hélices suspensoras giraban rápidamente por encima de sus cabezas. Por considerable que fuese entonces esta rapidez de rotación, se hubiera podido triplicar en caso que el Albatros hubiera querido levantarse a más altas zonas.

En cuanto a los dos propulsores, lanzados a una marcha moderada, no imprimían al aparato más que un andar de veinte kilómetros por hora.

Inclinándose fuera de la plataforma, los pasajeros del Albatros pudieron distinguir una larga y sinuosa cinta líquida que serpenteaba como un simple arroyo a través de un paisaje fragoso, en medio del centelleo de algunos lagos heridos oblicuamente por los rayos del Sol. Este arroyo era en realidad un río, y uno de los más importantes de aquel territorio. Y en la margen izquierda se dibujaba una cordillera montañosa, cuya prolongación se perdía de vista.

- Y nosotros, decid, ¿dónde estamos? - preguntó Uncle Prudent, con un acento que la cólera hacía tembloroso.

- No tengo necesidad de decíroslo - respondió Robur.

- ¿Y nos diréis adónde vamos? - añadió Phil Evans.

- A través del espacio.

- ¿Y esto va a durar mucho? - preguntó con ira reconcentrada Uncle Prudent.

- El tiempo que sea necesario.

- ¿Se trata, pues, de dar la vuelta al mundo? - preguntó irónicamente Phil Evans.

- Más que eso - contestó Robur.

- ¿Y si el viaje no nos conviene? - replicó Uncle Prudent.

- Será menester que os convenga.

He aquí un preludeo respecto a la clase de relaciones que iban a entablarse entre el dueño del Albatros y sus huéspedes, por no decir sus prisioneros. Pero, sin duda, quiso primero darles tiempo para reponerse y poder admirar el maravilloso aparato que los llevaba por los aires, y acaso para cumplimentar a su inventor. Por lo tanto, se paseó con indiferencia de una punta a otra de la plataforma. Los dejó en libertad para examinar la disposición de las máquinas y el arreglo de la aeronave, y fijar la atención en el paisaje cuyo relieve se desplegaba bajo sus ojos.

- Uncle Prudent -dijo entonces Phil Evans-; si no me equivoco debemos hallarnos sobre la parte central del territorio canadiense. Aquel río que corre al Noroeste debe ser el San Lorenzo, y la ciudad que dejamos a la espalda será la de Quebec.

Era, en efecto, la antigua ciudad de Champlain, cuyos techos de plomo brillaban con los reflejos del Sol. El Albatros se había elevado a 46° de latitud Norte, lo que explicaba el avance prematuro del día y la prolongación anormal del alba.

- Sí -replicó Phil Evans-; aquí veo la ciudad en forma de anfiteatro, la colina que sostiene su ciudadela; ¡el Gibraltar de América del Norte! ¡También veo la catedral inglesa y la francesa! ¡He aquí veo la aduana con su cúpula, tremolando el pabellón británico!

Apenas había pronunciado Phil Evans las anteriores frases, cuando la capital del Canadá comenzó a perderse a lo lejos. La aeronave de Robur entraba en una zona de pequeñas nubes que ocultaban poco a poco los rayos del Sol.

El ingeniero Robur, viendo entonces que el presidente y el secretario del Weldon Institute dirigían su atención sobre la disposición exterior del Albatros, se aproximó, y dijo:

- Y bien, caballeros: ¿creéis en la posibilidad de la locomoción aérea por medio de aparatos más pesados que el aire?

Habría sido difícil no someterse ante la evidencia. Sin embargo, Uncle Prudent y Phil Evans no respondían.

- ¿Os calláis? -prosiguió el ingeniero- ¡Sin duda os impide hablar el hambre! Pero si me he encargado de hacerlos viajar por el aire, creed que no los alimentaré con este fluido tan poco nutritivo. Vuestro desayuno os espera, ciudadanos.

Como ambos sentían que el hambre les agujoneaba vivamente, no se hallaban en el caso de andar con ceremonias. Una comida no obliga a nadie, y cuando Robur les hubiera llevado a tierra, contaban recuperar seguidamente su entera libertad de acción.

Ambos fueron llevados hacia una especie de garita en la popa, donde había un pequeño dining-room (comedor). Allí se veía una mesa limpiamente servida, en la que debían de comer durante el viaje. Había platos de diferentes conservas y, entre otros, una especie de pan, compuesto en partes iguales de harina y carne reducida a polvo, mezclado con un poco de manteca la cual, hervida en agua, proporciona una sopa excelente; después lonjas de jamón frito, y té por bebida.

Por su parte, Frycollin no había sido olvidado. En la proa había encontrado una gran sopa de pan. En verdad, era necesario que tuviese mucha hambre para comer, pues sus mandíbulas temblaban de miedo y hubieran podido negarle la facultad de masticar.

- ¡Si esto se rompiera!... ¡Si esto se rompiera! - repetía el negro, acobardado.

De aquí, zozobras continuas. ¡Hay que pensar en ello! ¡Una caída a quinientos cincuenta metros!

Una hora después Uncle Prudent y Phil Evans reaparecieron sobre la plataforma.

Robur no se encontraba allí ya. En la popa, el timonel en su garita acristalada, con la vista fija en la brújula, seguía imperturbable sin la menor vacilación, en el camino trazado por el ingeniero.

En cuanto al resto del personal, el desayuno los detenía muy probablemente en su puesto. Sólo un ayudante mecánico, destinado a la vigilancia de las máquinas, se paseaba de una a otra torrecilla.

No obstante si la rapidez del aparato era considerable, los dos colegas no podían juzgarla sino imperfectamente, aunque el Albatros había a la sazón salido de la zona de las nubes, y el suelo se mostraba a quinientos metros de distancia.

- ¡Esto parece increíble! - dijo Phil Evans.

- No lo creamos - decidió Uncle Prudent.

Encamináronse para colocarse en la proa, y dirigieron sus miradas hacia la parte oeste del horizonte.

- ¡Ah! Otra ciudad - dijo Phil Evans.

- ¿La podéis reconocer?

- ¡Sí! Me parece que es Montreal.

- ¿Montreal? ¡Si apenas hace dos horas que hemos dejado atrás a Quebec!

- Eso prueba que esta máquina anda con una rapidez de veinticinco leguas por hora, por lo menos.

En efecto, aquella era la rapidez de la aeronave; y si los pasajeros no se sentían molestados, era porque marchaban entonces en la misma dirección del viento. Con un tiempo tranquilo, esta rapidez los hubiese incomodado ostensiblemente, porque era casi la de un expreso. Con viento contrario, hubiera sido imposible soportarla.

Phil Evans no se engañaba. Debajo del Albatros aparecía Montreal, muy conocido por el Victoria-Bridge, puente tubular lanzado sobre el San Lorenzo, como el viaducto del ferrocarril encima de las lagunas de Venecia. Además, se distinguían sus anchas calles, sus inmensos almacenes, los palacios de sus Bancos, y su catedral basílica, recién construida según el modelo de San Pedro de Roma; y en fin, el Mont-Royal, que domina el conjunto de la ciudad y del cual se ha hecho un parque magnífico.

Era una ventaja que Phil Evans ya hubiese visitado antes las principales ciudades de Canadá. Pudo, por consiguiente, reconocer algunas de ellas sin preguntar nada a Robur. Luego de Montreal, a la una y media de la tarde pasaron sobre Ottawa, cuyas cascadas, vistas desde lo alto, se asemejaban a una vasta caldera en ebullición que presentaba con su hervidero el efecto más grandioso digno de contemplarlo.

- ¡He aquí el palacio del Parlamento! - dijo Phil Evans. Y mostraba una especie de juguete de Nüremberg, plantado sobre una colina. Este juguete, con su arquitectura polícroma, se parecía al Parlamento de Londres, así como la catedral de Montreal se parecía a San Pedro de Roma. Pero poco importaba, era una cosa incontestable que lo que se veía era Ottawa.

Bien pronto esta ciudad se redujo en el horizonte, y no formó ya más que una mancha luminosa sobre la tierra.

Eran las dos aproximadamente, cuando Robur reapareció. Su contraemaestre, Tom Turner, le acompañaba. No le dijo más que tres palabras. Este se las transmitió a los dos ayudantes colocados en las torres de proa y de popa. A una señal, el timonel modificó la dirección del Albatros, para llevarle a dos grados al Sudoeste. Al mismo tiempo Uncle y Phil pudieron entender

que una rapidez mayor acababa de imprimirse a los propulsores de la aeronave.

En realidad, esta rapidez hubiera podido duplicarse y sobrepujar a todo lo que se ha obtenido hasta hoy con las máquinas más rápidas de la locomoción terrestre.

Júzguese. Los torpederos pueden hacer veintidós nudos, osea cuarenta kilómetros por hora; los trenes sobre rieles cien; los buques patines sobre los ríos helados de los Estados Unidos, ciento quince; una máquina construida en los talleres Patterson con ruedas de engranaje, ha andado ciento treinta sobre la línea del lago Erie, mientras que otra locomotora, entre Trenton y Nueva Jersey, ciento treinta y siete.

Ahora bien: el Albatros, usando el máximo de potencia de sus propulsores, podía lanzarse a razón de doscientos kilómetros por hora, esto es cerca de cincuenta metros por segundo.

Pues bien, esta rapidez es la del huracán que arranca a los árboles de raíz, la del vendaval que durante la tormenta del 21 de septiembre de 1881, en Cahors, alcanzó ciento noventa y cuatro kilómetros. Esta es la rapidez media de la paloma viajera, la cual, sin embargo, no sobrepuja al vuelo de la golondrina ordinaria, sesenta y siete metros por segundo, ni la del martinete, ochenta y nueve metros.

En resumen, como lo había dicho Robur, el Albatros, desarrollando toda la fuerza de sus hélices, hubiera podido darle la vuelta al mundo en doscientas horas, es decir, en menos de ocho días.

Que el Globo terráqueo posea en esta época 450.000 kilómetros de vías férreas, o sea unas once veces la vuelta de la Tierra por el Ecuador, ¿qué le importaba a esta máquina voladora? ¿No tenía ella por punto de apoyo todo el aire del espacio?

¿Será menester añadirlo ahora? Aquel fenómeno, cuya aparición había asombrado tanto al público de ambos mundos, era la aeronave del ingeniero. Aquella trompeta que lanzaba sus ruidosas vibraciones por medio de los aires, era la del contramaestre Tom Turner. Aquel pabellón enarbolado sobre los principales monumentos de Europa, de Asia y de América, era el pabellón de Robur el Conquistador y de su Albatros.

Y si hasta entonces el ingeniero había tomado algunas precauciones para que no se le conociese; si con preferencia viajaba durante la noche, alumbrándose algunas veces con sus fanales eléctricos; si durante el día desaparecía sobre la capa de las nubes, en este momento parecía no querer ocultar ya el secreto de su conquista. Y si había venido a Filadelfia, si se había presentado en el salón de sesiones del Weldon Institute, ¿no daba acaso este

paso crucial para revelar su prodigioso descubrimiento, para convencer ipso facto a los incrédulos?

Se sabe de qué manera fue recibido: se verá cuáles eran las represalias que ahora pretendía ejercer sobre el presidente y el secretario del referido club.

Sin embargo, Robur se aproximó a los dos colegas. Estos fingían no experimentar ningún género de sorpresa acerca de lo que veían, ni lo de que a su pesar sentían.

Evidentemente, bajo el cráneo de estas dos cabezas anglosajonas se incrustaba una tenacidad que habría sido difícil desarraigar.

Por su parte, Robur no quiso todavía demostrar que él lo había notado, y como si continuara una conversación que, sin embargo, había sido interrumpida hacía ya más de dos horas, dijo:

- Señores; acaso se preguntan, sin duda, si este aparato maravillosamente apropiado para la locomoción aérea, es susceptible de desarrollar una velocidad mayor: no sería digno de conquistar el espacio si fuese incapaz de devorarlo. Yo he comprendido que para luchar contra el viento no había más que ser más fuerte que él, y yo lo soy. No he tenido necesidad de velas para conducirme, ni de remos, ni de ruedas para llevarme, ni de rieles para formarme un camino rápido. Aire, y nada más. Aire que me circunde, así como el agua circunda al barco submarino, y en el cual mis propulsores se apuntalen como las hélices de una embarcación. He aquí cómo es que yo he resuelto el problema de la aviación. He aquí lo que no hará jamás el globo, ni cualquier otro aparato más ligero que el aire.

Mutismo absoluto de los dos colegas, lo que no desconcertó en ningún instante al ingeniero. Contentóse con sonreír a medias, y continuó en forma interrogativa:

- Acaso me preguntaréis también si a esta capacidad de avanzar horizontalmente, el Albatros junta una potencia igual de camino vertical; en una palabra, si, hasta cuando se trata de visitar las altas zonas de la atmósfera, puede luchar con un aerostato. Pues bien, no os obligo a hacer entrar el Go ahead en lucha con él.

Los dos colegas se limitaron a encogerse de hombros.

Puede ser que esto significase que escuchaban o entendían al ingeniero.

Robur hizo una señal. Las hélices propulsoras se detuvieron al punto. Luego, tras haber corrido sobre sus huellas durante más de una milla, el Albatros quedó inmóvil.

A un segundo gesto que hizo Robur, las hélices suspensoras se movieron entonces con tal rapidez, que se hubiera podido comparar a la de las sirenas en

los experimentos de acústica. Su frrr subió cerca de una octava en la escala de los sonidos, disminuyendo en intensidad siempre a causa de la rarefacción del aire, y el aparato aéreo se levantó verticalmente como una calandria que lanza un grito agudo a través del espacio.

- ¡Amo mío, amo mío!... -repitió Frycollin-. ¡Con tal de que esto no se rompa!... Una sonrisa de desdén fue toda la respuesta de Robur. Durante algunos minutos, el Albatros ascendió dos mil setecientos metros, lo que ampliaba el radio de vista a setenta millas.

Después, cuatro mil metros, lo que indicó el barómetro que descendió a cuatrocientos ochenta milímetros.

Entonces, hecho este experimento, el Albatros volvió a descender. La disminución de la presión de las altas capas trae la disminución del oxígeno en el aire, y por lo tanto, en la sangre. Esta es la causa de los graves accidentes que han sucedido a ciertos aeronautas. Robur juzgaba inútil exponerse a ellos.

El Albatros volvió, pues, a la altura que prefería, y sus propulsores, puestos en marcha, lo arrastraron con una rapidez mayor hacia el Sudoeste.

- Ahora señores, si se os ocurre haceros alguna pregunta -dijo el ingeniero Robur, vosotros mismos podréis contestaros.

Luego, inclinándose sobre la barandilla, quedó absorto en su contemplación.

Cuando levantó la cabeza, el presidente y secretario del Weldon Institute estaban ante él.

- Ingeniero Robur -dijo Uncle Prudent, que procuraba en vano dominarse-; no nos hemos preguntado nada de lo que vos parecís creer. Sin embargo, os haremos una pregunta a la cual suponemos que tendréis la bondad de contestarnos.

- Hablad.

- ¿Con qué derecho nos habéis atacado en Filadelfia, en el parque Fairmont? ¿Con qué derecho nos habéis encerrado en este recinto? ¿Y con qué derecho nos lleváis contra nuestra voluntad a bordo de esta máquina voladora?

- ¿Y con qué derecho, señores globistas -repuso el ingeniero Robur-, me habéis insultado, gritado, amenazado en vuestro club, hasta el punto de que yo mismo me asombro de haber salido de allí con vida?

- Interrogar no es responder -contestó Phil Evans-. Y repito: ¿con qué derecho?

- ¿Queréis saberlo?

- Sí, queremos.
- Pues bien; ¡con el derecho del más, fuerte!
- ¡Qué cinismo!
- Pero, ¡qué verdad!

- ¿Y por espacio de cuánto tiempo, ciudadano ingeniero -preguntó Uncle Prudent, que estalló al fin-, durante cuánto tiempo tiene usted pretensión de ejercer vuestro derecho?

- ¡Cómo, señores! -respondió irónicamente Robur-. ¿Cómo os atrevéis a hacerme semejante pregunta, cuando vosotros no tenéis más que bajar vuestra mirada para gozar de un espectáculo que no tiene igual en el mundo?

El Albatros se reflejaba entonces en el inmenso espejo del lago Ontario. Acababa de atravesar el país tan poéticamente cantado por Cooper. Después siguió la costa meridional de este vasto estanque y se dirigió hacia el célebre río que derrama sus aguas en el lago Erie, rompiéndolas contra sus enormes y maravillosas cataratas.

Por un instante, un ruido majestuoso, un estallido sordo de tempestad se subió hasta él. Y como si alguna bruma húmeda se hubiese proyectado sobre los aires, la atmósfera se refrescó súbitamente.

Abajo, con un sonido que recordaba el que produce la herradura de un caballo, se precipitaban masas líquidas. Se habría dicho que era una enorme ola de cristal, en medio de millares de arco iris que producían la refracción, descomponiendo los rayos solares. Aquello era un espectáculo sublime.

Frente a estos saltos de agua, un puente, tendido como un hilo, unía un río con otro. Más abajo, a unas tres millas de distancia, había un puente colgante que en aquel momento cruzaba un tren que iba desde el río canadiense al río americano.

- ¡Las cataratas del Niágara! - exclamó Phil Evans, a pesar suyo.

Porque este grito se le escapó. Uncle Prudent a su vez, hacía el mayor esfuerzo para no admirarse de ninguna de aquellas maravillas.

Un minuto después, el Albatros había atravesado el río que separa a los Estados Unidos de la tierra canadiense y se lanzaba por encima de los vastos territorios de la América del Norte.

Capítulo VIII

Donde se verá que Robur decide responder a la importante cuestión que

se le propone

En uno de los camarotes de la parte de popa, Uncle Prudent y Phil Evans habían encontrado dos excelentes catres, sábanas y trajes de repuesto en buena cantidad, mantas y cobertores para el viaje. Un transatlántico no les habría ofrecido mayor comodidad. Si no durmieron con descanso fue porque ellos no quisieron, o al menos, porque se lo impidieron tantas inquietudes. ¿En qué aventura se habían embarcado?

¿A qué serie de experimentos habían sido invitados, invitati, si se permite utilizar esta semejanza de palabras francesas y latinas? ¿Cómo terminaría el asunto? Por último, ¿qué quería el ingeniero Robur? Había en esto materia para dar que pensar.

Respecto a Frycollin, el criado, éste se había colocado en la proa, en un camarote contiguo al del cocinero del Albatros, cuya vecindad no podía desagradarle. Gustábale comunicarse con los «grandes» del mundo. Pero si concluyó por dormirse, fue para soñar caídas sucesivas, proyecciones a través del vacío, que convirtieron su sueño en una espantosa pesadilla.

Y sin embargo; nada fue más tranquilo que esta peregrinación en medio de una atmósfera cuyas corrientes se habían apaciguado con la noche. Fuera del ruido de las aspas de la hélice no se escuchaba ni el más leve rumor en esta zona. Algunas veces, el silbido que despedía alguna locomotora que se desliza sobre los rieles o los aullidos de animales domésticos. ¡Singular Instinto! Estos seres terrestres sentían la máquina voladora pasar encima de ellos y lanzaban gritos de espanto ante su aproximación.

A la mañana siguiente, 14 de junio, a las cinco, Uncle y Phil se paseaban sobre la plataforma, podría decirse que sobre el puente de la aeronave. Nada había cambiado desde la víspera: el centinela de guardia en la proa y el timonel en la popa.

¿Por qué había un centinela de guardia? ¿Por ventura era de temer algún choque con un aparato del mismo género? No, desde luego que no. Robur no había hallado todavía imitadores. En cuanto a encontrar algún aerostato viajando por los aires, esta eventualidad estaba tan lejana, que era lógico no pensar en ella. En este caso, esto hubiera sido tanto peor para el aerostato: uno era la olla de hierro y el otro la olla de barro. El Albatros no hubiera tenido nada que temer de semejante colisión.

Pero si no ésta, otra colisión, sí podía tener lugar.

No hubiera sido imposible que la aeronave corriese el peligro de topar con alguna montaña que no hubiera podido evitar. Estos eran los escollos del aire, y Robur debía prevenirlos, como una embarcación previene los escollos del

mar.

El ingeniero había dado la dirección como lo hace un capitán, teniendo en cuenta la altura necesaria para dominar las altas montañas del territorio. Ahora bien, como la aeronave no debía tardar en mecerse sobre un país montañoso, era pues prudente la vigilancia, por si llegaba el caso de que ocurriese alguna desviación en el camino, digámoslo así.

Observando el país que atravesaban, Uncle y Phil distinguieron un extenso lago, a cuya punta inferior debía llegar el Albatros con dirección al Sur. Dedujeron de aquí, que durante la noche, el Erie había quedado atrás en toda su longitud. Y puesto que marchaba más directamente hacia el Oeste, la aeronave debía entonces sobrevolar la extremidad del lago Michigan.

- No cabe duda -dijo Phil-. Ese conjunto de tejados en el horizonte es Chicago.

No se equivocaba. Era, efectivamente, la ciudad en la cual funcionaban diecisiete ferrocarriles; la reina del Oeste, aquel vasto recipiente al que afluyen los productos de Indiana, del Ohio, de Wisconsin, del Missouri y de todas las provincias que constituyen la parte occidental de la Unión.

Uncle Prudent, gracias a un excelente catalejo marino que había encontrado en su camarote, reconoció con facilidad los principales edificios de la ciudad. Su compañero pudo indicarle iglesias, edificios públicos, numerosos elevators (graneros mecánicos), el inmenso hotel Sherman, parecido a un gran dado, por los centenares de puntos que figuraban ser los balcones de cada una de sus fachadas.

- Puesto que es Chicago -dijo Uncle Prudent-, esto prueba que nos han encaminado un poco más al Oeste de lo que convendría para volver a nuestro punto de partida.

En efecto, el Albatros se alejaba en línea recta de la capital de Pennsylvania.

Pero si Uncle Prudent hubiese querido poner a Robur en actitud de llevarle hacia el Este, no lo hubiera logrado en este momento. En la mañana de ese día, el ingeniero no se encontraba dispuesto a abandonar su camarote, bien porque estuviese ocupado en algunos trabajos, bien porque durmiese todavía. Los dos colegas tuvieron, pues, que desayunarse sin haberle visto.

La rapidez no se había alterado desde el día anterior. Dada la dirección del viento que soplaba del Este, esta rapidez no era molesta y, como el termómetro no bajaba más que un grado por cada ciento setenta metros de elevación, la temperatura era muy soportable. De manera que, bien reflexionado, hablando mientras se presentaba el ingeniero, Uncle Prudent y Phil Evans se paseaban

bajo lo que podría llamarse, el ramaje de las hélices, agitadas a la sazón por un movimiento giratorio de tal manera, que el giro ondulante de sus aspas se confundía en un disco semitransparente.

El Estado de Illinois fue también atravesado en su frontera septentrional en menos de dos horas y media. Pasaron por encima del Padre de las Aguas, el Mississippi, cuyos steam-boats, de dos pisos, no pasaban del tamaño de canoas. Después, el Albatros se lanzó sobre el río Iowa, tras haber entrevisto Iowa City hacia las once de la mañana.

Algunas cadenas de colinas (bluffs) serpenteaban a través de este territorio, en una dirección oblicua de Sur a Noroeste. Su altitud media no le exigía ningún movimiento excepcional a la aeronave. Por otra parte, estos bluffs no debían tardar en descender para dar espacio a las llanuras de Iowa, extendidas sobre toda su parte occidental y sobre Nebraska, inmensas praderas que se desenvuelven hasta el pie de las Montañas Rocosas. Acá y allá, numerosos ríos, afluentes o subafluentes del Missouri. Sobre sus márgenes, ciudades y aldeas tanto más raras, en cuanto el Albatros avanzaba con una mayor rapidez por encima del Far-West.

Nada particular ocurrió durante este día. Uncle Prudent y Phil Evans se entregaron a sus propias reflexiones. Apenas si vieron a Frycollin tendido en la proa, cerrando los ojos para no ver nada. Y sin embargo, no se encontraba preso de un vértigo, como podría asumirse. Falto de señales, este vértigo no hubiera podido manifestarse, como sucede cuando se llega a la cima de un edificio elevado. El abismo no atrae más que cuando se le domina desde la barquilla de un globo o la plataforma de una aeronave; o más bien, éste no es un abismo que surge debajo del aeronauta: es el horizonte el que sube y le rodea por todas partes.

A las dos, el Albatros pasaba encima de Omaha, cerca de la frontera de Nebraska.

Omaha City, verdadera cabeza de línea del camino de hierro del Pacífico, larga hilera de rieles de mil leguas, trazadas entre Nueva York y San Francisco. Por un momento se pudieron ver las aguas amarillentas del Missouri, luego la ciudad con sus casas de madera y ladrillo, colocadas al centro de este rico recinto como un anillo en la cadena de hierro que ata a la América del Norte por su talle. Sin duda, mientras los pasajeros de la aeronave observaban cada uno de estos pormenores, los habitantes de Omaha debieron distinguir el extraño aparato. Pero su asombro al verle caminar por los aires no podía ser más grande que la admiración del presidente y el secretario del Weldon Institute al encontrarse a su bordo.

En todo caso, éste era un hecho que los periódicos de la Unión iban a comentar.

Esto sería la respuesta al inexplicable fenómeno del que se hablaba en todo el mundo y del que se preocupaba hacía algún tiempo.

Una hora después, el Albatros había pasado Omaha. Quedó entonces demostrado que se encaminaba al Oeste, separándose del Plate River, cuyo valle sigue el Pacific Railway a través de la pradera. Esto no era para dejar satisfechos a Uncle Prudent y a Phil Evans, que en realidad sentíanse despistados.

- ¿Es serio este absurdo proyecto de querernos llevar a los antípodas?- dijo uno.

- ¡Y en contra de nuestra voluntad! -agregó el otro-. ¡Ah! ¡Que se ande con mucho cuidado el señor Robur! Yo no soy hombre para permitir que se burlen de mí.

- ¡Ni yo tampoco! -replicó Phil Evans-. Pero creedme, Uncle, procurad moderaros...

Guardad vuestra cólera para el momento en que sea oportuno soltar su estallido.

A eso de las cinco, después de haber atravesado las Montañas Negras cubiertas de pinos y cedros, el Albatros volaba por encima de este territorio que con justicia se ha llamado las Malas tierras de Nebraska, un caos de colinas de color de ocre, pedazos de montañas que si se hubieran dejado caer al suelo, se habrían hecho pedazos en su caída. Acá y allá en medio de este enorme juego de huesos, se hallaban ruinas de ciudades de la Edad Media con fuertes castillos, torres con buhardas y garitas. Pero en realidad, estas Malas tierras no son más que un osario inmenso donde blanquean por miríadas los restos de paquidermos, quelonios, y hasta se dice que de hombres fósiles, depositados por algún cataclismo desconocido de las primeras edades.

Cuando vino la noche, todo el recinto del Plate River se había atravesado. Ahora la llanura se desenvolvía hasta los límites extremos de un horizonte muy elevado por la altitud del Albatros.

Durante la noche, no fueron ya silbidos agudos de locomotoras, ni silbidos graves de los steam-boats los que turbaron la calma del firmamento estrellado. Prolongados gemidos subían algunas veces hasta la aeronave cuanto más cercanos se hallaban a tierra. Eran manadas de bisontes que atravesaban la pradera en busca de arroyos y pastos. Y cuando callaban, el estremecimiento de las hierbas bajo sus pies producía un rumor sordo, semejante a una inundación, y muy diferente del temblor constante de las hélices.

Luego, de tiempo en tiempo, un aullido de lobo, de zorro o de gato salvaje, y el ladrido del perro.

Y lo mismo podía decirse de los olores penetrantes, la menta, la savia y el ajeno, mezclados con los olores poderosos de las coníferas que se propagan a través del aire puro de la noche aromatizando la atmósfera.

En fin, para señalar todos los ruidos que procedían de la tierra, oyóse también un siniestro ladrido, que esta vez no era de los perros, sino el grito de un piel roja. Ni siquiera un pueblerino hubiera podido confundirlo con ningún otro grito.

A la mañana siguiente, 15 de junio, a las cinco, Phil Evans dejó su camarote. ¿Se encontraría esta vez con el ingeniero Robur?

En todo caso, deseoso de saber por qué no se había presentado el día anterior, se dirigió al contramaestre Tom Turner.

Tom Turner, de origen inglés, de cuarenta y cinco años, ancho de pecho y fuertes miembros, tenía una de esas cabezas enormes y características a lo Hogarth, tales como éste ha trazado todas las fealdades sajonas con la punta de su pincel. El que quiera examinar la cuarta plancha del Harlots Progress, allí encontrará la cabeza de Tom Turner, sobre los hombros del guardia de la prisión, y verá que su fisonomía no tiene nada de estimulante.

- ¿Veremos hoy al ingeniero Robur? - dijo Phil Evans.
- No lo sé - respondió Tom Turner, altivo.
- No os pregunto si ha salido.
- Puede ser.
- Ni cuándo volverá.
- Probablemente, cuando haya terminado sus excursiones.

Y sin decir más, Tom Turner entró en su departamento.

Fue necesario contentarse con tal respuesta, tanto menos tranquilizadora, cuanto que observada la brújula, vio que el Albatros seguía ascendiendo hacia el Noroeste.

¡Qué contraste entre el árido territorio de Malas tierras, abandonado por la noche, y el paisaje que se desenvolvía actualmente en la superficie del suelo!

La aeronave, después de haber volado mil kilómetros desde Omaha, se hallaba sobre una comarca que Phil Evans nunca había visitado. Algunos fuertes destinados a contener indios coronaban los bluffs con sus líneas geométricas, más bien formadas por empalizadas que por muros. Pocos pueblos, pocos habitantes en este país tan diferente de los territorios auríferos del Colorado, situados a muchos grados al Sur.

A lo lejos comenzaban a perfilarse, muy confusamente aún, una serie de

crestas que el Sol de Levante destacaba con un rayo de fuego.

De repente, esa misma mañana, Uncle y Phil se sintieron sobrecogidos por un frío intenso. Este descenso de temperatura no era debido más que a una modificación del tiempo, pues el Sol brillaba con soberbia claridad.

- Esto debe consistir en la elevación del Albatros - dijo Phil Evans.

En efecto, el barómetro colocado exteriormente en la puerta de la sección central, había descendido quinientos cuarenta milímetros, lo que significaba una elevación de cerca de tres mil metros. La aeronave se sostenía entonces a una gran altura.

Por otra parte, una hora antes debía haber llegado a cuatro mil metros de altura, ya que a su espalda se veían montañas cubiertas por nieves eternas.

Ni Uncle Prudent ni su compañero podían precisar cuál era el territorio que habían recorrido durante la noche; el Albatros pudo girar de Norte a Sur con excesiva rapidez, y esto era suficiente para desorientarlos.

No obstante, después de haber discutido varias hipótesis más o menos plausibles, se detuvieron en ésta: este país encerrado en un círculo de montañas, debía ser aquél que un acta del Congreso en marzo de 1872, había sido declarado Parque Nacional de los Estados Unidos.

Era, en efecto, aquella curiosa región. Merecía sin duda, el nombre de parque; un parque con montañas por colinas, lagos por estanques, ríos por arroyos, círculos por laberintos, y por chorros de agua, torrentes de maravillosa potencia.

En pocos minutos el Albatros se deslizó por encima del Yellowstone River, dejando el monte Stevenson a la derecha, y abordó el gran lago que lleva el nombre de esta corriente de agua. ¡Qué variedad en el trazado de los ríos de este paraje, cuyas playas están sembradas de obsidianas y de pequeños cristales que reflejan al Sol sus millares de facetas! ¡Qué capricho en la disposición de las islas que aparecen en su superficie!

¡Qué reflejo azulado proyectado por este espejo gigante! Y alrededor del lago, uno de los más elevados del Globo, ¡cuántos miles de volátiles, pelícanos, cisnes, gaviotas, patos y somormujos! Ciertas porciones de ríos, muy escarpados, se ven revestidas de una especie de velloncillo de árboles verdes, pinos y alerces, y del pie de las escarpas brotan innumerables jirones de blanca gasa. Era el vapor que se escapaba del suelo como de un enorme recipiente donde el agua se detiene, vaporizándose merced a los fuegos interiores en estado de ebullición permanente.

Entonces hubiera sido para el contraamaestre la ocasión de hacer gran provisión de truchas, el único pez que las aguas del lago Yellowstone alimenta

por millares. Pero el Albatros se mantuvo siempre a una altura tal que no se produjo ocasión de emprender una pesca que ciertamente habría sido extraordinaria.

En tres cuartos de hora todo lo más, fue atravesado el lago, y un poco más lejos, la región de estos peces que rivalizan con los más hermosos de Islandia. Inclínados sobre la plataforma, Uncle y Phil observaban las columnas líquidas que se enlazaban como para suministrar a la aeronave otro elemento nuevo. Eran el «Abanico», cuyos géiseres surgen en brillantes chorros, el «Castillo fuerte» que pareciera defenderse a golpes de tromba, el «Viejo fiel» con proyección coronada de arco iris, el «Gigante», cuyo empuje interno vomita un torrente vertical de una circunferencia de veinte pies, y más de doscientos pies de altura.

Este espectáculo incomparable, que se puede llamar único en el mundo, lo conocía sin duda Robur con todas sus maravillas, ya que no se presentó sobre la plataforma.

¿Fue solamente por complacer a sus huéspedes por lo que había lanzado su aparato por encima de este dominio nacional? Del modo que fuera, se abstuvo de buscar los plácemes de sus viajeros. Tampoco experimentó la menor inquietud ni aún durante la audaz travesía de las Montañas Rocosas, que abordó el Albatros a eso de las siete de la mañana.

Sábese que esta gran cadena se extiende como una enorme espina dorsal desde los riñones hasta el cuello de América septentrional, prolongándose en las cordilleras mexicanas. Es un desenvolvimiento de tres mil quinientos kilómetros que domina el pico James, cuya cima alcanza casi doce mil pies.

Ciertamente, multiplicando su andar por el aire como ave de alto vuelo, el Albatros hubiera atravesado las cimas más elevadas de esta cordillera, para venir a caer de un salto en el Oregón o en Utah. Existen pasos que permiten cruzar esta barrera sin subir a la cresta. Hay muchos de estos cañones, especie de cuellos más o menos estrechos a través de los cuales se puede caminar, tales como el Bridger, que toma el ferrocarril de los mormones y otros que se abren más al Norte o más al Sur.

A través de estos cañones penetró el Albatros, tras haber moderado su rapidez, a fin de no tropezar contra las paredes de la garganta. El timonel, con gran firmeza de mano, que hacía más eficaz aún la extremada sensibilidad del timón, maniobró como lo hubiera verificado con una embarcación de primer orden en una regata del Royal Thames Club. Fue una cosa verdaderamente extraordinaria, y por despechados que se manifestasen los dos enemigos de la teoría del «más pesado que el aire», no pudieron menos de maravillarse de la perfección de semejante máquina de locomoción.

En menos de dos horas y media atravesaron la gran cordillera, y el Albatros volvió a tomar su primitiva velocidad, a razón de cien kilómetros. Repetía entonces su marcha hacia el Suroeste, a fin de cortar oblicuamente el territorio de Utah; acercándose a la tierra, hasta que descendió algunos centenares de metros. De repente algunos silbidos llamaron la atención de Uncle Prudent y Phil Evans.

Era un tren del Pacific Railway, que se dirigía a la ciudad del Gran Lago Salado.

En este momento, obedeciendo a una orden dada en secreto, el Albatros descendió más todavía, de suerte que pudiera perseguir al convoy que marchaba a todo vapor. Al punto lo distinguieron y algunas cabezas salieron de las portezuelas de los vagones, y después, numerosos viajeros se trasladaron a las plataformas de los vagones. Algunos no vacilaban en saltar sobre los imperiales a fin de ver mejor esta máquina voladora.

Aclamaciones y hurras resonaron a través del espacio. Pero nada de esto hizo aparecer a Robur.

El Albatros descendió más todavía, moderando el juego de sus hélices suspensoras, retrasando su marcha para no dejar atrás el convoy, que hubiera podido tan fácilmente adelantar. Volaba encima como un enorme escarabajo, aunque hubiera podido ser una gigantesca ave de rapiña. Iba de derecha a izquierda, ora se colocaba por delante, ora volvía a su lugar, y orgullosamente enarboló su pabellón negro con un Sol dorado en el centro, al cual contestó el jefe del tren agitando la insignia de las treinta y siete estrellas de la Unión americana.

En vano los dos prisioneros quisieron aprovechar la ocasión que se les ofrecía para saber lo que iba a ser de ellos. En vano el presidente del Weldon Institute gritó con su robusta voz:

- ¡Yo soy Uncle Prudent de Filadelfia!

Y el secretario:

- ¡Yo soy Phil Evans, su colega!

Sus gritos se perdieron en los miles de hurras con los cuales los viajeros saludaron su tránsito.

Sin embargo, tres o cuatro tripulantes de la aeronave aparecieron en la plataforma.

Después uno de ellos, como hacen los marinos que pasan delante de un buque menos rápido que el suyo, alargó al tren un cabo de cuerda; una manera irónica de ofrecerles remolque.

Casi enseguida, el Albatros retomó su marcha habitual, y en media hora dejó atrás al expreso, que no tardó en perderse en la lejanía.

A la una y media de la tarde apareció un vasto disco que refractaba a los rayos solares, del mismo modo que lo hubiera hecho un inmenso reflector.

- Esta debe ser la capital de los mormones, Salt Lake City - exclamó Uncle.

Era, en efecto, la ciudad del Gran Lado Salado, y este disco era el techo redondo del Tabernáculo, en donde pueden refugiarse fácilmente unos diez mil santos. Como un espejo convexo, esparcía los rayos del Sol en todas direcciones.

Aquí se extendía la gran ciudad, al pie de los montes Wassatch, y cerca del Great Salt Lake. Bajo el aparato se desenvolvía el tablero de damas que figura en la mayor parte de las ciudades americanas, un tablero del cual puede decirse que tiene «más damas que casas», puesto que existe la poligamia entre los mormones. A su vez es un país bien ordenado, bien cultivado, rico en fibras textiles, y en el cual los rebaños de carneros se cuentan por millares.

Pero este conjunto se desvaneció como una sombra, y el Albatros se dirigió hacia el Noroeste con una rapidez tal, que fue bastante sensible, porque sobrepujaba a la del viento.

Bien pronto la aeronave voló por encima de las regiones de Sierra Nevada y de su territorio argentífero, al que únicamente superan los placeres auríferos de California.

- ¡Decididamente -dijo Phil-, debemos llegar a ver la ciudad de San Francisco antes de la medianoche!

- ¿Y después...? - preguntó Uncle Prudent.

Eran las seis de la tarde cuando se atravesó la Sierra Nevada, precisamente por la garganta de Truckee, que le sirve de paso al ferrocarril. No quedaban ya más que unos trescientos kilómetros por recorrer para llegar, sino a San Francisco, al menos a Sacramento, capital del Estado de California.

Tal fue entonces la rapidez que adquirió el Albatros, que antes de dar las ocho, la cúpula del Capitolio asomó en el horizonte del Oeste, para desaparecer luego detrás del horizonte opuesto.

Fue en este instante que Robur se presentó sobre la plataforma, y los dos colegas se le aproximaron.

- Ingeniero Robur -dijo Uncle Prudent-, ¡henos aquí en los confines de la América!

Se nos figura que esta broma va a cesar...

- Yo no bromeo jamás - respondió Robur.

Hizo una señal. El Albatros descendió rápidamente a tierra; pero al mismo tiempo tomó tal rapidez, que hubo necesidad de refugiarse en las garitas.

Apenas se cerró la puerta del camarote de los dos colegas, dijo Uncle Prudent, ya con los nervios rotos:

- ¡Si estoy un poco más con él le estrangulo!

- Será preciso intentar la fuga - decidió Phil Evans.

- ¡Sí!... Cueste lo que cueste.

Un prolongado murmullo llegó entonces hasta ellos.

Era el bramido de las olas del mar, que se estrellaban contra las rocas del litoral.

Era el Océano Pacífico.

Capítulo IX

En el cual el Albatros recorre unos diez mil kilómetros, terminando en un salto prodigioso

Uncle Prudent y Phil Evans estaban resueltos a fugarse. Si no hubiesen tenido que habérselas con ocho hombres extremadamente vigorosos que componían el personal del aparato, acaso habrían intentado la lucha. Un golpe de audacia hubiera podido hacerles dueños de la máquina y permitirse descender sobre algún punto de Estados Unidos. Pero eran dos (Frycollin no debía considerarse sino como cantidad negativa), y no había que pensar en ello. Ahora bien, puesto que no podía emplearse la fuerza, convenía recurrir a la astucia cuando el Albatros tomase tierra. Esto fue lo que Phil Evans procuró hacer comprender a su irascible colega, de quien temía siempre una violencia importuna, que hubiera agravado la situación.

En todo caso, éste no era el momento. La aeronave volaba a una gran altura por encima del Norte del Pacífico.

Al día siguiente por la mañana, 16 de junio, no se veía ya ninguna costa. Como el litoral se redondeó desde la isla de Vancouver hasta el grupo de las Aleutianas, parte de la América rusa cedida a los Estados Unidos en 1867, verosímilmente el Albatros le cruzaría por su extrema curvatura, si su dirección no se modificaba.

¡Cuán largas parecían las noches a los dos colegas! Por esto tenían afán de

salir de su camarote. Esa misma mañana, cuando se presentaron sobre el puente, horas antes el alba había iluminado ya el horizonte del Este. Se aproximaba el solsticio de junio, el día más largo del año en el hemisferio boreal, y bajo el sexagésimo paralelo apenas era de noche.

En cuanto a Robur, por costumbre o con segunda intención, no se apresuraba en salir de su departamento. Ese día, cuando salió, se limitó a saludar a sus huéspedes en el momento en que se cruzaba con ellos en la popa de la aeronave.

Poco después; con los ojos inyectados en sangre a causa del insomnio, la mirada extraviada y las piernas vacilantes, Frycollin se atrevió a salir de su garita. Marchaba como un hombre que siente que el terreno que pisa no es sólido. Su primera mirada fue para el aparato suspensor que funcionaba con una regularidad tranquilizadora y sin grande rapidez.

Hecho esto, el negro, siempre titubeando, se dirigió a la barandilla del aparato, asiéndose a ella con ambas manos, a fin de asegurar mejor el equilibrio. Se entendía que deseaba formarse una idea del país en que el Albatros se cernía, a doscientos metros como máximo.

Frycollin debió forzar mucho su valor para arriesgarse a semejante tentativa. Era mucha su audacia, desde luego, someter su persona a una prueba de tal naturaleza y más aún dada su cobardía.

Primero, se mantuvo con el cuerpo inclinado hacia atrás, ante la barandilla; luego la sacudió para comprobar su solidez; luego se enderezó para encorvarse en seguida hacia delante, y finalmente echó la cabeza afuera. No está demás decir que mientras ejecutaba estos movimientos, tenía los ojos cerrados.

Pero cuando al fin los abrió, ¡qué grito! ¡Y cuán pronto se retiró! ¡De qué manera hundió la cabeza entre los hombros!

En el fondo del abismo había visto el inmenso océano. Sus cabellos se hubiesen puesto de punta, si no los hubiera tenido ensortijados.

- ¡El mar!... ¡El mar!... - exclamó.

Y Frycollin se hubiera caído contra la plataforma, de no haberse hallado cerca el cocinero para recibirle en sus brazos.

Este cocinero era francés, y tal vez un gascón, a pesar que se llamaba Francisco Tapage. Si no era gascón, por lo menos había acaso aspirado las brisas del Garona durante su infancia. ¿Pero cómo se encontraba este Francisco Tapage al servicio del ingeniero? ¿Por qué serie de circunstancias formaba parte del personal del Albatros?

Nada se sabe absolutamente. En todo caso, este pillete hablaba inglés lo mismo que un yanqui.

- ¡Eh! ¡Firme! ¡Enderézate! - exclamó, sosteniendo al negro Frycollin, dándole un golpe vigoroso en la cintura.

- ¡Señor Tapage!... - respondió el pobre diablo arrojando miradas desesperadas sobre las hélices.

- ¡Firme, Frycollin!

- ¿Se rompe eso algunas veces?

- No; pero esto concluirá por romperse.

- ¿Por qué? ¿Por qué?...

Porque todo cansa, todo pasa y todo se rompe, como se dice en mi país.

- ¡Y el mar que está debajo!...

- En caso de caer, más vale que sea en el mar.

- ¡Pero uno se ahoga!...

- Antes que uno se ahogue, se cuidan de comérselo los tiburones -afirmó Francisco Tapage acentuando la frase.

Un instante después, merced a una reacción de terror, Frycollin se había sepultado en el fondo de su cabina.

Durante este día, 16 de junio, la aeronave iba a una marcha moderada. Parecía rasar la superficie de ese mar tranquilo, impregnado del Sol que avanza a poca altura.

Uncle y su compañero permanecían en su camarote, a fin de no encontrarse con Robur, que se paseaba fumando, unas veces solo, otras con el contramaestre Tom Turner. No había más que un corto número de hélices funcionando, y esto bastaba para mantener el aparato con toda seguridad en las bajas zonas de la atmósfera.

En estas condiciones, las gentes del Albatros hubieran podido entregarse al placer de la pesca para dar variedad a su vida monótona, si las aguas del Pacífico hubieran contenido abundante pesca.

Pero en la superficie del mar aparecían solamente algunas ballenas de la especie de vientre amarillo que miden hasta veinticinco metros de longitud, y son los cetáceos más temibles de los mares boreales. Los pescadores de profesión se guardan bien de atacarlas: ¡tan prodigiosa es su fuerza!

Sin embargo, arponeando una de estas ballenas, sea con el arpón ordinario, o sea con el cohete Fletcher o la jabalina bomba, de la cual había gran surtido a bordo, esta pesca hubiera podido hacerse sin peligro.

Pero ¿a qué conducía esta muerte inútil? Sin embargo, y sin duda con la

finalidad de demostrar a los dos miembros del Weldon Institute lo que podía obtener con su aeronave, Robur quiso pescar uno de estos formidables cetáceos. Al grito de ¡Ballena!

¡Ballena! Uncle Prudent y Phil Evans salieron de su camarote. Tal vez habrían divisado algún buque ballenero. En este caso, para salir de su prisión volante, ambos hubieran sido capaces de precipitarse en el mar, contando con la eventualidad de ser recogidos por una embarcación. Desgraciadamente, no era así.

A todo esto, el personal entero del Albatros se había formado sobre la plataforma.

Esperaba.

- ¿Así que vamos a pescar, señor Robur? - preguntó el contramaestre Turner.

- Sí, Tom - respondió el ingeniero.

En sus puestos junto a la maquinaria se hallaban el mecánico y sus dos ayudantes, preparados para ejecutar las maniobras que se les mandase por medio de gestos. El Albatros no tardó en descender al mar, deteniéndose a unos cincuenta pies sobre el nivel del agua.

No había ningún buque a la vista lo que pudieron ver los dos colegas, ni tierra en donde hubieran podido saltar, admitiendo que el ingeniero Robur no hubiera hecho nada para volver a subir.

Muchos chorros de vapor y de agua lanzados por sus fosas nasales, anunciaron muy pronto la presencia de las ballenas que venían a respirar a la superficie del mar.

Tom Turner, ayudado por uno de sus camaradas, se había colocado delante. A su alcance tenía una de las jabalinas bombas, de fabricación californiana, que se lanzan con un cañoncito. Es un tipo de cilindro de metal que acaba en una bomba cilíndrica, armada de una espiga con punta a manera de anzuelo.

Desde el banco de la proa, sobre el cual acababa de subir, indicaba Robur con la diestra a los mecánicos, y con la izquierda al timonel, las maniobras que éstos tenían que ejecutar. De esta manera mandaba a la aeronave en todas las direcciones, tanto horizontal como vertical. No podría imaginarse con qué rapidez, y con qué precisión obedecía el aparato. Se habría dicho que era un ser organizado, cuya alma era la del ingeniero Robur.

- ¡Ballena!... ¡Ballena!... - exclamó de nuevo Tom Turner.

En efecto, observábase surgir el lomo de un cetáceo a unos cuatro cables por la proa del Albatros.

El Albatros fue a colocarse encima y se detuvo cuando se encontró a unos sesenta pies de la ballena.

Tom Turner apuntó su arma que reposaba sobre una horquilla fija en la baranda.

Salió el tiro, y el proyectil, llevando consigo una larga cuerda, cuyo extremo hallábase sujeto a la plataforma, hirió el cuerpo de la ballena. La bomba, llena de una materia fulminante, hizo explosión, y estallando, lanzó una especie de pequeño arpón de dos ramas, que se incrustó en las carnes del animal.

- ¡Atención! - exclamó Turner.

Uncle y Phil, pese a su animosidad, se interesaron en el espectáculo.

La ballena, herida gravemente, agitó su larga cola en el agua hasta el extremo de hacer saltar grandes masas de líquido que se introdujeron en la proa de la aeronave.

Luego, el animal se sumergió a gran profundidad, arrastrando la cuerda previamente enroscada en una tina llena de agua a fin de que no se incendiara con el frotamiento.

Cuando por fin la ballena volvió a la superficie, quiso huir a todo escape en dirección Norte.

Puede imaginarse la rapidez con que el Albatros se lanzó en su persecución. Los propulsores se detuvieron, dejándose libre al animal, sosteniéndose en línea con él.

Tom Turner estaba dispuesto a cortar la cuerda, en caso que el monstruoso cetáceo hubiera vuelto el remolque demasiado peligroso. Por espacio de media hora, y acaso a una distancia de seis millas, el Albatros fue arrastrado de esta manera; luego, notóse que la ballena comenzaba a debilitarse.

Entonces, a un gesto de Robur, los ayudantes mecánicos dieron marcha atrás, y los propulsores comenzaron a oponer cierta resistencia a la ballena, que poco a poco se aproximó a bordo.

Al instante la aeronave colocóse a unos veinticinco pies encima del animal. Su cola batía todavía el agua con increíble violencia y revolviéndose, mostrando unas veces el lomo y otras el vientre, producía enormes remolinos.

De repente se incorporó, por decirlo así, levantó la cabeza y la sumergió luego con tal rapidez, que Tom Turner apenas tuvo el tiempo necesario para darle cuerda.

De pronto la aeronave fue arrastrada hasta la superficie de las aguas. Formóse un gran remolino en el lugar donde el animal había desaparecido. Un

golpe de mar saltó sobre la baranda, de la misma manera que cae sobre las empavesadas de un buque que corre contra el viento y las olas.

Felizmente, Tom Turner de un hachazo, cortó la cuerda, y el Albatros, desprendido de su remolque, se remontó a doscientos metros, merced a la potencia de sus hélices ascensionales.

En cuanto a Robur, había maniobrado el aparato sin que le hubiese abandonado ni un instante su sangre fría.

Algunos minutos después, la ballena volvió a aparecer sobre la superficie, esta vez muerta, y de todas partes acudieron las aves marinas para arrojar sobre el cadáver, lanzando graznidos capaces de aturdir o ensordecir a todo un Congreso.

El Albatros, no teniendo nada que hacer con aquel despojo, tornó a emprender su marcha hacia el Oeste.

Al día siguiente, 17 de junio, a las seis de la mañana, se perfiló una tierra en el horizonte. Eran la península de Alaska y la larga cordillera de rocas de las Aleutianas.

El Albatros saltó por encima de esta barrera, donde pululan las focas con piel, que cazan los aleutianos por cuenta de la Compañía rusoamericana. ¡Excelente negocio la captura de estos anfibios, de seis a siete pies de largo, y peso trescientas a quinientas libras! Se veían hileras interminables, enfiladas en frente de batalla, y que se habrían podido contar por millares.

Si no tropezaron al paso del Albatros con estos animales, no sucedió lo mismo con los somormujos, lumnos e imbienas, cuyos roncós graznidos atronaron en el espacio, y que desaparecieron bajo las aguas como si se hubieran visto amenazados por alguna formidable fiera del aire.

Los dos mil kilómetros del mar de Bhering, desde las primeras Aleutianas hasta la punta extrema de Kamchatka; los atravesaron durante las veinticuatro horas del día y de la noche siguiente. Para poner en ejecución su proyecto de fuga, Uncle Prudent y Phil Evans no se encontraban ya en condiciones favorables. Ni en las desiertas riberas de la Alta Asia, ni en los parajes del mar de Okhotsk podía efectuarse una evasión con probabilidades de éxito. Visiblemente, el Albatros se encaminaba hacia las tierras del Japón o de la China. Aquí, aunque tal vez no fuera prudente entregarse a la discreción de los chinos y japoneses, los dos colegas estaban resueltos a fugarse, si la aeronave hacía alto en un punto cualquiera de estos territorios.

Pero, ¿haría alto? No se trataba de él como de un pájaro que acaba por fatigarse de un prolongado vuelo, o de un globo que a falta de gas se ve obligado a descender.

Había provisiones para muchas semanas aún, y sus órganos de solidez maravillosa, no sentían debilidad ni cansancio.

Diose un salto sobre la península de Kamchatka, de la que apenas se percibió el establecimiento de Petropavlosk y el volcán Klontschen durante el 18 de junio; luego otro salto por encima del mar de Okhotsk, cerca de la altura de las islas Kuriles, que forman una barrera quebrada por centenares de pequeños canales. El 19 de junio, al amanecer, el Albatros pudo alcanzar el estrecho de Laperouse, cerrado entre la punta septentrional del Japón y la isla Sajalin, en esa pequeña Mancha en donde desagua el gran río siberiano, el Amur.

En esto, se levantó una densa neblina, que la aeronave superó sin dejar de seguir su ruta. La altitud que mantenía, sin embargo, no debía hacerle temer la presencia de ningún obstáculo temible, ni monumentos elevados con los que pudiera impactar, ni montañas contra las cuales hubiera corrido el riesgo de encontrarse en su vuelo. Este país era poco escabroso, repetimos, pero la precaución se tomaba para evitar aquellos vapores que habría sido poco agradables, amén que todo se hubiera mojado a bordo.

La capa de brumas se elevaba de trescientos a cuatrocientos metros. La acción de las hélices fue más rápida, y más allá de la neblina, encontró el Albatros las regiones deslumbradas del cielo.

En estas condiciones, Uncle y Phil hubieran encontrado algún trabajo para realizar sus proyectos de evasión, admitiendo que hubiesen podido salir del aparato.

Aquel día, en ocasión de que Robur pasaba cerca de ellos, se detuvo un instante, y les dijo, con el aparente aire de no dar al asunto la menor importancia:

- Caballeros, un buque de vela o de vapor perdido en las brumas, de las cuales no puede salir, ha de hallarse siempre muy molesto. No navega sino al toque del silbato o del cuerno. Necesita detener su marcha, y a pesar de tantas precauciones, a cada instante hay que temerse una colisión. El Albatros no experimenta ninguno de estos cuidados. ¡Que se le presenten brumas! Sabrá librarse de ellas. El espacio es suyo, enteramente suyo. No ha de sentir temores.

Dicho esto Robur continuó tranquilamente su paseo sin esperar alguna respuesta que él no había pedido, y el humo de su pipa se perdió en el azul.

- Uncle Prudent -dijo Phil Evans-: Parece que este asombroso Albatros no tiene nada que temer.

- Ya lo veremos - respondió el presidente del Weldon Institute.

Aquella neblina continuó tres días: el 19, 20 y 21 de junio, con una persistencia sensible. Fue necesario elevarse para evitar tropezar con las montañas japonesas del Fujiyama. Pero habiéndose disipado la cortina de brumas, se distinguió una inmensa ciudad con palacios, quintas, casas de recreo, jardines y parques. Todavía sin verla, Robur la hubiese reconocido solo por los ladridos de sus millares de perros, por los graznidos de sus aves de rapiña, y sobre todo, por el olor cadavérico que arrojan al espacio los cuerpos de los ajusticiados.

Los dos colegas se hallaban sobre la plataforma, en el instante que el ingeniero tomaba notas para el caso en medio de la neblina.

- Señores -dijo-, no tengo ninguna razón para ocultaros que esta ciudad es Yedo, la capital del Japón.

Uncle Prudent no respondió. En presencia de Robur se sofocaba, como si el aire faltase en sus pulmones.

- Esta vista de Yedo -prosiguió- es verdaderamente curiosa.

- Por curiosa que sea no vale... - empezó a replicar Phil Evans.

- ¿No vale lo que Pekín? -interrumpió el ingeniero-. Soy de la misma opinión, y vos podréis juzgar de ello dentro de poco tiempo.

No era posible ser más amable.

El Albatros, que tomaba rumbo hacia el Sudeste, cambió entonces su dirección, a fin de buscar en el Este un nuevo sendero.

Durante la noche se disipó la neblina, y aparecieron síntomas de un tifón no muy lejano; bajada rápida del barómetro, desaparición de vapores, grandes nubarrones en forma elipsoidal, signos extraños en el fondo cobrizo del cielo; en el horizonte opuesto, manchas largas de carmín perfectamente trazadas en un mantel de pizarra, y un ancho sector enteramente claro en el Norte; además, el mar aparecía tranquilo, pero sus aguas, que eran del color del Sol, tomaron un tono sombrío de escarlata que parecía amenazador.

Afortunadamente, este tifón se desencadenó más al Sur, y no tuvo otro resultado que el de disipar las brumas amontonadas durante los tres días anteriores.

En el espacio de una hora se atravesaron los doscientos kilómetros del estrecho de Corea, y después la punta extrema de esta península.

En tanto que el tifón batía las costas Sudeste de China; el Albatros se balanceaba sobre el mar Amarillo, y durante los días 22 y 23, por encima del golfo de Petcheli; el 24 remontaba el valle de Pei-Ho y se cernía al fin, sobre la capital del Celeste Imperio.

Inclinados fuera de la plataforma, los colegas del Weldon Institute, como lo había anunciado el ingeniero, pudieron ver distintamente esta ciudad inmensa, el muro que la divide en dos partes, ciudad manchú y ciudad china, los doce barrios que la rodean, los anchos bulevares que confluyen hacia el centro, los templos, cuyos techos colores amarillos y verdes se bañaban en el Sol levante, los parques que rodean los hoteles de los mandarines; luego, en medio de la ciudad manchú, las seiscientos setenta y ocho hectáreas de aquella Ciudad Amarilla con sus pagodas, sus jardines imperiales, sus lagos artificiales, su montaña de carbón que domina a toda la capital; y en fin, en el centro de la Ciudad, como un cuadro de tejido chino embutido en oro; la ciudad Roja; es decir, el Palacio Imperial, con todas las fantasías de su inverosímil arquitectura.

En este momento, bajo el Albatros, el aire estaba lleno de una armonía singular.

Se habría pensado oír un concierto de arpas eólicas. En el aire cerníanse un centenar de escarabajos de diferentes formas, posadas en hojas de palmeras o de pandanos, provistos en su parte superior de una especie de aro de madera ligero, sostenido por una caña delgada de bambú. Bajo el soplo del viento, todas aquellas hojas, de notas tan variadas como las de un armonio, exhalaban un murmullo de efecto melancólico.

Parecía que en aquel lugar se respiraba oxígeno musical.

Robur tuvo entonces el capricho de aproximarse a la orquesta aérea, y el Albatros vino a bañarse en las ondas sonoras que los insectos emitían a través de la atmósfera.

Pero de repente se produjo un extraordinario efecto en medio de esta numerosa población. Redobles de tambores y otros instrumentos formidables de las orquestas chinas, disparos de fusiles por millares, disparos de morteros por centenares, todo lo motivó la presencia del aparato. Si los astrónomos de China reconocieron aquel día que la máquina aérea que veían, era el objeto cuya aparición había motivado tantas disputas, los miles de chinos, desde los de humilde túnica, hasta los mandarines más elegantes, lo tomaron por un monstruo apocalíptico que acababa de aparecer sobre el cielo de Buda.

No se inquietó nadie por estas demostraciones en el inabordable Albatros, pero las cuerdas que sujetaban a los ciervos volantes en las pértigas clavadas en los jardines imperiales, fueron cortadas o desatadas vivamente. De aquellos ligeros insectos, unos volvieron rápidamente a tierra, acentuándose sus acordes, mientras que otros cayeron como pájaros heridos en sus alas por el plomo.

Una formidable sonata, producida por la trompeta de Tom Turner, fue

lanzada en la capital y cubrió las últimas notas del concierto aéreo. Pero esto no impidió el tiroteo terrestre. Sin embargo, a causa de una bomba que estalló a unos veinte pies de su plataforma, el Albatros ascendió a las zonas inaccesibles.

¿Qué pasó durante los días siguientes? Ningún incidente del cual hubieran podido aprovecharse los prisioneros. ¿Qué dirección tomó la aeronave? Invariablemente, la del Suroeste, lo que denotaba el propósito de aproximarse al Indostán. De otra parte, ocurrió que la tierra, ascendiendo sin cesar, obligaba al Albatros elevarse más y más, según convenía. Doce horas después de dejar a Pekín, Uncle y Phil pudieron entrever una parte de la Gran Muralla china sobre el límite de Chan-Si. Luego, apartándose de los montes del Kuen-Lun oriental, pasaron encima del valle de Wang-Ho y atravesaron la frontera del Imperio sobre el límite del Tibet.

El Tibet se compone de una serie de altas mesetas sin vegetación, acá y allá picos nevados, barrancos llenos de arbustos raquíticos, torrentes alimentados por los hielos derretidos, hondonadas cubiertas con brillantes capas de sal, lagos encajonados en los verdosos bosques, y sobre todo, un viento constantemente glacial.

El barómetro, que bajó a cuarenta y cinco milímetros, indicaba una latitud de más de cuatro mil metros sobre el nivel del mar. A esta altura la temperatura, aún cuando fuera en los meses más calurosos del hemisferio boreal, no llegaba a cero. Este frío, combinado con la rapidez del Albatros, hacía que la situación fuese poco soportable.

Por ello, aún cuando los prisioneros tenían a su disposición mantas de viaje, preferían entrar y permanecer en su camarote.

Será ocioso decir que hubo necesidad de dar una extremada rapidez a las hélices suspensoras, a fin de mantener al aparato en vuelo, y que funcionaban por igual, de manera tan perfecta, que parecía mecerse por el estremecimiento de sus alas.

Este día, Gartok, ciudad del Tibet Occidental, obra maravillosa de la provincia de Guarikhorsum, pudo ver pasar al Albatros del tamaño de una paloma mensajera.

El 27 de junio, Uncle Prudent y Phil Evans notaron una enorme barrera dominada por algunos picos elevados confundidos entre las nieves, y que cortaba el horizonte.

Ambos colegas, encorvados en su camarote de proa para resistir a la rapidez del movimiento, observaban estas masas colosales.

- ¡El Himalaya, sin duda! -exclamó Phil Evans-. Y es probable que este

Robur vaya a continuar la ruta sin cuidarse de pasar por la India.

- ¡Tanto peor! -murmuró Uncle Prudent-. Sobre este gigantesco territorio, tal vez habríamos podido...

- A menos que no quisiera dar la vuelta a la cordillera por Birmania al Este, o por Nepal al Oeste.

- En este caso, le desafío a que pueda atravesarla.

Al día siguiente, 28 de junio, el Albatros se encontraba en frente de la gran masa, encima de la provincia de Zang. Al otro lado del Himalaya estaba la región de Nepal.

En realidad, tres cordilleras cortan sucesivamente el camino de la India cuando se viene del Norte. Las dos septentrionales, entre las que se había deslizado el Albatros como buque entre enormes escollos, son las primeras que aparecen en esta barrera del Asia Central. En primer lugar, el Kuen-Lun, y en segundo Kara-Korun, que dibujan este valle longitudinal y paralelo al Himalaya, casi en la misma línea que se dividen los grandes lagos del Indo al Oeste, y del Brahmaputra al Este.

- ¡Qué soberbio panorama orográfico! ¡Más de doscientas cimas cuyas alturas han sido ya medidas, de las cuales diecisiete alcanzan más de veinticinco mil pies! Delante del Albatros, a 8.840 metros, se elevaba el monte Everest. A la derecha, el Dwalaghiri, con 8.800 metros. A la izquierda, el Kinchanjunga; con 8.592, relegado a segundo lugar desde las últimas medidas del Everest.

Evidentemente, Robur no tenía pretensión de tocar la cima de los picos; pero sin duda que conocía los diversos pasos del Himalaya, entre otros, el paso de Ibi-Gamin, el cual atravesaron los hermanos Schlagirtweit, en 1856, a una altura de 6.800 metros.

Hacia allí se lanzó resueltamente.

Pasaron algunas horas angustiosas. Sin embargo, si la rarefacción del aire no llegó a ser tal, que fuese necesario recurrir a aparatos especiales para renovar el oxígeno en los camarotes, el frío por lo menos fue extraordinario.

Robur, colocado en proa con la cara oculta por un capuchón, dirigía las maniobras.

Tom Turner tenía en la mano la barra del timón. El mecánico vigilaba atentamente sus pilas, cuyas substancias ácidas no tenían que temer nada respecto a la congelación.

Las hélices, lanzadas al máximo de su velocidad, daban sonidos cada vez más agudos, cuya intensidad fue extrema, a pesar de la poca densidad del aire.

El barómetro dejó a doscientos noventa milímetros, lo que indicaba siete mil metros de altura.

¡Magnífica disposición de este caos de montañas! Por todas partes cimas nevadas.

No se observaban lagos, sino hielos que descendían hasta diez mil pies desde su base, ni hierbas; solo unas raras fanerógamas sobre el límite de la vida vegetal. Tampoco se divisaban esos admirables pinos y cedros que se agrupan en bosques espléndidos en los flancos inferiores de la cordillera. Ni siquiera los gigantescos helechos propios de los bosques asiáticos, ni las interminables lianas tendidas de un tronco a otro. Ningún animal, ni caballos selváticos, ni búfalos, ni bueyes tibetanos. Sólo, de vez en cuando, alguna gacela extraviada entre aquellas alturas. Ni pájaros, a no ser alguna pareja de esas chovas que se elevan hasta las últimas capas del aire respirable.

Cruzado el paso, el Albatros comenzó a descender. Al salir de esta garganta, fuera ya de la región de los bosques, no se distinguía más que una campiña infinita, que se extendía hasta el límite del horizonte.

Entonces Robur avanzó hacia sus huéspedes, y con un solemne acento mordaz les dijo:

- Caballeros, ¡La India!

Capítulo X

En el cual se verá, cómo y por qué Frycollin fue puesto en remolque

Lejos estaba de la intención del ingeniero pasear su aparato por encima de aquellas maravillosas comarcas del Indostán. Si había atravesado el Himalaya, era sólo para demostrar cuán admirable era la ingeniosa máquina de locomoción de que era dueño, para convencer a los que no habían querido convencerse; no pretendía ninguna otra cosa. ¿Era esto decir que el Albatros fuese perfecto, a pesar de que la perfección no existe en el mundo? Ya lo veremos.

En todo caso, si en su fuero interno Uncle Prudent y su compañero no podían por menos que admirar la potencia de semejante obra de la locomoción aérea, hacían lo posible por no demostrarlo. No buscaban otra cosa que la ocasión de poder fugarse.

Ni siquiera admiraron el soberbio espectáculo que se presentaba a su vista, en tanto que el Albatros seguía las pintorescas márgenes del Penjab.

Existe en la base del Himalaya una extensión de terrenos cenagosos donde brotan vapores insalubres; ésta es Tehri, en la cual la fiebre permanece en estado endémico.

Pero aquello no podía perturbar ni comprometer la salud de su tripulación. Subió, sin apresurarse mucho, hacia el ángulo que forma el Indostán en el punto de enlace del Turquestán y de la China. El 29 de junio, desde las primeras horas de la mañana, apareció ante sus ojos el incomparable valle de Cachemira.

¡Ah! ¡Pero cuán incomparable es esta garganta que dejan en medio, el grande y el pequeño Himalaya! Surcada por innumerables contrafuertes que forman la enorme cordillera y que concluyen en el paraje del Hidaspe, está regada por las caprichosas ondulaciones del río que vio luchar a los ejércitos de Poros y de Alejandro, es decir, la India y Grecia en las guerras del Asia central. Allí se encuentra siempre este Hidaspe aunque las dos ciudades fundadas por el Macedonio en recuerdo de su victoria, han desaparecido también, ya que ni aún se sabe en la actualidad en qué sitio estuvieron edificadas.

Durante la mañana, el Albatros voló sobre Srinagar, más conocido bajo el nombre de Cachemira. Uncle Prudent y su compañero vieron una magnífica ciudad extendida sobre las dos márgenes del río, sus puentes de madera tendidos como unos hilos, sus casas de recreo adornadas con ventanas rasgadas, sus vergeles sombreados por altos y copudos árboles, sus múltiples canales, con barcas como cáscaras de nueces y remeros como hormigas, sus palacios, templos, kioscos, mezquitas, sus bungalows a la entrada de los barrios, todo aquel panorama envuelto por la reverberación de las aguas; además, su antigua ciudadela de Hari Parvati, situada sobre una colina, como el más importante de los fuertes de París enfrente del Monte Valeriano.

- Esto se llamaría Venecia -dijo Phil Evans-, si estuviéramos en Europa.

- Y si estuviésemos en Europa -agregó Uncle Prudent-, sabríamos también hallar el camino de América.

El Albatros no tardó en situarse encima del lago que cruza el río, y emprendió su vuelo a través del valle del Hidaspe.

Durante media hora, habían descendido a diez metros del río, en donde quedó estacionado. Luego, merced a un tubo de goma que sacaron fuera de la aeronave, Tom Turner y sus agentes se ocuparon en aprovisionarse de agua, que fue aspirada por una bomba movida por las corrientes de los acumuladores.

Durante esta operación, Uncle Prudent y Phil Evans se lanzaron mutuas miradas.

Un mismo pensamiento había cruzado por sus cerebros. Se hallaban a pocos metros de altura de la superficie del Hidaspe, al alcance de las orillas. Ambos eran buenos nadadores, y una inmersión podía devolverles la ansiada libertad; y cuando hubieran desaparecido entre dos aguas ¿cómo podía Robur aprisionarlos de nuevo? Para dejar sus propulsores la posibilidad de obrar, era necesario que el aparato se mantuviese por lo menos a dos metros encima del lago.

En un instante se ofrecieron a sus mentes todas las posibilidades en pro y contra.

En un instante lo pensaron todo. Pero cuando al fin se disponían a lanzarse, muchas manos cayeron sobre sus hombros.

Se les vigilaba. No tenían, pues, la posibilidad de huir.

No se rindieron sin resistencia; quisieron rechazar a quienes los sujetaban; pero los hombres del Albatros eran fuertes y robustos.

- Señores -se limitó a decir el ingeniero luego que los yanquis fueron dominados-, cuando se tiene el gusto de viajar en la compañía de Robur el Conquistador, como vosotros le habéis tan justamente calificado; y a bordo de su admirable Albatros, ¡no se le abandona de esa manera, a la inglesa! Añadiré también que no se le abandona jamás.

Phil Evans pudo contener a su compañero, que parecía dispuesto a ejercer algún acto de violencia. Los dos entraron en su camarote, pero ahora más resueltos aún a fugarse, aunque debiera costarles la vida, y sin que importara dónde fueran a caer.

El Albatros tomó nuevamente su dirección hacia el Oeste. Durante este día, con una rapidez mediana, cruzó el territorio de Cabulistán, cuya capital se distingue al momento; después, la frontera del reino de Herat, a 1.100 kilómetros de Cachemira.

En aquellas comarcas, tan disputadas todavía en el camino abierto a los rusos hacia las posesiones inglesas de la India, aparecieron grandes masas de hombres, columnas de convoyes, en una palabra, todo lo que constituye las fuerzas y material de un ejército en marcha. Se oyeron también cañonazos y el fuego graneado de la fusilería. Pero el ingeniero no se mezclaba jamás en asuntos que no le incumbían, a menos que se tratase de alguna cuestión de honor o humanitarismo. Si Herat, como se dice, es la llave del Asia Central, y esta llave estaba en un bolsillo inglés o en una bolsa moscovita, le tenía sin cuidado. Sus intereses terrestres no se relacionaban más que con los audaces que hacen del aire su único dominio.

Por otra parte, el país no tardó en desaparecer debajo de un desatado

huracán de arena, como acontece a menudo en aquellas regiones. Este viento, que se llama teblad, contiene elementos deletéreos entre la inmensa polvareda que levanta a su paso. ¡Y cuántas caravanas perecen en estos torbellinos!

En cuanto al Albatros, con el fin de escapar de esta polvareda que habría podido alterar la delicadeza de sus engranajes, se levantó para buscar a dos mil metros una zona más limpia.

De esta forma desapareció la frontera de Persia, y sus extensas llanuras llegaron a quedar invisibles. El andar era muy moderado, aunque no había motivo para temer ningún escollo. En efecto, aunque el mapa indica algunas montañas, éstas tan solo alcanzan una altura mediana; sin embargo, en las cercanías de la capital convenía evitar o apartarse del Demavend, cuyo pico nevado alcanza cerca de 6.600 metros; luego sigue la cordillera de Elburz, al pie de la cual se halla edificado Teherán.

Desde las primeras horas del 2 de julio, surgió el Demavend, como si brotase de entre la tempestad de arena.

El Albatros se dirigió por encima de la ciudad, a la que el viento envolvía en una nube de finísimo polvo.

Sin embargo, a eso de las diez de la mañana, se pudieron distinguir los anchos fosos que rodean el recinto, y en el centro el palacio del Shah, de murallas revestidas de placas de porcelana, sus surtidores que parecían tallados en enormes turquesas de un azul brillante.

Esto fue solo una rápida visión. A partir de este punto, el Albatros, modificando su marcha se encaminó casi directamente al Norte. Algunas horas después se encontraba dominando una pequeña ciudad, edificada en un ángulo septentrional de la frontera persa, sobre las márgenes de una vasta extensión de agua, cuyo límite no se podía distinguir ni al Norte, ni al Este.

Era el puerto de Ashurada, la estación rusa más avanzada en el Sur. Esa extensión de agua era un verdadero mar: el mar Caspio.

Surgieron más torbellinos de polvo. Filas de casas a la europea, establecidas a lo largo de un promontorio, con un campanario que las domina.

El Albatros descendió sobre este enorme lago, cuyas aguas se encuentran a unos trescientos pies sobre el nivel del mar. Por la noche se dirigía a la costa turquestana unas veces, y otras a la costa rusa, que asciende hacia el golfo de Balkan; y en la mañana del 3 de julio se mecía a cien metros sobre el mar Caspio.

No se divisaba tierra ni por la parte de Asia ni por la de Europa. En la superficie del mar veíanse velas blancas, henchidas por la brisa. Eran embarcaciones indígenas; conocidas por su forma; berebeys, de dos mástiles;

kayuks, antiguos bajeles piratas de un solo palo, y simples canoas de servicio público o pesca. Acá y allá, se elevaban hasta el Albatros algunas columnas de humo, expelidas por las chimeneas de diversos barcos con base en Ashurada, que Rusia sostiene para vigilar las aguas turcomanas.

Esa misma mañana, el contramaestre Tom Turner hablaba con el cocinero Tapage, y a una pregunta de éste dio la siguiente respuesta:

- Sí; permaneceremos aproximadamente cuarenta y ocho horas encima del Caspio.

- Bien -respondió el cocinero-. ¿Seguramente nos permitirán pescar?

- ¡Ya lo creo!...

Puesto que debían emplearse cuarenta y ocho horas para recorrer las seiscientas veinticinco millas que mide este mar de largo, por doscientas de anchura, la velocidad del Albatros tenía que ser muy moderada, y hasta nula durante la pesca.

Ahora bien; aquella respuesta de Tom Turner fue escuchada por Phil Evans, quien se hallaba entonces en la proa.

En aquel instante, Frycollin se obstinaba en fatigarle con sus incesantes quejas, rogándole al mismo tiempo que interviniera con su amo para que buscara la forma de llevarle a tierra.

Phil Evans -dijo de pronto Uncle Prudent, que se había acercado a su compañero-; pienso que no debemos de hacernos ilusiones sobre las intenciones de este miserable respecto a nosotros.

- Ninguna -contestó Phil Evans-. ¡Nos devolverá la libertad cuando se le antoje, y puede ser que no nos la devuelva nunca!

- ¡En ese caso, debemos intentarlo todo para dejar el Albatros!

- El cual es preciso confesar que es un famoso aparato.

- Convengo en ello -exclamó Uncle Prudent-; pero es el aparato de un bribón que nos aprisiona con el menosprecio de todo derecho. Además, este aparato constituye para nosotros y los nuestros un peligro latente, a no ser que logremos destruirle...

- Comencemos por salvarnos -respondió Phil Evans-. Luego veremos.

- Sea -contestó Uncle Prudent-, y aprovechemos las ocasiones que se presenten.

Evidentemente, el Albatros atravesará el mar Caspio; luego se lanzará sobre Europa, bien por el Norte encima de Rusia, o por el Oeste encima de los países meridionales.

Pues bien, en cualquier lugar que pongamos el pie, nuestra salvación está asegurada hasta el Atlántico. Conviene encontrarse dispuestos para aprovechar la ocasión.

- Pero -preguntó Phil Evans-, ¿cómo huir?

- Escuchadme -respondió Uncle Prudent-. Sucede algunas veces, durante la noche, que el Albatros vuela a algunos centenares de pies solamente. Pues bien; a bordo hay muchos cables de esta longitud, y con algo de audacia tal vez pudiéramos escurrirnos.

- Sí -respondió Phil Evans-; si el caso se presenta, yo no vacilaré...

- Ni yo tampoco -dijo Uncle Prudent-, y añadió que por la noche, excepto el timonel apostado en la popa, nadie vigila. Precisamente uno de estos cables se halla colocado en la proa, y sin ser vistos ni vigilados, no será difícil desenrollarlo.

- Muy bien -dijo Phil Evans-. Veo con placer, Uncle Prudent, que os halláis muy tranquilo. Así debe ser. Pero en este momento nos hallamos sobre el Caspio. Muchos buques están a la vista. El Albatros va a descender y detenerse durante la pesca. ¿No podríamos aprovecharnos de esta circunstancia?

Se nos vigila mucho, aunque a nosotros se nos figura que no somos vigilados -hizo saber Uncle Prudent-. Bien lo viste cuando intentamos precipitarnos en el Hidaspe.

- ¿Y quién asegura que no seamos también vigilados en la noche? -replicó Phil.

- Es necesario, sin embargo, que esto termine -admitió Uncle Prudent-. Sí; acabar con este Albatros y con su dueño lo antes posible.

Bien se ve que ambos colegas continuaban llenos de furor; Uncle Prudent, sobre todo, que podría ejecutar actos temerarios, y tal vez opuestos a su propia seguridad.

El sentimiento de su impotencia, el desdén irónico con que los trataba Robur, las secas respuestas que les daba, todo contribuía a crear una situación cuya gravedad era cada vez más manifiesta. Este mismo día debía producirse una escena de las más desagradables que engendraría una mayor animosidad entre Robur y los dos colegas.

Frycollin iba a ser el provocador de ello.

Viéndose encima de este mar sin límites, el miedoso criado se encontró acometido de un nuevo espanto. Como un niño, comenzó a gimotear y gritar con sendos gestos y contorsiones.

- ¡Yo quiero irme! ¡Yo quiero irme! -gritaba- ¡Yo no soy pájaro!... ¡Yo no he nacido pata volar!... ¡Yo quiero que me dejen en tierra!... ¡Y pronto!...

Ocioso será decir que Uncle Prudent no procuraba de ninguna manera calmarlo, al contrario. De suerte que estos aullidos concluyeron por impacientar singularmente a Robur.

Como Tom Turner y sus compañeros se disponían a pescar, el ingeniero, a fin de desembarazarse de Frycollin, ordenó que le encerrasen en su gatita. Mas una vez allí, el negro siguió dando gritos, y golpeando la puerta cada vez con más desesperación.

Eran las doce del día. En aquel momento el Albatros se encontraba a cinco o seis metros solamente del nivel del mar. Algunas embarcaciones, asustadas a su vista, habían huido a toda prisa. Aquella parte del Caspio no debía tardar mucho tiempo en verse desierta.

Como puede imaginarse, en estas condiciones, en que sin demasiados esfuerzos hubieran podido huir, los dos colegas debían ser, y lo eran, en efecto, objeto de una vigilancia especial. Admitiendo que se hubiesen arrojado desde lo alto, se los hubiera podido recoger con la canoa de caucho del Albatros. No debía hacerse nada durante la pesca, a la cual Phil creyó deber asistir, en tanto Uncle, completamente dominado por el furor, se retiraba a su camarote.

Sábase que el mar Caspio es una depresión volcánica. En este depósito afluyen las aguas de los grandes ríos: el Volga, el Ural, el Kur, el Kuma, el Emba y otros. Sin la evaporación que le arranca una enorme cantidad de agua, este agujero, de una superficie de diecisiete mil leguas cuadradas, y de escasa profundidad (comprendida entre sesenta y cuatrocientos pies), hubiera inundado las costas del Norte y del Este, bajas y cenagosas. Aún cuando esta cuenca no se halla en comunicación con el mar Negro ni con el mar Aral, cuyos niveles son muy superiores al suyo, alimenta gran número de peces, pero de las especies que pueden soportar sus aguas, sumamente amargas, debido al petróleo que vierten los manantiales de su extremo meridional.

El personal del Albatros, imaginando la diversión que podría proporcionar la pesca a la vida ordinaria del aparato, no podía disimular el placer que iba a experimentar.

- ¡Atención! - exclamó Tom Turner, que acababa de arponear a un pez de grandes dimensiones, casi semejante a un raquín.

Era un magnífico esturión de unos siete pies de largo, de la especie Belonga de los rusos, cuyos huevos, mezclados con sal, vinagre y vino blanco, forman el caviar. Es posible que los esturiones pescados en los ríos resulten mejores que los de mar; pero éstos fueron bien acogidos a bordo del Albatros.

Sin embargo, lo que contribuía a que la pesca fuese todavía más fructífera, fue el rastreo de las redes, que recogían entremezclados, carpas, brevas, salmones, sollos de agua salada, y sobre todo gran cantidad de esterletos de regulares dimensiones, que los más ricos gastrónomos hacen venir vivos desde Astrakán a Moscú y a San Petersburgo. Aquéllos iban a pasar inmediatamente desde su elemento natural a los estómagos de la tripulación, sin gastos de transporte.

Las gentes de Robur movían gozosamente las redes, después que el Albatros las paseó bastantes millas. El gascón Tapage, aullando de placer, justificaba su nombre.

Una hora de pesca bastó para llenar de provisiones a la aeronave, que enfiló hacia el Norte.

Durante todo este tiempo, Frycollin no había cesado de gritar, o mejor dicho, de escandalizar.

- ¡Este maldito negro no se calla! - dijo Robur, ya harto de soportarlo.

- ¡Me parece que tiene derecho a lamentarse! -protestó Phil Evans.

- Sí, como yo tengo el derecho de librar mis oídos de este suplicio -replicó Robur.

- ¡Ingeniero Robur! -dijo Uncle Prudent, que acababa de aparecer en la plataforma.

- ¡Presidente del Weldon Institute!

Ambos se adelantaron el uno hacia el otro, y se miraron con furor.

Pero en seguida, Robur se encogió de hombros.

- ¡Cuerda! - dijo.

Tom Turner comprendió y Frycollin fue sacado de su encierro.

¡Qué gritos lanzó cuando el contramaestre y uno de sus camaradas le cogieron, y le ataron a una especie de tonel, al cual fijaron sólidamente la punta de un cable!

Era precisamente uno de aquellos cables de los que Uncle Prudent había querido poder hacer empleo para conseguir su fuga.

El negro creyó al principio que le iban a ahorcar... Pero se equivocaba. Únicamente debía ser suspendido para escarmentarle un tanto.

En efecto, este cable fue desenrollado hacia afuera en una longitud de cien pies, y Frycollin se encontró balanceado en el espacio.

Ahora podía gritar a su completa satisfacción. Pero el miedo le oprimía la

laringe, y enmudeció.

Uncle y Phil quisieron oponerse a esta ejecución, pero fueron rechazados.

- ¡Eso es una infamia!... ¡Es una cobardía! - exclamó Uncle Prudent, que no podía dominar su cólera.

- Es verdad - respondió Robur.

- Es un abuso de la fuerza, contra el cual protestaré de otra forma que por palabras.

- Protestad.

- ¡Me vengaré, ingeniero Robur!

- ¡Vengaos, presidente del Weldon Institute!

- ¡De usted y de los vuestros!

Las gentes del Albatros se aproximaron en disposición agresiva; pero Robur les hizo una seña y se alejaron.

- ¡Sí! ¡De usted y los vuestros! - repitió Uncle, a quien vanamente procuraba calmar su compañero.

- ¡Cuando queráis! - le desafió el ingeniero.

- ¡Y por todos los medios posibles!

- ¡Basta! -dijo entonces Robur con un tono amenazador. ¡Basta! ¡Hay más cables a bordo! ¡Callaos, porque de lo contrario puede acontecerle al amo lo que a su criado!

Uncle Prudent guardó silencio, no por miedo, sino porque fue tan vivo su arrebató, que Phil Evans tuvo que llevarlo a su camarote.

Sin embargo, una hora después se había modificado el tiempo de forma particular.

Se notaron síntomas que no podían mirarse con indiferencia, ya que amenazaba una tormenta. La saturación eléctrica de la atmósfera había llegado a tal punto, que a eso de las dos y media Robur fue testigo de un fenómeno que jamás había observado.

Hacia el Norte, de donde la tormenta procedía, subían columnas de vapores casi luminosos, debidos ciertamente a la diferencia de carga eléctrica de las diversas capas de nubes.

El reflejo de estas bandas hacía correr en la superficie del mar miles de luces, cuya intensidad llegaba a ser tanto más viva, cuanto que el cielo comenzaba a sombreadarse.

El Albatros y el meteoro no debían tardar en encontrarse, puesto que caminaban el uno hacia el otro.

¿Y Frycollin? Pues bien; Frycollin iba siempre remolcado (esta es la acepción de la palabra), pues el cable formaba un ángulo bastante abierto con el aparato lanzado a una velocidad de cien kilómetros, lo cual contribuía a dejar la maroma a gran distancia de la popa.

¡Júzguese su espanto cuando los relámpagos comenzaron a surcar el espacio a su derredor, mientras el trueno resonaba en las profundidades del cielo!

Todo el personal a bordo se ocupaba en maniobrar en vista de la tempestad, ora para elevarse más alto que ella, ora para tomar distancias, lanzándose a través de las capas inferiores.

El Albatros se encontraba entonces a una altura media, a mil metros más o menos, cuando estalló un rayo con una extremada violencia. La llamarada se elevó de súbito, y durante algunos segundos, las oleadas de fuego se precipitaron sobre la aeronave.

Phil Evans vino a interceder en favor de Frycollin para que se le traslade a bordo.

Pero Robur no había oído la petición. Sus órdenes estaban dadas. Ya se ocupaban en subir la cuerda sobre la plataforma, cuando de repente se notó un estremecimiento inexplicable en la rotación de las hélices suspensoras del aparato. Robur dio un salto hacia la garita central.

- ¡Dad toda la fuerza! -exclamó dirigiéndose al mecánico. Es menester subir rápido, y más alto que la tormenta.

- ¡Imposible, señor!

- ¿Qué pasa?

- ¡Las corrientes están perturbadas! ¡Observo intermitencias!...

Y, en efecto, el Albatros descendía ostensiblemente. Sucedió que las corrientes de los hilos telegráficos, durante los truenos y el movimiento eléctrico, operaban de una manera incompleta en los acumuladores de la aeronave. Pero lo que no es más que un inconveniente cuando se trata de los despachos, aquí era un grave peligro; era el aparato precipitándose al mar sin que se pudiera remediar el fracaso.

- ¡Dejadle bajar -gritó Robur-, y salgamos de la zona eléctrica! ¡Firme amigos míos, mucha sangre fría!

El ingeniero estaba encima de un banco para dominar la maniobra y los tripulantes cada uno en su lugar, dispuestos a ejecutar las órdenes.

El Albatros, aún cuando había bajado algunos centenares de pies, se encontraba todavía envuelto entre las nubes, en medio de los relámpagos, que se cruzaban como las piezas de los fuegos artificiales. Había probabilidades de un siniestro. Las hélices se detenían todavía, y lo que no había sido hasta aquel entonces sino un descenso suave, amenazaba llegar a ser una caída.

En menos de un minuto, era evidente que llegaría a ponerse al nivel del mar, y una vez sumergido, no habría poder humano que pudiese arrancar al Albatros del abismo.

De repente, la nube eléctrica apareció encima, y el Albatros se encontraba entonces a unos setenta pies de la cresta de las olas. En dos o tres segundos, éstas inundarían la plataforma. Pero Robur, aprovechando el momento propicio, se precipitó a la garita central, cogió las palancas del movimiento, y lanzó la corriente de las pilas que no neutralizaba ya la tensión eléctrica de la atmósfera ambiente. En un momento devolvió a las hélices su rapidez normal, detuvo la caída, y en tanto sostenía el Albatros a una pequeña altura, dejaba que sus propulsores le llevaran lejos de la tormenta, de la que pronto logró escapar.

Inútil será decir que Frycollin había tomado un baño forzoso por espacio de algunos segundos solamente. Cuando le subieron a bordo, se le vio mojado como si se hubiese sumergido en lo más profundo del mar. Se creará sin trabajo que no volvió a gritar.

Al día siguiente, el 4 de julio, el Albatros había atravesado el límite septentrional del mar Caspio.

Capítulo XI

En el cual aumenta la cólera de Uncle Prudent hasta el cuadrado de la velocidad

Si en alguna ocasión Uncle Prudent y Phil Evans debieron abandonar la esperanza de fugarse del aparato, fue durante las cincuenta horas que siguieron. ¿Temía Robur que la custodia de sus prisioneros resultase menos fácil durante la travesía de Europa?

Es posible. Sabía por otra parte que estaban decididos a escaparse.

De cualquier manera que fuese, cualquier tentativa en este sentido hubiera sido un suicidio. Que salte una persona desde un expreso, marchando a una velocidad de cien kilómetros por hora, y no hará otra cosa que exponer su vida; pero en una velocidad a razón de doscientos kilómetros, era buscar una

muerte segura.

Ahora bien; precisamente ésta era la velocidad, el máximo que se pudo lograr, que se imprimió al Albatros.

Por algún tiempo debió observarse que los vientos del Nordeste dominaban con una persistencia muy favorable a la dirección del Albatros, puesto que marchaba en el mismo sentido, es decir, en forma general al Oeste. Pero los vientos comenzaban a calmarse, y llegó a ser muy pronto imposible poder sostenerse sobre la plataforma, sin sentir la respiración cortada por la rapidez de la marcha. Los dos prisioneros, en algunos momentos, hubieran caído sobre la plataforma, y aun fuera del aparato, por la presión del aire, de no encontrar rápido su camarote.

Afortunadamente, a través de los tragaluzes de su departamento, el timonel los distinguió, y un timbre avisó a las gentes encerradas en el departamento de proa.

Cuatro de los tripulantes se deslizaron al instante hacia popa, arrastrándose sobre la plataforma. Aquellos que hayan navegado sobre el puente de un buque, de pie y a todo viento durante alguna tempestad, con evocar la situación, comprenderán lo que debía ser la violencia de semejante presión. Solamente que aquí era el Albatros quien la creaba por su terrible velocidad.

En suma, fue menester moderar la marcha, lo que permitió a Uncle Prudent y Phil Evans poder ocupar de nuevo sus camarotes. En el interior de sus cabinas, como ya anunciara el ingeniero, reinaba una atmósfera respirable.

Pero ¡qué solidez había de tener aquel mecanismo para poder resistir una marcha semejante! Era cosa prodigiosa. En cuanto a los propulsores de proa y popa; ni aún se los veía girar; con infinito poder de penetración se movían sobre la capa del aire.

La última ciudad vista desde la aeronave fue Astrakán, situada en la extremidad norte del mar Caspio.

«La Estrella del Desierto» (sin duda que algún poeta ruso la ha nombrado así) ha descendido ahora desde la primera a la quinta o a la sexta magnitud. Aquella sencilla obra maestra del Gobierno ruso mostró un instante sus antiguas murallas, coronadas de torreones inútiles, sus antiguas torres en el centro de la ciudad, sus mezquitas contiguas de estilo moderno, su catedral, cuyas cinco cúpulas doradas y sembradas de estrellas azules parecían cortadas de un pedazo del firmamento; toda la ciudad casi al nivel de la embocadura del Volga, que mide dos kilómetros de anchura.

Después, a partir de este punto, el vuelo del Albatros no fue más que una especie de correría a través de las alturas del cielo, como si hubiese estado

adherido a estos fabulosos hipogrifos que atraviesan una legua de un vuelo.

Eran las diez de la mañana del 4 de julio, cuando la aeronave apuntó su dirección al Noroeste; siguiendo poco después el valle del Volga. Las estepas (llanuras) del Don y del Ural desfilaban por las dos márgenes del río. Si hubiera sido posible dirigir una mirada sobre estos vastos territorios, apenas se hubiera tenido el tiempo de contar las ciudades y las aldeas. En fin, llegada la noche, la aeronave traspasó a Moscú, sin saludar siquiera la bandera del Kremlin. En diez horas había recorrido los dos mil kilómetros que separan a Astrakán de la antigua capital de todas las Rusias.

Desde Moscú a San Petersburgo, la línea ferroviaria no cuenta más de mil doscientos kilómetros. Era, pues, asunto de una media jornada. Así, el Albatros, tan exacto como un expreso, alcanzó a San Petersburgo, y a las orillas del Neva a las dos de la madrugada.

La claridad de la noche bajo esta elevada latitud, que abandona tan poco el Sol de junio, permitió abarcar un instante el conjunto de esta vasta capital.

Después divisaron el golfo de Finlandia, el archipiélago de Abo, el Báltico, Suecia a la latitud de Estocolmo, Noruega a la latitud de Cristianía. Solo diez horas emplearon para recorrer estos dos mil kilómetros. Ciertamente no hubiera podido creerse en la existencia de un poder humano que hubiese sido capaz de producir la velocidad del Albatros; como si la resultante de su fuerza de proyección y de atracción terrestre le hubiese mantenido en un trayecto inmutable en derredor del Globo.

Detúvose, sin embargo, y precisamente encima del salto de Rjukanfos, en Noruega.

El Gousta, cuya cima domina aquella admirable región del Telemark, fue como un límite gigantesco que no debía llegar más allá del Oeste.

A partir de este punto, el Albatros retrocedió decididamente hacia el Sur, sin moderar su velocidad.

Y durante este vuelo inverosímil, ¿qué hacía Frycollin? El pobre permanecía mudo en el fondo de su camarote durmiendo de la mejor manera que podía, excepto en las horas de comida.

Tapage le acompañaba entonces y se reía de sus temores.

- ¡Vaya, vaya, negrito! -le decía-. Anda, no temas. No te preocupes. Te convendrían dos nuevas horas de suspensión... ¿qué te parece? Con la rapidez que volamos ahora, ¡qué baño tan excelente de aire para aliviar el reumatismo!

- Me parece que todo se disloca -murmuró una vez Frycollin.

- Puede ser, amigo Fry. Pero avanzamos con tanta velocidad, que no

podríamos caer.

Esto debe tranquilizarte.

- ¿Eso creéis?

- ¡A fe de gascón!

Para decir verdad, y sin exagerar nada, como decía Tapage, era cierto que merced a tal velocidad, el trabajo de las hélices suspensoras había disminuido un poco. El Albatros se deslizaba sobre la capa de aire a la manera de un cohete.

- Y esto, ¿durará mucho tiempo? - preguntó Frycollin.

- ¿Mucho tiempo? ¡Oh, no! -respondió el cocinero-. ¡Toda la vida!

- ¡Ah! -exclamó el negro, volviendo a sus pasadas lamentaciones.

- ¡Mucho cuidado, Fry, mucho cuidado! -le advirtió Tapage-; el amo podría enviarte al balancín...

Y Frycollin, al mismo tiempo que se tragaba la comida a grandes bocados, tragaba también los suspiros.

En este tiempo, Uncle Prudent y Phil Evans, que no eran hombres para recriminar inútilmente, acababan de tomar partido. Era evidente que la fuga no podía verificarse.

No obstante, si no era posible poner el pie en tierra, ¿no podía hacerse saber a sus habitantes lo que les había pasado desde su desaparición, al presidente y el secretario del Weldon Institute? ¿Cómo habían sido engañados y luego conducidos a bordo, en qué máquina volante habían sido detenidos, y tal vez provocar, ¡de qué manera, gran Dios!, una audaz tentativa por parte de sus amigos para rescatarlos de las manos de Robur?

- ¡Escribir! ¿Y cómo mandarlo? ¿Bastaría con imitar a los marineros en peligro, que encierran en una botella un documento indicando el sitio del naufragio, y arrojándola al mar?

Pero aquí el mar era la atmósfera. La botella no flotaría. A menos que caiga justo sobre un transeúnte, a quien podría muy bien romper el cráneo, la botella correría el riesgo de no ser encontrada.

En definitiva, los dos colegas no tenían otro medio de qué valerse, y se disponían a sacrificar una de las de la aeronave, cuando concibió otra idea Uncle Prudent. Este tomaba tabaco en polvo, y se podía perdonar este ligero vicio a un yanqui, que podría tener otro peor. Ahora bien; en su calidad de aspirador de rapé, tenía una tabaquera, a la sazón vacía. Esta tabaquera era en parte de aluminio, y una vez lanzada fuera del aparato, si algún ciudadano

honrado la hallaba, la recogería; si la recogía, la llevaría a un departamento de policía, y allí verían el documento destinado a dar a conocer la situación de las dos víctimas de Robur el Conquistador.

Determinaron hacer eso. La nota era corta, pero explicaba todo y daba la dirección del Weldon Institute, con la súplica de remitirla allí.

Uncle Prudent, después de haber introducido la nota, rodeó la tabaquera con una gruesa tira de lana sólidamente atada, no sólo para impedir que se abriese durante la caída, sino para que no se rompiese al caer al suelo. Faltaba únicamente encontrar la oportunidad favorable.

En realidad, la maniobra más difícil durante esta travesía prodigiosa en Europa, era salir del camarote, arrastrarse sobre la plataforma, a riesgo de un accidente, y todo esto secretamente. Por otra parte, podía caer la tabaquera en algún mar, golfo, lago u otra corriente de agua, y todo se habría perdido.

Sin embargo, no era imposible que los norteamericanos consiguieran por este medio entrar en comunicación con el mundo habitado.

Pero era de día en ese momento y parecía mejor esperar la noche y aprovechar, o la disminución de la velocidad, o un alto para salir del camarote. Acaso se podría entonces llegar a plataforma y no dejar caer la linda tabaquera sino sobre una ciudad. Además, aunque se hubiesen encontrado todas estas condiciones, el proyecto no habría podido ponerse en ejecución, en este día por lo menos.

El Albatros, en efecto, luego de haber dejado el territorio de Noruega a la altura del Gousta, se había encaminado hacia el Sur, y seguía precisamente el cero de longitud, que no es otro en Europa, que el meridiano de París.

Pasó, pues, por encima del Mar del Norte, no sin provocar una estupefacción muy natural a bordo de aquellos innumerables buques que hacen cabotaje entre Inglaterra, Holanda, Francia y Bélgica. Si la tabaquera no caía sobre el puente de un barco, existía la eventualidad más que probable de que se fuese al fondo del mar.

Uncle Prudent y Phil Evans se vieron, por lo tanto, obligados a esperar un momento más propicio. Por lo demás, como vamos a verlo, debía ofrecérseles una buena ocasión.

A las diez de la noche, el Albatros acababa de llegar a las costas de Francia, cerca de la altura de Dunkerque. La noche era bastante sombría; un momento pudo verse el faro de Gris Nez cruzar sus rayos eléctricos con los de Douvres, de una ribera a la otra del estrecho del Paso de Calais. Luego, el Albatros avanzó por encima del territorio francés, manteniéndose a una altura de mil metros.

La velocidad no fue moderada. Pasaba como una bomba por encima de las ciudades, de los barrios y de las aldeas, tan numerosas en estas ricas provincias de la Francia septentrional. Se hallaban sobre el meridiano de París, luego de presenciar Dunkerque, Doullens, Amiens, Creil y Saint Denis. Nada lo obligaba a desviarse de la línea recta. De este modo se colocó a las doce de la noche encima de Ville Lumière, que merece este nombre cuando sus habitantes duermen, o debían dormir.

¿Por qué extraño capricho se le antojo al ingeniero hacer un alto encima de la ciudad parisiense? No se sabe. Lo cierto fue que el Albatros descendió de manera que quedase a algunos centenares de pies.

Robur salió entonces de su camarote, y todo su personal vino a respirar un poco de aire sobre la plataforma.

Uncle Prudent y Phil Evans no dejaron de observar la excelente ocasión que se les presentaba. Ambos, después de haber salido de su camarote, procuraron aislarse, a fin de poder aprovechar el instante oportuno. Era menester, sobre todo, no ser vistos.

El Albatros, semejante a un gigantesco escarabajo, se situaba suavemente encima de la gran ciudad. Recorrió la línea de los bulevares, tan brillantemente alumbrados por los aparatos Edison. Hasta él subía el ruido de los carruajes que circulaban todavía por las calles, el rodar de los trenes sobre los múltiples rieles que convergen en París.

Después vino a mecerse a la altura de los más elevados monumentos, como si hubiera querido chocar contra la bola del Panteón o la cruz de los Inválidos. Revoloteó luego sobre los torreones del Trocadero hasta la torre metálica del Campo de Marte, cuyo reflector inundaba toda la capital con sus rayos eléctricos.

Este panorama aéreo, este entretenimiento nocturno, duró cerca de una hora. Fue como un alto en los aires, antes de volver a emprender el ya interminable viaje.

El ingeniero Robur quiso tal vez dar a los parisienses el espectáculo de un meteoro que no habían podido prever sus astrónomos. Los faros del Albatros se pusieron en actividad. Dos faros brillantes se pasearon sobre las plazas, los muelles, los jardines, los palacios y sobre las sesenta mil casas de la ciudad, arrojando rayos de luz del uno al otro horizonte.

Ciertamente el Albatros fue visto esta vez, no solo bien visto, sino escuchado, pues Tom Turner, tomando su bocina, envió sobre la ciudad una brillante sonata.

En aquel momento, Uncle Prudent se inclinó sobre la baranda, abrió la

mano, y dejó caer la tabaquera...

Casi al mismo tiempo se elevó rápidamente el Albatros. Entonces, a través de las alturas del cielo parisiense subió un enorme grito de entusiasmo de la multitud, grande todavía sobre los bulevares; hurras de admiración que se dirigían al fantástico aparato.

De repente, los fanales de la aeronave se extinguieron, la sombra se rehizo en su derredor, al mismo tiempo que el silencio, y la marcha volvió a emprenderse con una velocidad de doscientos kilómetros por hora.

Era todo lo que debía verse de la capital de Francia.

A las cuatro de la mañana, el Albatros había cruzado en oblicuo todo el territorio.

Luego, a fin de no perder tiempo en rebasar los Pirineos o los Alpes, avanzó sobre la superficie de Provenza hasta llegar a la punta del cabo de Antibes. A las nueve, los San Pietrini, reunidos sobre la terraza de San Pedro en Roma, quedaban perplejos viéndole pasar sobre la Ciudad Eterna. Dos horas después, dominando la bahía de Nápoles, se balanceaba por encima de las lavas incandescentes del Vesubio. Finalmente, luego de haber cortado el Mediterráneo con un vuelo oblicuo, desde la primera hora de la tarde era señalado por los vigías de La Goleta, sobre la costa tunecina.

¡Después de América, Asia! ¡Después de Asia, Europa! ¡Eran ya más de treinta mil kilómetros los que el prodigioso aparato acababa de recorrer en solo veintitrés días! ¡Y ahora, héle aquí empeñándose en colocarse sobre las regiones conocidas del África!

Sin duda se querrá saber lo que había sido de la famosa tabaquera después de su caída.

La tabaquera cayó en la calle de Rivoli frente al número doscientos diez, al instante en que esta calle se encontraba desierta. Al día siguiente fue recogida por una honrada barrendera, que se apresuró a llevarla a la prefectura de policía.

Aquí, considerada al inicio como un aparato explosivo, fue desatada, desenvuelta y abierta con extremada prudencia.

De pronto se oyó una especie de explosión. Se trataba de un formidable estornudo que no había podido contener el jefe de Seguridad.

Sacóse el documento de la tabaquera, y con sorpresa general se leyó lo siguiente: Uncle Prudent y Phil Evans, presidente y secretario del Weldon Institute, Filadelfia, dentro de la aeronave "Albatros", del ingeniero Robur.

Dése parte de ello a sus amigos y conocidos.

U. P. y P. E.

Así quedaba aclarado el inexplicable fenómeno a los habitantes de los dos mundos.

Se devolvía la tranquilidad a los sabios de los numerosos Observatorios que operaban en la superficie terrestre.

Capítulo XII

En el que el ingeniero Robur actúa como si quisiera concurrir a unos premios de locomoción

En aquel descanso del viaje de circunnavegación del Albatros, será pues permitido, apuntar las siguientes preguntas:

¿Quién era aquel Robur, del cual no se conocía hasta entonces más que el nombre?

¿Pasaba su vida en el aire? ¿Su aeronave no descansaba nunca? ¿No tenía algún retiro en un paraje inaccesible, donde si no precisaba descansar iba al menos a revituallarse?

Sería sorprendente que fuese así. Los más poderosos reyes del aire tienen siempre un nido en alguna parte.

Por otro lado, ¿qué era lo que el ingeniero pretendía hacer con sus dos iracundos prisioneros? ¿Pretendía conservarlos en su poder y condenarlos a un viaje perpetuo? O bien, después de haberles paseado a su antojo por encima de África, América del Sur, Australia, Oceanía, la India, el Atlántico, el Pacífico, para convencerlos muy a su pesar, tenía la intención de darles la libertad, diciéndoles:

- Ahora, señores, espero que os mostréis menos incrédulos respecto a la idea de lo más pesado que el aire.

A estas preguntas no podemos responder nada todavía. Era el secreto del futuro;

¡Quizá sea revelado algún día!

De todas maneras, el pájaro de Robur no se tomó el trabajo de buscar aquel nido en la frontera septentrional de África. Le agradó más pasar, al terminar el día, por encima de Túnez, después por el cabo de Buena Esperanza hasta el cabo Cartago, ora revoloteando, ora meciéndose según le dictaba el capricho. Poco después se dirigió al interior y enfiló el admirable valle de Medjerda,

siguiendo su curso amarillento, perdido entre los breñales de cactus y de laureles rosados: ¡Cuántas veces asustó a aquellos centenares de pájaros que, posados en los hilos telegráficos, parecen oír los despachos que pasan, para conducirlos bajo sus alas!

Llegada la noche, el Albatros se balanceó sobre las fronteras de Krumiria; y si había algún krumiro despierto, éste no dejó de caer de boca contra la tierra invocando a Alá, a la aparición de esta águila gigantesca.

Al siguiente día, por la mañana, aparecieron Bona y las graciosas colinas de sus contornos. Philippeville, hoy pequeño Argel, ahora con sus nuevos muelles en forma de arcadas, sus admirables viñedos, cuyas cepas verdosas invaden toda esta campiña, que parece haber sido trasplantada de los terrenos de Burdeos o de Borgoña.

Este paseo de quinientos kilómetros sobre la grande y la pequeña Kabilia terminó a las doce del día, a la altura de la Kasbah de Argel. ¡Qué espectáculo para los pasajeros de la aeronave! La rada abierta entre el cabo Matifou y la punta Pescade, ese litoral poblado de chozas de marabuts, de ciudades; esos valles caprichosos revestidos con capas de viñedos; ese Mediterráneo tan azul, surcado de transatlánticos que parecen canoas de vapor. Y siguieron las mismas impresiones hasta llegar a la pintoresca Orán, cuyos habitantes, deleitados en medio de los jardines de la ciudadela, pudieron ver al Albatros confundirse con las rutilantes estrellas de la noche.

Si Uncle Prudent y Phil Evans se preguntaron qué idea tenía el ingeniero Robur al pasearlos en su prisión aérea sobre tierra argelina, esta continuación de Francia al otro lado del mar, que ha merecido el nombre de lago francés, debieron presumir que su propósito estaba satisfecho. Un movimiento de barra del timonel acababa de enviar al Albatros al Noroeste, y al día siguiente, después de despedirse de la parte montañosa de Tell, vio el astro del día levantarse sobre las arenas del Sahara.

He aquí cuál fue el itinerario del día 8 de julio. Vista de la parte baja del Geryville, creado, como Laghouat, junto al límite del desierto para facilitar la conquista ulterior de la Kabilia. Paso de la garganta de Stillen, no sin alguna dificultad, contra una brisa bastante violenta. Travesía del desierto, ya con lentitud sobre los verdosos oasis ksars, ya con grandísima rapidez, que aminoraba el vuelo de los gipaetos, o quebrantahuesos.

Muchas veces hasta fue menester hacer fuego contra aquellas temibles aves, que por bandadas de doce a quince no temían precipitarse encima de la aeronave, con espanto de Frycollin.

Pero si los gipaetos no podían molestar más que con sus graznidos horribles y con sus picotazos, los indígenas, no menos salvajes, no les

escasearon los disparos de sus espingardas, sobre todo cuando hubieron pasado la montaña Sel, cuya pendiente verde violácea penetraba bajo su manto blanco. Dominábase entonces el gran Sahara. Allí es que permanecen todavía los restos de los campamentos de Abd el-Kader. Allí el país es siempre peligroso para el viajero europeo, sobre todo, en la importante confederación de Beni-Mzal.

El Albatros debió entonces elevarse a más altas zonas, a fin de evitar el remolino del simún, que ya había levantado una capa de arena rojiza en la superficie del suelo, como lo hubiese hecho un golpe de marea en la superficie del mar. En seguida los lomeríos desolados de la Chebka mostraron sus grupos de lava negruzca hasta el fresco y verde valle de Ain-Massin. Difícilmente puede darse una idea de la variedad de estos terrenos que puede abarcar la mirada en su conjunto. A las colinas llenas de árboles y arbustos seguían prolongadas ondulaciones grises, colocadas como los pliegues de un albornoz árabe, cuyas soberbias quebraduras acuchillaban el terreno. A gran distancia aparecían los uadis con sus aguas torrentosas, zonas cubiertas de palmeras, reunión de pequeñas chozas agrupadas sobre una eminencia, en derredor de una mezquita, entre otras la de Metliti, donde vegeta un jefe religioso, el gran marabut Sidi Cheik.

Antes de medianoche fueron recorridos algunos centenares de kilómetros encima de un territorio bastante llano, surcado de grandes dunas. Si el Albatros hubiese querido hacer alto, habría entonces recalado en los bajos fondos del oasis de Ouargla, embutido en un inmenso bosque de palmeras. La ciudad se manifestó muy visiblemente, con sus tres departamentos distintos, el viejo palacio del Sultán, especie de kasbah fortificado, sus casas construidas de ladrillos, que el Sol se ha encargado de cocer, y sus pozos artesanos esparcidos en el valle, donde la aeronave hubiera podido renovar su provisión líquida. Pero gracias a su extraordinaria velocidad, las aguas del Hidaspe, tomadas en el valle de Cachemira, llenaban todavía sus depósitos en medio de los desiertos de África.

¿Fue visto el Albatros por los árabes, los morabitos y por los negros que se reparten el oasis de Ouargla? Seguramente, porque fue saludado por disparos de espingardas, cuyas balas volvían a caer sin haber podido alcanzarle.

Después vino la noche, esa noche silenciosa del desierto, de la cual Félicien David ha cantado tan poéticamente todos sus secretos.

Durante las horas que siguieron se volvió a descender por el Suroeste, cortando los caminos de El Golea, oasis descubierto en 1859 por el intrépido Francisco Duveyrier.

La oscuridad era profunda. No pudo observarse nada del ferrocarril transahariano en construcción, según el proyecto Duponchel, larga cinta de

hierro que debe enlazar a Argel con Tombuctú por Laghuat, Gardaia, y llegar más tarde al golfo de Guinea.

El Albatros entró entonces en la región ecuatorial, más allá del trópico de Cáncer. A mil kilómetros de la frontera septentrional del Sahara, atravesó el camino en donde el mayor Laing encontró la muerte en 1846; cortaba el sendero de las caravanas de Marruecos al Sudán, y sobre esta parte del desierto que recorren los tuaregs, oyó lo que se llama el Canto de las arenas, un murmullo dulce y extraño que parece brotar del suelo.

Un solo incidente: una nube de langostas se elevó en el espacio, y cayó tal número de ellas a bordo, que el buque aéreo se vio amenazado de zozobrar. Pero rápidamente se arrojó fuera esta sobrecarga, excepto algunos centenares, de las cuales hizo buena provisión Tapage. Y luego las aderezó de una forma tan succulenta, que Frycollin olvidó por un instante sus terrores continuos.

- Esto me sabe mejor que los cangrejos - decía.

Habíase llegado entonces a unos mil ochocientos kilómetros del oasis de Ouargla, casi sobre el límite Norte de este inmenso reino del Sudán.

A las dos de la tarde, apareció una ciudad en el recodo de un gran río. Este río era el Níger, y la ciudad, la populosa Tombuctú.

Si hasta entonces no habían tenido que visitar esta Meca africana más que viajeros del Antiguo Mundo, como Batonta, Khazan, Imbert, Mungo Park, Laing, Caillé, Barth y Lenz, ahora, por las rarezas de la más singular aventura, dos americanos iban a poder hablar de ella de visu, de auditu y hasta de olfatu, a su regreso a América, si era que debían volver alguna vez.

De visu, porque su mirada pudo dirigirse sobre todos los puntos de este triángulo de cinco o de seis kilómetros que forma la ciudad; de auditu, porque este día lo era de gran mercado, y subía de aquel paraje un rumor increíble; de olfatu, porque el nervio olfativo era desagradablemente atacado por los olores de la plaza de Yubu Kamo, en donde se establecen los puestos de venta de carne, cerca del palacio de los antiguos reyes Somais.

En todo caso el ingeniero Robur no creyó conveniente dejar ignorar al presidente y al secretario del Weldon Institute, que habían tenido el grande honor de contemplar la reina del Sudán, a la sazón en poder de los tuaregs de Taganet.

- ¡Señores, Tombuctú! - anunció en el mismo tono solemne con que les había dicho doce horas antes: ¡Caballeros, la India!

Luego, continuó:

- Tombuctú, a dieciocho grados de latitud Norte y cinco grados y cincuenta y seis minutos longitud Oeste del meridiano de París, con una costa de

doscientos cuarenta y cinco metros sobre el nivel mediano del mar. ¡Importante ciudad que contiene de doce a trece mil habitantes, en otro tiempo ilustrada por el arte y la ciencia! ¿Acaso deseáis que hagamos alto aquí por algunos días?

Semejante proposición no podía hacerse sino de una manera irónica por parte del ingeniero.

- Pero prosiguió- sería peligroso para extranjeros aterrizar en medio de los negros, berberiscos, fullanos y árabes que la ocupan, sobre todo si se considera que nuestra arribo en la aeronave podría serles poco agradable.

- ¡Caballero! -le respondió Phil Evans en el mismo tono-, para tener el placer de dejaros, nosotros arriesgaríamos con gusto la eventualidad de ser mal recibidos por estos indígenas. ¡Prisión por prisión, preferimos la de Tombuctú a la del Albatros!

- Eso va en gustos -replicó el ingeniero- o en todo caso, yo no tentaré la aventura, pues soy el responsable de la seguridad de los huéspedes que me han hecho el honor de viajar conmigo.

- Así, pues, ingeniero Robur -atajó Uncle Prudent, cuya indignación estaba a punto de estallar-, ¿no os contentáis con ser nuestro carcelero? ¿Al secuestro añadís ahora el insulto?

- ¡Oh! La ironía nada más.

- ¿No hay armas a bordo?

- ¡Sí; un completo arsenal!

- Dos revólveres bastarían: ¡Si yo tuviese uno y vos otro!...

- ¡Un duelo! -exclamó Robur-. ¡Un duelo que podría ocasionar la muerte de uno de nosotros!

- ¡Que la ocasionaría sin la más ligera duda!

- Pues bien presidente del Weldon Institute, ¡yo prefiero mejor conservaros la vida!

- Para tener más segura la vuestra. Eso es muy prudente.

- Prudente o no, es lo que me conviene. Sois libre de pensar de otra manera y de quejaros a quien queráis, si es que podéis.

- ¡Eso ya se ha hecho, ingeniero Robur!

- ¿De veras?

- ¿Era tan difícil, cuando atravesábamos las partes habitadas de Europa, dejar caer un documento?...

- ¿Habréis acaso hecho eso? - preguntó el ingeniero, dominado por un incontenible movimiento de cólera.

- ¿Y si lo hubiésemos hecho?

- Si lo hubierais hecho... mereceríais...

- ¿Qué señor ingeniero?

- Acompañar a vuestro documento por el mismo sistema...

- ¡Arrojadnos, pues -exclamó Uncle Prudent-, porque lo hemos hecho!

Robur se adelantó hacia los dos colegas. A un gesto suyo, Tom Turner y algunos de sus compañeros acudieron. Si el ingeniero tuvo por un momento el deseo de poner en ejecución su amenaza, y acaso para resistir a este deseo entró precipitadamente en su camarote.

- ¡Bien! - dijo Phil Evans.

- Y lo que él no se ha determinado a ejecutar -dijo Uncle Prudent- yo me atrevería a hacerlo. ¡Y lo haré!

En aquel momento, la población de Tombuctú se reunía en medio de las plazas a través de sus calles, sobre las terrazas de las casas edificadas en forma de anfiteatro.

En los ricos barrios de Sankore y de Sarahama, como en las miserables chozas cónicas del Raguidí, los almuédanos lanzaban desde lo alto de los minaretes sus más violentas maldiciones contra el monstruo aéreo. Aquello era más inofensivo que las balas de las espingardas.

Hasta en el puerto de Fabara, situado en el recodo del Níger, el personal de flotillas se puso en movimiento. Ciertamente, si el Albatros hubiese aterrizado, habría quedado convertido en pedazos.

En el espacio de algunos kilómetros, bandadas numerosas de cigüeñas, francolines y otras aves lo escoltaron, luchando en velocidad con él; si bien su rápido vuelo resultó lento, comparado con el de la aeronave.

- Cuando llegó la noche, se vio turbado el aire por mugidos de numerosos rebaños de elefantes y de búfalos, que recorrían este territorio, cuya fecundidad es maravillosa.

Durante veinticuatro horas, toda la región contenida entre el meridiano cero y el segundo grado Oeste, en la llave del Níger, se desenvolvió bajo el Albatros.

En verdad, si algún geógrafo hubiese tenido a su disposición un semejante aparato, ¡con qué facilidad hubiera podido establecer el plano topográfico de este país, obtener cotas y altitudes, fijar los cursos de los ríos y sus afluentes, y

determinar la disposición de las ciudades y los pueblos! ¡Entonces no habría ya vacíos sobre las cartas del África Central; no habría blancos con tintas pálidas, líneas de puntitos, ni las designaciones vagas que constituyen la desesperación de los cartógrafos!

El día 11 por la mañana, el Albatros traspasó las montañas de Guinea septentrional, encerrada entre el Sudán y el golfo que lleva su nombre. En el horizonte se perfilaban confusamente los montes de Kong, del reino de Dahomey.

Desde la partida de Tombuctú, Uncle Prudent y Phil Evans habían podido probar que la dirección fue constantemente de Norte a Sur. De aquí la siguiente conclusión: que si no se modificaba, se encontrarían seis grados más allá de la línea equinoccial. El Albatros iba a abandonar otra vez los continentes y a lanzarse, no ya sobre el mar de Behring, el mar Caspio, el mar del Norte o el Mediterráneo, sino más allá del Océano Atlántico.

Esta perspectiva no era para apaciguar a los nobles globistas, cuyas probabilidades de fuga llegaban a ser nulas entonces.

Sin embargo, el Albatros volaba ahora despacio, como si vacilase en el momento de abandonar la tierra africana. ¿Pensaba acaso el ingeniero Robur retroceder? ¡No! Pero su atención se fijaba particularmente en el país que ahora atravesaba.

Sábase, y él sabía esto también, lo que es el reino de Dahomey, uno de los más poderosos del litoral Oeste de África. Bastante fuerte para haber podido luchar con el vecino reino de los Ashantis, sus fronteras se ven restringidas, sin embargo, pues no cuenta más que con ciento veinte leguas de Sur a Norte, y setenta del Este al Oeste; pero su población comprende de setecientos a ochocientos mil habitantes, desde que se le agregaron los territorios independientes de Ardrah y de Widah.

Si no es grande el reino de Dahomey, en cambio se ha hablado mucho de él. Es célebre por las horribles crueldades que señalan sus fiestas anuales, por sus sacrificios humanos, espantosas hecatombes destinadas a honrar al soberano que se marcha y al soberano que le reemplaza. Es hasta de buena y admitida política, cuando el rey de Dahomey recibe la visita de algún alto personaje o de un embajador extranjero, que se le sorprenda con alguna docena de cabezas cortadas en honor suyo, y cortadas por el ministro de Justicia, el minghan, quien ejerce maravillosamente aquellas funciones de verdugo.

Pues bien, en la época que el Albatros cruzaba por el aire la frontera de Dahomey, el soberano Bahadú acababa de morir, y el pueblo iba a proceder a la entronización de su sucesor.

De aquí que se notara un gran movimiento en todo el país, movimiento del cual se había enterado Robur.

En efecto, largas filas de dahomeyanos del interior se encaminaban entonces hacia Abomey, capital del reino. Caminos bien cuidados que surcaban entre vastas llanuras cubiertas de hierbas altas, de inmensos campos de yuca, de magníficos bosques de palmeras, de cocoteros, de mimosas, de naranjos, entre otros; tal era el país cuyos perfumes ascendían hasta el Albatros, al paso que, por millares, loros y papagayos se cruzaban en aquella dilatada campiña.

El ingeniero, inclinado sobre la baranda, absorto en sus reflexiones, apenas dirigía algunas palabras a Tom Turner.

No pensaba, de otra parte, que el Albatros tuviese el privilegio de atraer la atención de aquellas gentes, las más de las veces invisibles bajo la capa espesísima de los árboles. Esto procedía sin duda de que se sostenía a una elevada altura en medio de ligeras nubes.

A las once de la mañana, apareció la capital con su cintura de murallas, defendida por un foso que medía doce millas de circunferencia, anchas calles, y generalmente trazadas sobre un suelo plano; gran plaza, cuyo lado Norte está ocupado por el palacio del rey. Aquel vasto conjunto de construcciones estaba dominado por una terraza, no lejos del lugar de los sacrificios. Durante los días festivos, desde lo alto de la terraza eran arrojados hasta el pueblo los prisioneros atados en canastas de mimbres, quienes eran despedazados sin piedad.

En una parte de los patios que dividen el palacio del soberano, se alojaban cuatro mil guerreros, uno de los contingentes de su ejército real, y desde luego, no el menos valeroso.

Si es indudable que existen Amazonas en el río de este nombre; también es cierto que existen en Dahomey. Algunas llevan la camisa azul, la banda azul y roja, el calzón blanco y la cartuchera a la cintura; otras cazadoras lucen prendas de pieles, y van armadas de una pesada carabina, cuchillos de hoja corta, y de dos cuernos de antílope fijos en la cabeza por un círculo de hierro; las artilleras lucen la túnica azul y roja, y por armas un fusil con cañones viejos; finalmente hay también un batallón de jóvenes con túnicas azules, con pantalones blancos, que son vestales tan puras como Diana, y, como ella, armadas de grandes y recios arcos y flechas.

Agréguense a estas Amazonas cinco o seis mil hombres con cascos, con camisas de algodón con sus cinturones ceñidos a las caderas; y se habrá pasado revista al ejército dahomeyano.

Abomey estaba aquel día absolutamente desierto. El soberano, la comitiva

regia, el ejército masculino y femenino, habían dejado la capital para invadir, a algunas millas de distancia, una vasta llanura rodeada de magníficos bosques.

En aquella llanura debía verificarse la proclamación del nuevo rey. Allí, millares de prisioneros hechos en las últimas correrías, tenían que ser inmolados en su honor.

Eran las dos aproximadamente cuando el Albatros, situándose encima de la llanura, comenzó a descender en medio de algunas nubes que le ocultaban de la presencia de los dahomeyanos.

Se contarían allí hasta sesenta mil por lo menos, procedentes de todos los puntos del reino, de Widah, de Kerapay, de Ardrah, de Tombry y de los pueblos más lejanos.

El nuevo rey, vigoroso y gallardo, llamado Bon Nadí, de veinticinco años de edad, ocupaba un otero sombreado por un grupo de árboles de largas ramas. Delante de él se agrupaba su nueva corte, su ejército varonil, sus amazonas y todo el pueblo.

Al pie del otero se veían unos cincuenta músicos tocando instrumentos bárbaros de colmillos de elefante, que producen un sonido ronco, tambores compuestos de piel de ciervo, calabazas, guitarras, campanillas heridas por una lengüeta de hierro, flautas de bambú, cuyo agudo sonido dominaba toda la orquesta. Luego, a cada instante, se oían descargas de fusilería y cañones, cuyas cureñas se estremecían y giraban con el riesgo de matar a los artilleros; en fin, bullicio general; y aclamaciones tan estridentes, que habrían dominado los truenos que acompañan al rayo.

En un extremo de la llanura, bajo la custodia de los soldados, estaban apiñados los cautivos encargados de acompañar en el otro mundo al rey difunto, a quien la muerte no le privaba de los beneficios de la soberanía. A las exequias de Guizo, el padre de Bahadú, su hijo le envió tres mil. Bon Nadí no podía ser menos que su predecesor. No fueron menester numerosos mensajeros para reunir, no solamente a los espíritus, sino a todos los huéspedes del cielo, convidados para formar el séquito del monarca.

Por espacio de una hora no hubieron más que discursos, arengas, palabras, danzas ejecutadas, no solamente por las bayaderas llevadas exprofeso, sino también por las amazonas, que desplegaron una gracia enteramente belicosa.

Pero se aproximaba el momento de la hecatombe. Robur, que conocía las cruentas costumbres de Dahomey, no perdía de vista a los cautivos, hombres, mujeres, y niños reservados para aquella carnicería.

El minghan se mantenía ya al pie del otero, y blandía su sable de hoja curva, cuya empuñadura figuraba un ave de metal, y que, merced a su peso,

permitía dar el golpe con mayor seguridad.

Esta vez no estaba solo pues no hubiera terminado nunca. Inmediatos a él estaban agrupados un centenar de verdugos, hábiles para cortar cabezas de un solo golpe.

Sin embargo, el Albatros se acercaba poco a poco, oblicuamente, moderando sus hélices suspensoras y propulsoras. Pronto dejó las nubes que le ocultaban a unos cien metros de la tierra, y apareció por vez primera ante los salvajes.

Al contrario de lo que sucedía habitualmente, estos feroces indígenas no vieron en él más que un ser celeste descendido expresamente a rendir homenaje al rey Bahadú.

Entonces ocurrió un entusiasmo indescriptible; llamamientos interminables; súplicas vehementes, ruegos generales dirigidos a este hipogrifo sobrenatural, que bajaba, sin duda, a recoger el cuerpo del rey difunto, a fin de transportarle a las alturas del cielo dahomeyano.

En aquel momento, la primera cabeza voló bajo el sable del minghan. Luego, otros prisioneros fueron conducidos en gran número delante de sus crueles verdugos.

De repente, salió del Albatros un disparo de fusil, y el ministro de Justicia cayó de bruces al suelo.

- ¡Buena puntería, Tom! - alabó Robur.

- ¡Bah!... Al azar - respondió el contramaestre.

Sus camaradas, armados como él, se encontraban preparados para disparar a la primera señal del ingeniero.

Fue entonces que la muchedumbre hizo un movimiento extraño.

Así comprendieron que aquel monstruo alado no era de ninguna manera un espíritu favorable, sino un espíritu hostil contra el pueblo de Dahomey; y por eso, luego de la caída del minghan, se oyeron gritos de furor por todas partes. Y en seguida estalló una descarga en la llanura.

Pero aquellas amenazas no impidieron que el Albatros descendiese con audacia a ciento cincuenta pies por lo menos sobre el nivel del suelo. Uncle Prudent y Phil Evans, cualquiera que fuesen sus sentimientos hacia Robur, no pudieron menos de asociarse a una obra semejante de humanidad.

- ¡Sí! ¡Libertemos a los prisioneros! - exclamaron.

- Esa es mi intención - respondió el ingeniero.

Y los fusiles de repetición del Albatros en las manos de los yanquis, como

los que estaban en las manos de la tripulación, emprendieron un fuego nutrido de fusilería, sin que fuese perdida alguna bala en medio de aquella masa humana; y hasta la pequeña pieza de artillería que había a bordo, colocada bajo firme ángulo, envió algunas cargas de metralla, que produjeron un efecto rápido y maravilloso.

Al momento, los prisioneros; sin darse cuenta de este socorro que les venía desde las alturas, rompieron al fin sus ligaduras; en tanto que los soldados se ocupaban en contestar a los fuegos de la aeronave. La hélice anterior fue atravesada por una bala, mientras que otros proyectiles le alcanzaban en pleno casco. Frycollin, escondido en el fondo de su garita, veía que los proyectiles no tocaban ni aún la pared de su escondite.

- ¡Ah, les gusta el tiroteo! - exclamó Tom Turner.

Y corriendo al depósito de las municiones, retornó con una docena de cartuchos de dinamita, que distribuyó entre sus compañeros. A una señal de Robur, fueron lanzados estos cartuchos hacia donde se agrupaban los indígenas, y al chocar contra el suelo, estallaron como pequeños obuses. No puede describirse la gran confusión del rey de la corte, del ejército, del pueblo, presa de un espanto que justificaba bastante semejante intervención. Todos buscaban un refugio bajo los árboles, mientras que los prisioneros huían sin que nadie pensase en perseguirlos.

De aquella manera fueron turbadas las fiestas en honor del nuevo rey de Dahomey.

De aquella forma pudieron conocer Uncle Prudent y Phil Evans de qué poder disponía el aparato, y cuántos buenos servicios podía prestar a la humanidad.

En el acto, el Albatros ascendió majestuosamente, pasó por encima de Widah y muy pronto perdió de vista esta costa salvaje, a la que los vientos del Sudoeste envolvieron en una inabordable resaca.

Se mecía sobre el Atlántico.

Capítulo XIII

En el cual Uncle Prudent y Phil Evans atraviesan todo el Atlántico sin marearse

En efecto, ¡sobre el Atlántico! Los temores de ambos globistas se realizaron, al paso que no parecía que Robur experimentase la más leve inquietud al aventurarse a pasar sobre aquel vasto Océano. Esto no era para

preocupar, ni aún a sus hombres, quienes debían tener la costumbre de realizar semejantes travesías. Ya habían penetrado todos tranquilamente en sus camarotes, y ningún incidente pudo turbar su sueño.

¿Adónde iba el Albatros? Como lo había dicho el ingeniero, ¿trataría de dar la vuelta al mundo? En todo caso, por necesidad convenía, que aquel viaje terminase en alguna parte. Que Robur pasase su vida en los aires, a bordo de la aeronave y que nunca se decidiera saltar en tierra; esto no podía admitirse. ¿Cómo hubiera podido renovar sus provisiones de víveres y de municiones, sin contar las substancias necesarias para el funcionamiento del aparato? Era, pues, indudable, que había algún retiro, un puerto de arribada, si se quiere llamar así, algún paraje ignorado e inaccesible del Globo, donde el Albatros se pudiera aprovisionar. Que hubiera roto toda relación con los habitantes de la tierra, convenido, pero con toda la superficie terrestre, no.

Si esto era así, ¿cuál sería aquel punto? ¿Qué había hecho Robur para escogerlo?

¿Le esperaba, quizás, alguna pequeña colonia de la cual él era el jefe? ¿Reclutaría allí una nueva tripulación? Y a bordo, ¿por qué aquellos hombres, de orígenes diferentes, se habían adherido a su suerte? Además ¿con qué recursos contaba para haber podido crear un aparato tan costoso, cuya construcción se había hecho en el mayor secreto?

Verdad que su mantenimiento no parecía ser muy caro. A bordo se sostenía una vida común, una vida de familia entre hombres felices, que no ocultaban serlo. Pero; en fin, ¿quién era Robur? ¿De dónde procedía? ¿Cuál era su pasado? Había que resolver otros tantos enigmas, y especialmente el del mismo Robur, y éste, sin duda, no consentiría jamás que se dijese una palabra.

No es de admirar, por tanto, que esta situación, formada de problemas insolubles, sobreexcitase a los dos yanquis, sentirse de aquel modo arrastrados a lo desconocido; no entrever la salida de semejante aventura; hasta dudar si tendría un término; verse condenados a un viaje perpetuo, ¿no eran estos motivos para que agotasen todos los recursos, por terribles que fuesen, el presidente y el secretario del Weldon Institute?

Entretanto, desde la tarde del 11 de julio, el Albatros caminaba sobre el Atlántico. Al día siguiente, cuando el Sol apareció, se levantó sobre esta línea circular donde viene a confundirse el cielo y el agua. Ya no se veía tierra, por extenso que fuese el campo de visión. África había desaparecido bajo el horizonte Norte.

Y cuando Frycollin se determinó a salir fuera de su camarote, cuando vio todo este mar debajo de él, le entró un miedo espantoso. Debajo, sin embargo, no es la palabra exacta: sería mejor decir en su derredor, pues para un

observador colocado en estas zonas elevadas, el abismo parece que le cerca por todas partes, y el horizonte, elevado a su nivel, parece retroceder, sin que pueda esperarse jamás alcanzar las orillas.

Sin duda, Frycollin no se explicaba físicamente el efecto, pero lo sentía moralmente, esto bastaba para provocar en él «ese horror del abismo», del que ciertas naturalezas, por bravas que sean, no pueden desprenderse. De todas maneras, por prudencia, el negro no quiso reproducir sus recriminaciones. Con los ojos bien cerrados y cruzado de brazos, volvió a entrar en su camarote, dispuesto a permanecer allí mucho tiempo.

En efecto, sobre la superficie total de los mares, el Atlántico ocupa más de la cuarta parte. Ahora bien, no parecía que el ingeniero se dispusiese a ir más adelante. De otro lado, el Albatros no hubiese podido volver a encontrar la velocidad que le había llevado sobre Europa a razón de doscientos kilómetros por hora. En esta región donde dominan las corrientes del Sudoeste había viento constante, y aún cuando este viento fuese débil todavía, no por eso dejaba de ofrecerle resistencia.

En esta zona intertropical, los más recientes trabajos de los meteorólogos, apoyados por gran número de observaciones, han permitido conocer que existe una convergencia de alisios, bien hacia el Sahara, ya hacia el golfo de México. Fuera de la región de las calmas, o vienen del Oeste y se encaminan hacia el África o vienen del Este y se dirigen hasta el Nuevo Mundo, al menos durante la estación calurosa.

El Albatros no procuró, pues, luchar contra las brisas contrarias con toda la potencia de sus propulsores; se limitó a un andar moderado, que sobrepujaba, no obstante, al de los más rápidos transatlánticos.

El día 13 de julio la aeronave atravesó la línea equinoccial, hecho que se anunció a todos los de a bordo.

Por eso Uncle Prudent y Phil Evans supieron que acababan de dejar el hemisferio boreal, por el hemisferio austral. Aquel paso de la línea no los obligó a ninguna de las ceremonias que acompañan a bordo de ciertos buques de guerra o mercantes.

Solamente Tapage se contentó con derramar una pinta de agua sobre el cogote de Frycollin; pero como este bautizo fue seguido de algunos vasos de ginebra, el negro se declaró dispuesto a pasar la línea tantas veces como se quisiera, con tal que no fuese sobre el lomo de un ave mecánica, que no le inspiraba confianza.

En la mañana del día 15 el Albatros enfiló entre la isla de la Ascensión y la de Santa Elena, siempre más cerca de la última, cuyas altas tierras se mostraron en el horizonte durante algunas horas.

Ciertamente, en la época en que Napoleón se hallaba en poder de los ingleses, si hubiese existido un aparato análogo al del ingeniero Robur, Hudson Lowe, a despecho de sus insultantes precauciones, hubiera podido ver a su ilustre prisionero fugado por la vía de los aires.

Durante las noches de los días 16 y 17 de julio, un curioso fenómeno de luces crepusculares se produjo a la caída de la tarde. Bajo una latitud más elevada, habríase creído en la aparición de la aurora boreal. El Sol, al ponerse, proyectó una serie de rayos multicolores, de los cuales algunos se impregnaban de un ardiente color verde.

¿Era aquello tal vez una nube de polvos cósmicos que atravesaba la tierra en aquel momento, y que reflejaba sobre los últimos rayos del Sol? Algunos observadores han dado esta explicación a las luces crepusculares. Pero tal explicación no hubiera podido darse ahora, si estos sabios se hubieran encontrado a bordo de la aeronave.

Hecho el examen, se vio comprobado que había en suspensión en el aire pequeños cristales de piróxeno, glóbulos vidriosos, finas partículas de hierro magnético, análogas a las materias que desprenden algunas montañas ignívolas. Desde entonces no hubo duda de que un volcán en erupción había proyectado sobre el espacio una nube, cuyos corpúsculos cristalinos producían aquel fenómeno observado, nubes que las corrientes aéreas tenían entonces en suspensión encima del Atlántico.

Aparte de éste, durante esta parte del viaje, otros fenómenos fueron observados.

En distintos períodos de tiempo, ciertas nubes daban al cielo un tinte ceniciento de un aspecto singular; después, si se traspasaba por esta cortina de vapores, su superficie aparecía apezonada de volutas deslumbradoras de un blanco opaco, sembradas de pequeñas lentejuelas solidificadas, lo que bajo tal latitud no puede explicarse más que por una formación idéntica a la de una granizada.

En la noche del 17 al 18 vino la aparición de un arco iris lunar de un color amarillo verdoso, por consecuencia de la posición de la aeronave entre el plenilunio y una lluvia menuda que se volatilizaba antes de haber tocado al mar.

De esos diversos fenómenos ¿se podía deducir un próximo cambio de temperatura?

Quizá. De cualquier manera que fuese, el viento que soplaba del Sudoeste después de la partida de la costa de África, había comenzado a calmar en las regiones del Ecuador.

En aquella zona tropical hacía un calor extremado. Robur, pues, fue a buscar el fresco de las capas más elevadas. Todavía era necesario abrigarse contra los rayos del Sol, cuya directa proyección no habría sido soportable.

Tal modificación en las corrientes aéreas hacía verdaderamente presentir que otras condiciones climatológicas se presentarían más allá de aquellas regiones equinocciales.

Es menester, por otra parte, observar que el mes de julio del hemisferio austral es el mes de enero del hemisferio boreal, es decir, el corazón del invierno. El Albatros, si descendía al Sur, iba muy pronto a experimentar sus efectos.

Por lo demás, el mar «sentía esto», como dicen los marinos. El 18 de julio, más allá del trópico de Capricornio, se manifestó otro fenómeno, que para un buque hubiese tenido algo de espantoso.

Una extraña serie de ráfagas luminosas se propagaba en la superficie del Océano, con una rapidez, que no se podía estimar en menos de sesenta millas por hora. Estas ráfagas cruzaban a una distancia de ochenta pies la una de la otra, trazando largos surcos de luz. Con la noche, que comenzaba a presentarse, un intenso reflejo subía hasta el Albatros. Esta vez se le hubiera podido tomar por un bólido inflamado. Jamás tuvo Robur la ocasión de caminar o mecerse sobre un mar de fuego, fuego sin calor, que no hubiera tenido necesidad de evitar elevándose a mayores alturas.

La electricidad debía ser la causa de aquel fenómeno, pues no podía atribuirse a la presencia de un banco de freza de peces o de una capa peñascosa donde anidan los animáculos cuya aglomeración produce la fosforescencia.

Esto hacía suponer que la tensión eléctrica de la atmósfera debía ser considerable.

Y en efecto, en el día siguiente, 19 de julio, un buque cualquiera tal vez se hubiera perdido sobre este mar.

Pero el Albatros se burlaba de los vientos y de las ráfagas, semejante a la poderosa ave de la cual llevaba el nombre. Si no le agradaba pasearse sobre su superficie como los petreles, podía, como las águilas, encontrar en las altas capas la calma y el Sol.

En tal momento, el paralelo 47 Sur había sido traspasado; el día no duraba ya más que siete u ocho horas. Debía de disminuir a medida que se aproximaba a las regiones antárticas.

Cerca de la una de la tarde el Albatros había descendido sensiblemente para buscar una corriente más favorable. Volaba a menos de cien pies de la

superficie del mar.

El tiempo estaba en calma. En el cielo, gruesas nubes negras, aglomeradas en su parte superior, terminaban en una línea rígida, absolutamente horizontal. De aquellas nubes se escapaban largas protuberancias, cuya punta parecía atraer violentamente el agua, que hervía bajo ella.

De pronto, esta agua se lanzó, afectando la forma de una enorme ampolla.

Al instante, el Albatros viose envuelto en el torbellino de una gigantesca tromba, a la cual unas veinte más, negras como la tinta, vinieron a formar séquito. Por fortuna, el movimiento giratorio de esta trompa era inverso del de las hélices suspensivas, sin las cuales no hubiera ya tenido acción, y la aeronave hubiera sido precipitada en el mar; pero giró sobre sí misma con admirable rapidez.

Sin embargo, este peligro era inmenso, y tal vez imposible de conjurar, porque el ingeniero no podía desprenderse de la tromba, cuya aspiración le detenía a pesar de los propulsores. Dos hombres, empujados por la fuerza centrífuga en los dos extremos de la plataforma, debieron sujetarse a los montantes para no ser precipitados.

- ¡Sangre fría! - exclamó Robur.

Se necesitaba, y también paciencia.

Uncle Prudent y Phil Evans, que acababan de dejar su camarote, fueron rechazados hacia la popa, a riesgo de ser lanzados por encima de las barandas.

Al mismo tiempo que se volvía, el Albatros seguía el camino de aquellas trombas que se movían con una rapidez tal, que habrían podido comprometer la seguridad de las hélices, pues si escapaba de una, se veía atacada por alguna otra, con amenaza de dislocarse y ser convertidas en pedazos.

- ¡Pronto! ¡Un cañonazo! - ordenó.

Esta orden se dio a Tom Turner. El contramaestre se acercó a la pequeña pieza de artillería montada en medio de la plataforma, donde los efectos de la fuerza centrífuga eran poco sensibles. Comprendió el pensamiento de Robur. En un instante bajó hasta la recámara del cañón, en la cual colocó un cartucho que extrajo del cajón adosado a la cureña. Partió el disparo, y de repente se realizó la destrucción de las trombas con el desvanecimiento de las nubes que parecían declarar la derrota.

El estremecimiento del aire bastó para romper aquel meteoro, y la enorme nube, resolviéndose en lluvia, rayó el horizonte de chorros verticales, inmensa cortina líquida tendida desde el mar al cielo.

El Albatros, libre al fin, se apresuró a elevarse algunos centenares de

metros.

- ¿No se ha roto nada a bordo? - preguntó el ingeniero.

- Nada -respondió Tom Turner-, pero aquí tenemos un juego de trompo holandés y de raqueta que no conviene que vuelvan a funcionar.

En efecto, durante unos doce minutos, la aeronave había estado perdida. De no haber sido por su extraordinaria solidez, hubiese perecido en el torbellino de trombas.

Continuaron volando. Durante la travesía del Atlántico, ¡cuán largas eran las horas cuando algún fenómeno no venía a romper aquella monotonía! Por otra parte, los días amenguaban sin cesar, y el frío llegaba a ser bastante vivo. Uncle Prudent y Phil Evans veían poco a Robur. Encerrado en su camarote, el ingeniero se ocupaba en arreglar su itinerario, y en apuntar sobre sus cartas la dirección seguida; en reconocer su posición, siempre que podía; en anotar las indicaciones de los barómetros, termómetros y los cronómetros; y por último, consignar en su cuaderno de bitácora todos los incidentes del viaje.

Con respecto a los globistas, bien abrigados procuraban incesantemente distinguir tierra hacia el Sur.

Por su lado, obedeciendo a la expresa recomendación de Uncle Prudent, Frycollin se esforzaba en sonsacar al cocinero para descubrir quién era el ingeniero. Pero ¿cómo creer nada de lo que decía aquel gascón de Tapage? Tan pronto Robur era un antiguo ministro de la República Argentina, un jefe del Almirantazgo, un presidente de Estados Unidos, un general español dispuesto a todo, o un virrey de las Indias, que buscaba una posición más elevada surcando los aires. Tan pronto poseía millones merced a las correrías verificadas con su aparato, como era señalado por la vindicta pública. Y tan pronto se había arruinado a fin de construir la aeronave, que se veía precisado a hacer ascensiones públicas para recobrar su dinero. Respecto a la cuestión de saber si alguna vez se detendría en alguna parte, imposible averiguarlo. Únicamente afirmó Tapage, muy serio, que abrigaba el propósito de ir a la Luna, y, si encontraba alguna localidad, fijaría allí su residencia.

- ¿Qué te parece, Fry?... Amigo mío... ¿te gustaría ver lo que ocurre por allá arriba?

- ¡Yo no iré!... ¡Me opongo!... - respondía el imbécil, que tomaba en serio todas las bromas.

- ¿Y por qué, Fry, por qué? ¡Te casaríamos con alguna bella lunática! ¡Tú formarías allí el tronco de los negros!

Y cuando Frycollin llevaba estas respuestas extravagantes a su amo, éste conocía bien que no podía tener ninguna noticia sobre Robur. Ya no pensaba

sino en vengarse.

- Phil, -dijo un día a su colega-, ¿os parece que la fuga es imposible?

- Imposible, Uncle Prudent.

- Pienso igual. Pero un hombre se pertenece siempre, y si es menester, sacrificando su vida...

- ¡Si hay que realizar este sacrificio, hágase lo más pronto! - respondió Phil Evans, cuyo temperamento, por frío que fuese, no podía ya soportar más. ¡Sí, es tiempo de concluir!... ¿Dónde va el Albatros?... Ahora atraviesa oblicuamente el Atlántico, y si se mantiene en esta dirección, llegará al litoral de la Patagonia; después a las riberas de la Tierra del Fuego... y después... se lanzará sobre el Océano Pacífico, o se aventurará a irse hacia los continentes del Polo Sur. ¡Todo es posible con este Robur!... ¡Entonces estaríamos perdidos!... Hemos llegado al caso de una legítima defensa, y si debemos perecer...

- ¡Que esto no suceda -respondió Uncle Prudent-, sin habernos vengado, sin haber destruido este aparato, con todo lo que contiene!...

Ambos colegas habían llegado al límite del furor impotente de rabia reconcentrada.

Sí, pues que era preciso, se sacrificarían para destruir al inventor y su secreto. Algunos meses era todo lo que podía vivir la prodigiosa nave, cuya incomparable superioridad en locomoción aérea se veían obligados a reconocer.

Esta idea se había aferrado en su espíritu, hasta el extremo de no pensar más que en su ejecución. ¿Y cómo? Apoderándose de uno de los artefactos explosivos situados a bordo, con lo cual harían estallar el aparato. Pero era necesario poder penetrar en el departamento de las municiones.

Afortunadamente, Frycollin no sospechaba nada acerca de estos proyectos. Ante la idea de saber que el Albatros reventaría en los aires, habría sido capaz de denunciar a su amo.

El 23 de julio reapareció la tierra en el Sudoeste, cerca del cabo de las Vírgenes, a la entrada del estrecho de Magallanes. Más allá del paralelo cincuenta y cuatro, en esta época del año, la noche duraba ya cerca de dieciocho horas, y la temperatura bajaba casi a los seis grados bajo cero.

El Albatros, en vez de sumergirse más al Sur, siguió las sinuosidades del estrecho como si hubiese querido llegar al Pacífico. Después de haber pasado sobre la bahía de Lomas, y dejado atrás el monte Gregory en el Norte y el monte Brecknock en el Oeste, reconoció Punta Arenas, pequeño pueblo chileno en el momento que la iglesia repicaba su campana, y luego, unas horas

más tarde, el viejo establecimiento de Port-Famine.

Si los patagones, cuyas fogatas se veían acá y allá, tienen una estatura superior a la mediana, los pasajeros de la aeronave no pudieron juzgarla bien, porque la altura los convertía en enanos.

Pero durante las cortas horas del día austral, ¡qué espectáculo! Montañas abruptas, picos eternamente nevados, con esos bosques extendidos sobre sus flancos, mares interiores, bahías formadas entre las penínsulas y las islas del archipiélago, reunión de las tierras de Clarence, Dawson, Desolación; canales y pasos, innumerables cabos y promontorios, todo aquel follaje impracticable, cuyos hielos convertían aquello en una masa sólida; luego el cabo Forward, que pone término al continente americano, hasta el cabo de Hornos, donde concluye el Nuevo Mundo.

Sin embargo, una vez llegado a Port-Famine, se pudo confirmar que el Albatros iba a emprender de nuevo su camino al Sur. Pasando entre el monte Tarn, de la península de Brunswick, y el monte Sarmiento, pico enorme, cubierto de nieves, que domina el estrecho de Magallanes, a dos mil metros sobre el nivel del mar.

Este era el país de los pescadores o fueguinos, esos indígenas que habitan la Tierra del Fuego.

Seis meses antes, en pleno estío, cuando los días tienen quince o dieciséis horas, ¡cuán bella y fértil se hubiera ofrecido esta tierra, sobre todo en su parte meridional!

Entonces se hubieran visto por todas partes valles y praderas que podían alimentar a millares de animales, con bosques vírgenes de árboles gigantes, abedules, hayas, fresnos, cipreses, helechos arborescentes, unas llanuras que recorren las manadas de guanacos, vicuñas y avestruces; después, ejércitos de periquitos y millares de volátiles.

Así que, cuando el Albatros puso en actividad sus fanales eléctricos, unas y otras aves acudieron a lanzarse a bordo, en cantidad bastante para llenar la cocina de Tapage.

De aquí un exceso de trabajo para el cocinero, que sabía aderezar aquella caza de una manera especial para despojarla de su gusto aceitoso. Un exceso de trabajo igual para Frycollin, que no pudo negarse a desplumar docenas y más docenas de aquellos exquisitos volátiles.

Aquel día, en el momento en que iba a ponerse el Sol, a eso de las tres de la tarde, apareció un vasto lago, encajonado en una explanada de soberbios árboles. Aquel lago estaba a la sazón enteramente helado, y algunos indígenas, con sus largas raquetas en los pies, se deslizaban rápidamente por su

superficie.

En realidad, a la vista del aparato, estos fueguinos, en el colmo del asombro, huían en todas direcciones; y cuando no podían huir, se ocultaban y se introducían dentro de las cuevas como los animales.

El Albatros no cesó de marchar hacia el Sur, más allá del canal de Beagle y de la isla de Navarino, cuyo nombre griego denota alguna semejanza entre los nombres rudos de estas tierras lejanas, a más distancia de la isla de Wollaston, bañada por las últimas aguas del Pacífico. En fin, después de haber atravesado siete mil quinientos kilómetros desde la costa del Dahomey, pasó a los extremos islotes del archipiélago de Magallanes; luego al más avanzado de todos al Sur, cuya punta parece carcomida por una eterna resaca, y que era el terrible cabo de Hornos.

Capítulo XIV

En el cual el Albatros hace lo que tal vez no podrá consumarse jamás

Estamos en el siguiente día, 24 de julio. Pues bien, el 24 de julio del hemisferio austral es el 24 de enero del hemisferio boreal. Además, el grado cincuenta y seis de latitud había quedado atrás, y este grado corresponde al paralelo que, en el Norte de Europa, atraviesa Escocia a la altura de Edimburgo.

Así es que la atmósfera se mantenía constantemente en una temperatura inferior a cero. Era necesario, por tanto, obtener algo de calor artificial por parte de los aparatos destinados para calentar los camarotes de la aeronave.

Es ocioso decir igualmente que si la duración de los días tendía a aumentar desde el solsticio del 21 de junio del invierno austral, esta duración disminuía en proporción mucho más considerable, por efecto que el Albatros descendía a las regiones polares.

En su consecuencia, había escasa claridad en aquella parte del Pacífico meridional que confina con el círculo antártico. Naturalmente, durante la noche se experimentaba un frío bastante vivo. Para resistirlo, era menester vestirse como los esquimales.

Como tales ropas no faltaban a bordo, los dos yanquis, bien abrigados, pudieron permanecer sobre la plataforma, no pensando más que en su proyecto, y buscando constantemente la ocasión de ejecutarlo. Por lo demás, veían muy poco a Robur, y desde las amenazas que se habían proferido mutuamente en Tombuctú, el ingeniero y los dos globistas no cruzaron apenas

la palabra.

En cuanto a Frycollin, no salía de la cocina, donde Tapage le daba la más generosa hospitalidad, a condición que hiciese el oficio de pinche de cocina. Cuando esto ofrecía alguna ventaja, el negro aceptó gustoso la ocupación, previo el permiso de su amo.

Encerrado de esta manera, no veía nada de lo que pasaba fuera, y podía creerse al abrigo del peligro. ¿No era él una especie de avestruz no sólo en cuanto a lo físico por su prodigioso estómago, sino en lo moral por su rara imbecilidad?

En aquel instante, ¿hacia qué punto del Globo iba a encaminarse el Albatros? ¿Era admisible que en pleno invierno se determinase a aventurarse en los mares australes o los continentes del Polo? En aquella atmósfera glacial, admitiendo que los agentes químicos de las pilas pudiesen resistir a una congelación, ¿no era la muerte para toda la tripulación, la horrible muerte por el frío lo que les esperaba? Que Robur hubiera intentado atravesar el Polo durante la estación calurosa, ¡pase! Pero en medio de esta noche permanente del invierno antártico; ¡era un acto de locura!

De este modo razonaban el presidente y secretario del Weldon Institute, llevados en aquel momento al extremo del continente del Nuevo Mundo, que es siempre la América, pero no la de los Estados Unidos.

¿Qué pensaba hacer aquel intratable Robur? ¿No debía ser aquél el momento de terminar el viaje destruyendo el aparato volador?

Lo cierto fue que durante el día 24 de julio, el ingeniero Robur mantuvo frecuentes diálogos con el contraamaestre. En reiteradas ocasiones Tom Turner y él consultaron el barómetro, y esta vez no para computar la altura conseguida, sino para observar las indicaciones relativas al tiempo. Indudablemente algunos síntomas se producían, ante los cuales era necesario permanecer con los sentidos alerta.

Uncle Prudent creyó también ver que Robur procuraba inventariar lo que restaba de todas las provisiones, así como lo correspondiente al suministro de las máquinas propulsoras y suspensoras de la aeronave, como para el de las máquinas humanas, cuyo funcionamiento no debía estar menos asegurado a bordo.

Todo esto indicaba proyectos de regreso.

- ¡De regreso! -decía Phil Evans-. ¿Hacia dónde?

- Donde Robur pueda avituallarse - respondió Uncle Prudent.

- Debe de ser en alguna isla del Océano Pacífico, con una colonia de malhechores dignos de su jefe.

- Soy del mismo parecer, Phil Evans. Yo creo, en efecto, que piensa llevarnos al Oeste, y con la velocidad de que dispone, pronto habrá logrado su objetivo...

- Pero nosotros no podremos ya poner nuestros proyectos en ejecución... si llega a ese sitio.

- No llegará Phil Evans.

Evidentemente, los dos yanquis habían adivinado en parte los planes del ingeniero.

Durante aquel día, no fue ya dudoso que el Albatros, después de haber avanzado a los límites del mar Antártico, iba definitivamente a retroceder. Cuando los hielos hubieran invadido aquellos parajes hasta el cabo de Hornos, todas las bajas regiones del Pacífico estarían cubiertas de icefields y de icebergs. Las masas de hielo formarían entonces una barrera impenetrable a los buques más sólidos, como a los más intrépidos navegantes.

Desde luego que volando con más rapidez, el Albatros podía atravesar las montañas de hielo acumuladas sobre el Océano; luego las montañas de tierra levantadas sobre el continente del Polo, si es un continente lo que forma el casco austral. Pero afrontar en medio de la noche polar una atmósfera que puede enfriarse hasta los sesenta grados bajo cero, ¿se atrevería a ello? Indudablemente que no.

Así, después de haber avanzado unos cien kilómetros hacia el Sur, el Albatros volvió al Oeste, como para tomar la dirección sobre alguna isla desconocida situada entre los grupos del Pacífico.

Debajo se extendía la llanura líquida, entre la tierra americana y la tierra asiática.

En aquel momento, las aguas habían tomado aquel color singular que les hace dar el nombre de «mar de leche».

En la penumbra, que no lograban disipar los rayos debilitados del Sol, la superficie del Pacífico era de un blanco lechoso. Se hubiera pensado observar un vasto campo de nieve, cuyas ondulaciones no eran perceptibles a dicha altura. Aquella porción de mar hubiera sido, de estar congelada, un grande icefield, y de seguro su aspecto no hubiera variado.

Sábase hoy que son miles de partículas luminosas, de corpúsculos fosforescentes, lo que produce semejante fenómeno. Lo que no podía sorprender era encontrar este conjunto opalescente en otra parte, más bien que en las aguas del océano Índico.

De pronto, el barómetro, después de haberse sostenido a bastante altura durante las primeras horas del día, cayó bruscamente. Existían, de seguro,

síntomas según los cuales hubiera debido preocuparse un buque, ya que podía suponerse que alguna formidable tempestad había turbado las aguas del Pacífico.

Era la una de la tarde cuando Tom Turner se aproximó al ingeniero y le indicó:

- Señor Robur, mirad aquel punto negro en el horizonte... ¡Allí!... ¡Justamente hacia nuestro Norte!... ¿Será alguna roca?

- No, Tom; no hay tierras por este lado.

- Entonces debe de ser un buque... o por lo menos una lancha.

Uncle Prudent y Phil Evans, que se habían colocado en la proa, miraban el punto indicado por Tom Turner.

- Robur pidió un antejo marino y se puso a observar el objeto señalado.

- Es una embarcación... -dijo-, y afirmarí que hay gente a bordo.

- ¿Náufragos? - exclamó Tom.

- ¡Sí! Unos náufragos que se han visto obligados a abandonar su buque - manifestó Robur-. ¡Desgraciados que no sabiendo dónde está la tierra, acaso se hallen muertos de hambre y sed! Vamos, ¡que no se diga que el Albatros no ha intentado socorrerlos!

Diose una orden al mecánico y sus ayudantes, y la aeronave comenzó a descender.

A los cien metros se detuvo, y sus propulsores le empujaron rápidamente al Norte.

Era, en efecto, una lancha. Su vela flotaba sobre el mástil. Falta de viento, no podía navegar. A bordo, sin duda, nadie tenía la fuerza necesaria para manejar un remo.

En el fondo de la embarcación aparecían cinco hombres, dormidos o inmóviles por la fatiga, a menos que no estuvieran todos muertos.

El Albatros, colocándose encima de ellos, descendió lentamente. En la popa de esta embarcación se pudo leer el nombre de un barco, que era el de Jeannette, de Nantes, un buque francés que su tripulación debió haber abandonado.

- ¡Ohé!, - gritó Tom Turner.

Se le debió oír, pues la lancha se encontraba a ochenta pies de distancia.

No hubo respuesta.

- ¡Disparad un tiro de fusil! - dijo Robur.

La orden fue ejecutada; y la detonación se propagó a lo largo de la superficie de las aguas. Se vio entonces a uno de los náufragos levantarse trabajosamente, con la vista extraviada, verdadera imagen de un esqueleto.

Al distinguir al Albatros, hizo al principio un gesto de espanto.

- ¡No temáis nada! -exclamó Robur en francés- ¡Venimos a socorrerlos!... ¿Quiénes sois?

- Marineros de la Jeannette, barco de tres palos, del cual yo era segundo - respondió aquel hombre-. Hace quince días que le hemos abandonado en el momento en que iba a zozobrar... ¡No tenemos ya víveres!...

Los otros náufragos se habían incorporado poco a poco. Lívidos, extenuados, en un espantoso estado de flacidez, alzaban las manos hacia la aeronave.

- ¡Atención! - exclamó Robur.

Una cuerda se deslizó en la plataforma y un cubo lleno de agua dulce fue descolgado hasta la embarcación.

Aquellos desgraciados se arrojaron sobre él y bebieron con tal avidez que daba pena mirarlos.

- ¡Pan, pan!... - gritaron.

Al momento, una gran canasta que contenía algunos víveres, conservas, un frasco de coñac, y unas pintas de café, descendió hasta ellos. Al segundo le costó mucho trabajo contenerlos.

Después, preguntaron:

- ¿Dónde estamos?

- A cincuenta millas de la costa de Chile y del archipiélago de los Chonos- respondió Robur.

- Gracias, pero nos falta viento, y...

- ¡Nosotros os remolcaremos!

- ¿Quién sois?...

- ¡Gentes que se sienten felices de haber podido socorrerlos!- respondió sencillamente Robur.

El segundo comprendió que había alguna incógnita que debía respetarse. Respecto a la máquina voladora, ¿era posible que tuviera bastante fuerza para remolcarlos?

Sí; sin duda, porque la embarcación, atada a un cable de un centenar de pies, fue arrastrada hacia el Este por el poderoso aparato.

A las diez de la noche diose vista a tierra; o más bien se veían brillar los fuegos que indicaban su situación. Había llegado a tiempo este socorro del cielo para los náufragos de la Jeannette, y tenían el perfecto derecho para creer que su salvación había sido un verdadero milagro.

Luego, cuando los condujo a la entrada de los pasos de las islas Chonos, Robur les gritó que soltasen el cable, lo cual efectuaron bendiciendo a sus salvadores, y el Albatros se desvió al momento.

¡Decididamente había mucha bondad en la aeronave; pues se dedicaba a socorrer a marinos perdidos en el mar! ¿Qué globo, por perfeccionado que fuera hubiera estado en condiciones para prestar servicio semejante? Y Uncle Prudent y Phil Evans, interiormente debieron convencerse y admitirlo, aún cuando se hallaban en una disposición de espíritu capaz de negar la evidencia.

El mar seguía empeorando. Síntomas alarmantes. El barómetro bajó unos milímetros más; se notaban ráfagas terribles de la brisa que silbaba con violencia en las hélices del Albatros, y entorpecía la maquinaria por momentos. En tales circunstancias, un buque de vela hubiera tenido ya dos rizos en sus gavias y un rizo en su trinquete. Todo indicaba que el viento iba a saltar al Noroeste. El tubo del stormglass comenzaba a turbarse de una manera inquieta.

A la una de la madrugada se desencadenó el viento con una extremada violencia.

Sin embargo, aunque se mantenía recto el aparato movido por sus propulsores, pudo caminar contra el viento y remontarse a razón de cuatro o cinco leguas por hora. Pero no hubiera podido pedirle más.

Evidentemente se preparaba un ciclón, lo cual es raro en aquellas latitudes; que se le llame huracán sobre el Atlántico, tifón en los mares de China, simún en el Sahara, tornado en la costa occidental, siempre sería una tempestad giratoria y muy terrible.

¡Sí! Muy terrible para cualquier embarcación, cogida por este rotativo movimiento que se acrecienta desde la circunferencia al centro, y no deja más que un solo paraje en calma, en medio de este maelstrom de los aires.

Robur lo sabía. Y también sabía que era prudente huir de un ciclón saliendo de su zona de atracción por medio de su ascensión a las capas superiores. Hasta entonces había triunfado, pero no podía perderse ni una hora de tiempo, ni siquiera un minuto.

En efecto, la violencia del viento acrecentaba. Las oleadas cubiertas de

espuma, hacían esparcir una polvareda blanquecina en la superficie del mar. Era cosa evidente ya, que el ciclón, desatándose, iba caer a las regiones del Polo con una vertiginosidad increíble.

- ¡Alto!- dijo Robur.

- ¡Alto!- repitió Tom Turner.

Una gran fuerza ascensional fue dada a la aeronave, que se levantó oblicuamente, como si hubiese seguido un plano inclinado hacia el Sudoeste.

En aquel momento el barómetro bajó hasta cero; una rápida caída de la columna de mercurio, que había bajado a ocho, luego de hacerlo hasta doce milímetros. Y de pronto, el Albatros se detuvo en su movimiento ascensional.

¿A qué obedecía esta detención? Evidentemente a una masa pesada de aire, o a una formidable corriente que, propagándose de arriba a abajo, disminuía la resistencia del punto de apoyo.

Cuando un buque de vapor remonta un río, su hélice hace un trabajo tanto menos útil, cuanto la corriente tiende a huir bajo sus paletas. El retroceso es considerable, y puede llegar a ser igual la caída a sotavento. Esto era lo que le ocurría al Albatros en aquel momento.

Sin embargo, el ingeniero no abandonó la partida; sus setenta y cuatro hélices que trabajaban con una simultaneidad perfecta, llegaron hasta el máximo de su rotación.

Pero irresistiblemente atraído por este ciclón, el aparato no podía escaparse. Durante, unas breves calmas lograba su movimiento ascensional. Pero, luego, la pesada masa de aire le empujaba y volvía a caer como una embarcación que zozobra. Podía decirse que aquello era realmente zozobrar en este mar aéreo, en medio de una noche en la que los fanales del aparato no rasgaban sus tinieblas más que por un rayo de luz muy restringido.

Evidentemente, si la violencia del ciclón aumentaba más, el Albatros no sería sino una brizna de paja sin dirección, llevada por uno de esos torbellinos que arrancan los árboles de raíz, derriban las techumbres y destruyen las más fuertes murallas.

Robur y Tom no podían hablarse más que por señas. Uncle Prudent y Phil Evans, acurrucados en su cabina, se preguntaban si el meteoro haría su juego destruyendo a la aeronave y a su inventor, y con el inventor el secreto de su invención.

En fin, ya que el Albatros no lograba desprenderse verticalmente de aquel ciclón, parecía que no tenía que hacer más que una cosa ganar el centro, relativamente en calma, donde sería dueño de sus maniobras. Sí; pero para alcanzarle era necesario romper estas corrientes circulares que le arrastraban a

su periferia. ¿Poseía bastante potencia mecánica para llegar a este resultado?

De pronto se rompió la parte superior de la nube. Los vapores se condensaron en torrentes de lluvia.

Eran ya las dos de la mañana. El barómetro, oscilando entonces alrededor de doce milímetros, había caído hasta setecientos nueve, lo que en realidad, debía disminuirse de la baja en la altura alcanzada por la aeronave sobre el nivel del mar.

¡Un fenómeno bastante raro! Aquel ciclón se había formado fuera de las zonas que recorría habitualmente, es decir, entre el 30° latitud Norte y el 26° latitud Sur. Tal vez esto explique por qué la tempestad giratoria se convirtió de súbito en una tempestad rectilínea. Pero ¡qué huracán! El vendaval del Connecticut, el 22 de marzo de 1882, hubiera podido compararse con esa borrasca; su velocidad fue ciento dieciséis metros por segundo, o sea más de cien leguas por hora.

Tratábase, pues, de huir al viento de popa, como un buque ante la presencia de una tempestad, o más bien dejarse arrastrar por la corriente que el Albatros no podía remontar, y de la que no podía salir. Pero siguiendo el imperturbable trayecto, huía hacia el Sur, y se lanzaba sobre las regiones polares, cuya aproximación había querido evitar Robur, más no era dueño de su dirección e iría donde le llevase el huracán.

Tom Turner se había apoderado del timón; se necesitaba toda su destreza para no embarrancarse.

A primeras horas de la mañana, si puede llamarse así esa tinta vaga del horizonte, el Albatros había atravesado quince grados desde el cabo de Hornos, es decir, más de cuatrocientas leguas, y rebasaba el límite del Círculo polar.

Allí, en aquel mes de julio; la noche dura todavía diecinueve horas y media. El disco del Sol, sin calor, sin luz, no aparece sobre el horizonte más que para desaparecer al instante. En el Polo, tal noche se prolonga por espacio de ciento setenta y nueve días.

Todo indicaba que el Albatros iba a sumergirse en un gran abismo.

Aquel día, si hubiera sido posible una observación, habría dado 66° 40' de latitud austral. La aeronave no estaba más que a mil cuatrocientas millas del Polo antártico.

Irresistiblemente llevado a aquel inaccesible punto del Globo, su rapidez consumía, por decirlo así, su pesantez, aún cuando era un poco más fuerte; por consecuencias del achatamiento de la tierra en el Polo. Sus hélices suspensoras parecían innecesarias.

Bien pronto la violencia del huracán llegó a ser tal, que Robur creyó deber reducir los propulsores al mínimo del movimiento, a fin de evitar algunas averías graves, y poder gobernar conservando la menor posible de su propia velocidad.

En medio de aquellos peligros, el ingeniero mandaba con sangre fría, y el personal obedecía como si el alma de su jefe estuviese en él.

Uncle Prudent y Phil Evans no habían abandonado por un instante la plataforma. Se podía estar en ella sin inconvenientes. El aire no hacía resistencia, o, si la hacía, era muy débil. La aeronave era en aquel momento semejante a un aerostato que marcha con la masa fluida en la cual se ha sumergido.

El dominio del Polo austral comprende, según se afirma, cuatro millones quinientos mil metros cuadrados. ¿Es un continente? ¿Un archipiélago? ¿Es un mar paleocrístico cuyos hielos no se derriten más que durante el largo período del estío? Se ignora. Pero lo que sí resulta cierto es que el Polo austral es más frío que el Polo boreal, fenómeno debido a la posición de la Tierra con respecto de su órbita durante el invierno de las regiones antárticas.

Durante aquel día, nada indicó que la tempestad iba a aminorarse. Se estaba a los 75° del meridiano al Oeste, donde el Albatros iba abandonar la región del círculo Polar.

¿Por qué meridiano saldría; si es que salía?

En todo caso, a medida que descendía más hacia el Sur, disminuía la duración del día. Dentro de poco se encontraría sumergido en aquella noche permanente, que sólo se ilumina a la claridad de la Luna o a las pálidas luces de las auroras australes. Pero la Luna era nueva entonces, y los compañeros de Robur no veían nada de las regiones, cuyo secreto se escapa todavía a la curiosidad humana.

Era más que probable que el Albatros pasase sobre algunos puntos ya conocidos, un tanto por el Círculo polar, al Oeste de la Tierra de Graham, descubierta por Biscoe en 1832 y de la Tierra de Luis Felipe, descubierta en 1838 por Dumont d'Urville, últimos límites alcanzados sobre este continente desconocido.

Sin embargo, a bordo no se sufría la temperatura, mucho menos baja entonces de lo que debía temerse. Parecía que este huracán había sido una especie de Gulf Stream aéreo, que llevaba consigo cierto calor.

¡Cuán sensible era que toda aquella región se hallara sumergida en una oscuridad tan profunda! Es necesario observar, sin embargo, que aún cuando la Luna hubiese alumbrado el espacio, la parte de las observaciones hubiera

sido muy reducida. En tal época del año, una inmensa cortina de nieve, un gran manto helado cubre toda la superficie polar. No se distingue ni aún ese blink de los hielos, tinta blanquecina cuya reverberación falta en los horizontes sombríos. Y en semejantes condiciones, ¿cómo poder distinguir la forma de las tierras, la extensión de los mares y la disposición de las islas? El enlace hidrográfico del país, ¿cómo reconocerlo? Su misma configuración orográfica, ¿cómo establecerla, puesto que las colinas o las montañas se confunden con los bancos de hielo? Serios problemas en realidad.

Un poco antes de la noche, una aurora boreal iluminó las tinieblas. Con sus franjas argentadas, sus ráfagas que surcaban a través del espacio, el meteoro presentaba la forma de un gran abanico, abierto sobre una mitad del cielo. Sus últimos resplandores venían a perderse en la Cruz del Sur, cuyas cuatro estrellas brillaban en el cenit. El fenómeno fue de una magnificencia incomparable, y su claridad bastó para mostrar el aspecto de esta región, confundida en una inmensa blancura.

Ocioso es decir que sobre estas comarcas tan cercanas al polo magnético austral, la aguja de la brújula, incesantemente alterada, no podía dar ya ninguna indicación exacta relativa a la dirección que seguía la aeronave. Pero fue tal su inclinación en un momento, que el ingeniero pudo tener por cierto que pasaba sobre el polo magnético, situado casi sobre los 78° del paralelo.

Más tarde, a la una de la madrugada, calculando el ángulo que formaba esta aguja con la vertical, exclamó:

- ¡El Polo austral está bajo nuestros pies!

Una masa blanca apareció, pero sin dejar ver nada de lo que se escondía debajo de los hielos.

La aurora boreal se extinguió poco a poco, y este punto ideal, en donde vienen a cruzarse todos los meridianos del Globo, no fue examinado aún.

Ciertamente, si Uncle y Phil hubieran querido sepultar en la más misteriosa de las soledades al aparato y a los que llevaba a través del espacio, la ocasión no podía ser más propicia. Si no lo hicieron, fue porque les faltaba el ingenio preciso para ello.

No obstante, el huracán continuaba desencadenándose con tal rapidez, que si el Albatros hubiese encontrado alguna montaña en su camino, se habría estrellado como un buque que se arrima a la costa.

En efecto, no sólo no podía ya dirigirse horizontalmente, sino que ni aún era dueño de su vuelo en la altura.

Sin embargo, algunas cimas aparecían sobre las tierras antárticas. A cada instante hubiera sido posible un choque que habría ocasionado la destrucción

del aparato.

Esta catástrofe fue todavía más de temer, cuanto que el viento se inclinó hacia el Este, pasando el meridiano cero. Dos puntos luminosos aparecieron entonces a unos cien kilómetros delante del Albatros.

Eran los dos volcanes que forman parte del vasto sistema de los montes Ross: el Erebus y el Terror.

El Albatros, ¿iba a quemarse en sus llamas como una mariposa gigantesca?

Hubieron momentos de pánico. Uno de los volcanes, el Erebus, parecía precipitarse sobre la aeronave, que no podía separarse del rumbo del huracán. Los haces de llamas aumentaban, a pesar de la distancia a que se les miraba. Un torrente de fuego barría el camino. Intensos relámpagos iluminaban ahora el espacio. Los rostros, vivamente alumbrados a bordo, tomaban un aspecto infernal. Todos inmóviles sin lanzar un grito, sin hacer un gesto, esperaban el espantoso instante en que les envolvería esa horrible masa de fuego.

Pero el huracán que le impelía al Albatros, le salvó de tan espantosa catástrofe. Las llamas del Erebus impelidas por la tempestad, le abrieron paso. En medio de una lluvia de lava rechazada afortunadamente por acción centrífuga de las hélices suspensoras, atravesó este cráter en plena erupción.

Una hora después, la lejanía escondía a las miradas, las dos antorchas colosales que alumbran los confines del mundo durante la prolongada noche del Polo.

A las dos de la madrugada, la isla Balleny fue atravesada en la extremidad de la costa de la Descubierta, sin que se pudiese reconocer, pues estaba unida a las tierras antárticas por un cimientito de hielo.

Y entonces, a partir desde el Círculo polar, que el Albatros volvió a costear sobre el meridiano ciento setenta y cinco, el huracán le empujó sobre masas de hielo contra las cuales estuvo a punto de estrellarse cien veces. La suerte no estaba ya en la mano del timonel, sino en la mano de Dios... ¡Que es un excelente piloto!

La aeronave remontaba entonces el meridiano de París, que formaba un ángulo de ciento cinco grados, con el que había seguido para atravesar el corazón de este mundo antártico.

Al fin, más allá del paralelo setenta y seis, el huracán mostró marcada tendencia a calmarse. Su violencia disminuyó sensiblemente. El Albatros comenzó a ser dueño de sí mismo. Luego, lo que fue un gran alivio, volvió a entrar en las regiones alumbradas del Globo, y el día reapareció a las ocho de la mañana.

Robur y los suyos, después de haberse salvado del ciclón del Cabo de

Hornos, se habían sobrevivido al huracán. Fueron llevados hacia el Pacífico del Sur, por encima de toda la región austral, después de haber atravesado siete mil kilómetros en diecinueve horas, o sea, cerca de una legua por minuto, velocidad casi el doble de la que podía obtener el Albatros en circunstancias ordinarias, bajo la acción de sus propulsores.

Pero Robur no sabía dónde se encontraba ahora, a consecuencia del trastorno de la aguja imantada en la vecindad del polo magnético. Era necesario esperar a que el Sol se mostrase en condiciones convenientes para realizar una observación. Por desgracia, el cielo se cargaba de gruesas nubes aquel día, y el Sol no apareció.

Había que esperar.

Este fue un contratiempo aún más sensible, cuanto que las dos hélices propulsoras habían experimentado ciertas averías durante la tormenta.

Robur, muy contrariado por el incidente, no pudo marchar en todo el día más que con una velocidad relativamente moderada. Cuando pasó sobre los antípodas de París, no avanzaba más que a razón de seis leguas por hora. Era urgente cuidar de que no aumentasen las averías. Si sus dos propulsores se hubieran inutilizado por completo, la situación del aparato en esos vastos mares del Pacífico habría sido muy comprometida.

Por eso el ingeniero se preguntaba si debía proceder a las reparaciones en el lugar en que se encontraba, para poder continuar el viaje.

El día 27 de julio, a las siete de la mañana, se distinguió tierra hacia el Norte. Se vio muy pronto que era una isla. Pero, ¿cuál entre los millares de que está sembrado el Pacífico? Sin embargo, Robur resolvió detenerse allí pero sin tocar tierra. Según creía, un día sería suficiente para reparar las averías y emprender la marcha aquella misma noche.

El viento soplaba con calma, una circunstancia favorable para las maniobras que se trataba de ejecutar. Al menos, puesto que quedaba estacionario, el Albatros no sería arrastrado sin dirección fija.

Un extenso cable de ciento cincuenta pies, con un ancla en el extremo, fue echado fuera, y cuando el aparato llegó al borde de la isla, el ancla rozó los primeros escollos, y luego se clavó sólidamente entre dos rocas.

El cable se tendió entonces bajo el impulso de las hélices suspensoras, y el Albatros quedó inmóvil como un buque cuya ancla se ha clavado a la costa.

Aquella era la primera vez que se acercaba a tierra desde su partida de Filadelfia.

Capítulo XV

En el cual suceden cosas que merecen ser referidas

Como el Albatros ocupaba todavía una zona elevada, se había podido reconocer que aquella isla era de mediana extensión. Pero, ¿cuál era el paralelo que ocupaba? ¿Sobre qué meridiano había costeado? ¿Era una isla del Pacífico, de Australia o del Océano Índico? Esto era imposible saberlo hasta que Robur hubiera determinado su punto. Sin embargo, aún cuando no hubiese podido darse cuenta de las indicaciones del compás, había motivo para pensar que se encontraba más bien en el Pacífico.

Desde aquella altura, ciento cincuenta pies, la isla, que medía unas quince millas de circunferencia, se dibujaba como una gigantesca estrella de mar de tres puntas.

En la punta Sudeste descollaba un islote, precedido de un semillero de rocas sobre la orilla; no se notaba ningún rastro de marea, lo que tendía a confirmar la opinión de Robur respecto a su situación, porque el flujo y reflujo son casi nulos en el Pacífico.

En la punta Noroeste se levantaba una montaña cónica cuya altura podía estimarse en mil doscientos pies.

No se veía ningún indígena, aunque quizá habitaban en el litoral opuesto. En todo caso, si hubiesen distinguido la aeronave, el asombro más bien los hubiera inclinado a ocultarse o a huir.

El Albatros había atracado a la isla por la parte Sudoeste. No lejos, en una pequeña ensenada se precipitaba un río entre las rocas. Más allá se observaban algunos arroyos sinuosos, árboles de especies variadas, caza, perdices y avutardas en gran número. Si la isla no estaba habitada, por lo menos parecía habitable. Ciertamente, Robur hubiera podido saltar a tierra, y sin duda, si no lo había hecho, era porque aquel suelo, muy escabroso, no le parecía ofrecer un buen lugar para que descansase allí su aparato.

Esperando tomar altura, el ingeniero dispuso que comenzaran las reparaciones, que pensaba terminar en el mismo día. Las hélices suspensoras, en perfecto estado, habían funcionado admirablemente en medio de la violencia del huracán, el cual se observó que más bien había aliviado su trabajo. En ese momento, la mitad del aparejo estaba a punto de funcionar, lo que bastaba para asegurar la tensión del cable fijo perpendicular en el litoral.

Pero los dos propulsores habían sufrido, y más de lo que había sospechado Robur.

Era necesario enderezar sus aspas y ajustar el engranaje que transmitía el

movimiento de rotación.

De la hélice anterior se cuidó primeramente la tripulación, bajo la dirección de Robur y de Tom Turner. Valía más comenzar por ella, para prevenir el caso en que un hecho cualquiera obligase al Albatros a partir antes que hubiese terminado el trabajo. Solo con este propulsor podía sostenerse más fácilmente en buen camino.

Mientras, Uncle Prudent y su colega, después de haberse paseado en la plataforma, fueron a sentarse en la popa. Frycollin estaba ahora del todo tranquilo. ¡Qué diferencia!

¡No verse suspendido ya más que a ciento cincuenta pies del suelo!

Los trabajos no se interrumpieron más que un momento, en que la elevación del Sol sobre el horizonte permitió tomar primero un ángulo horario, y luego de su culminación, calcular el mediodía del lugar.

El resultado de la observación, hecha con la mayor exactitud, fue éste: Longitud: 176° 37' al Oeste del meridiano cero.

Latitud: 43° 37' austral.

El punto, sobre el mapa, se refería a la posición de la isla Chatam y del islote Pitt, cuyo grupo se halla igualmente designado bajo el apelativo común de islas Grengthon.

Este grupo se encuentra a 11° en el Este de Tawai-Pomanou, la isla meridional de la Nueva Zelandia, situada en la parte Sur del Océano Pacífico.

- Es casi lo que yo suponía - dijo Robur a Tom Turner.

- ¿Luego estamos?...

- A 46° al Sur de la Isla Equis, o sea, a una distancia de dos mil ochocientas millas.

- Razón de más para reparar a nuestros propulsores -declaró el contraemaestre-. En este trayecto podríamos encontrar vientos contrarios, y con lo poco que nos queda de provisiones, importa alcanzar la isla Equis lo más pronto posible.

- Sí, Tom, y espero ponerme en camino a las doce de la noche, aún cuando debiera partir con una sola hélice, pues podremos reparar la otra en el camino.

- Señor Robur -preguntó Tom Turner- ¿Y estos dos caballeros y su sirviente?...

- Tom Turner, ¿podían quejarse si llegasen a ser colonos de la isla Equis?

Pero, ¿cuál era aquella isla Equis? Una isla perdida en la inmensidad del

Pacífico, entre el Ecuador y el trópico de Cáncer; una isla que justificaba perfectamente el signo algebraico cuyo nombre le diera Robur. Se encontraba situada en el vasto mar de las Marquesas, apartada de todos los caminos de comunicación interoceánica. Allí era en donde Robur había fundado su pequeña colonia, allí donde debía descansar el Albatros, cuando se encontrase fatigado de su vuelo, allí donde quería renovar sus provisiones de todo lo que necesitaba para sus eternos viajes. En aquella isla Equis, Robur disponiendo de grandes recursos, había podido establecer un astillero y construir su aeronave. Podía repararla en este sitio y hasta rehacerla. Sus almacenes tenían materiales, alimentos, provisiones de todo tipo acumulado para el sostenimiento de gran número de colonos que poblaban la isla.

Cuando Robur dobló el Cabo de Hornos, algunos días antes; fue su intento dirigirse a la isla Equis, atravesando oblicuamente el Pacífico. Pero el ciclón cogió al Albatros en su torbellino. Además de esto, el huracán le había llevado sobre las regiones australes.

En suma, había seguido su primera dirección, y sin las averías de los propulsores, la tardanza habría sido de poca importancia.

Íbase, pues, a arribar a la isla Equis. Pero, como lo había dicho ya el contramaestre Tom Turner, el camino era largo aún. Probablemente tendría que luchar contra vientos desfavorables. ¿No se necesitaría de todo su poder mecánico para que el Albatros llegue a su destino en tiempo oportuno?

De aquí procedía el dictamen que había tomado Robur de fijarse en la isla Chatam: la encontraba en mejores condiciones para reparar por lo menos la hélice de proa. Ya no temería, en el caso de que se levantase la brisa contraria, de ser arrastrado al Sur, cuando él quería avanzar al Norte. Por la noche la reparación quedaría ya terminada.

Maniobraría para levantar el ancla, si se hallaba sólidamente enclavada en las rocas, le costaría poco cortar el cable y emprender nuevamente su vuelo hacia el Ecuador.

Se comprende que esta manera de proceder era la más sencilla, la mejor también, y fue ejecutada al punto.

El personal del Albatros, sabiendo que no había tiempo que perder, puso inmediato manos a la obra.

Mientras que se trabajaba en la proa del aparato, Uncle Prudent y Phil Evans tenían entre sí una conversación cuyas consecuencias iban a ser de una gravedad excepcional.

- Phil Evans -decía Uncle Prudent-. ¿Estáis decidido como yo a hacer el sacrificio de vuestra vida?

- ¡Sí, desde luego!

Por última vez podemos decir que es evidente que no debemos esperar nada bueno de este Robur.

- Nada.

- Pues bien, Phil Evans; he tomado mi partido. Puesto que el Albatros debe zarpar esta noche, no pasará ésta sin que nosotros hayamos ejecutado nuestra obra. Vamos a romper las alas al pájaro del ingeniero Robur. Esta noche debe de quedar destrozado en medio de los aires.

- ¡Lo destrozaremos! -se limitó a decir Phil Evans.

Se ve que los colegas estaban de acuerdo sobre todos los puntos, aunque se tratase de aceptar con indiferencia la horrible muerte que les esperaba.

- ¿Tenéis todo lo que es menester? -preguntó Phil Evans.

- Sí, la noche última, mientras que Robur y sus hombres se ocupaban más que de la salvación de la aeronave, yo he podido escurrirme en el pañol de municiones y tomar un cartucho de dinamita.

- Uncle Prudent, entonces, pongamos en ejecución nuestro pensamiento.

- ¡Esta misma noche! Cuando sean las doce entraremos en nuestro departamento y os pondréis en acecho para que no puedan sorprendernos.

- Ni Robur ni ninguno de sus hombres pudieron sospechar la catástrofe que amenazaba al Albatros...

He aquí la manera como pensaba obrar Uncle Prudent: Como había dicho, pudo penetrar en el depósito de las municiones situado en uno de los compartimientos del casco de la aeronave. Se apoderó de cierta cantidad de pólvora y de un cartucho semejante a aquéllos del que había hecho uso el ingeniero en Dahomey.

Después de haber entrado en su camarote, ocultó con mucho cuidado aquel cartucho con el que había resuelto destrozarse el Albatros durante la noche, en el momento que hubiera vuelto a emprender su vuelo.

En ese instante, Phil Evans examinaba el objeto explosivo robado por su compañero.

Era una especie de estuche cuya armadura metálica contenía cerca de un kilogramo de sustancia explosiva, lo que era suficiente para dislocar el aparato y romper su juego de hélices. Si la explosión no lo destruía en el momento, se destruiría en su caída. Pues bien, nada tan fácil como colocar el cartucho en un rincón del camarote, de manera que echase a volar la plataforma y despedazase el casco hasta en su estructura.

Pero para provocar la explosión era necesario romper la cápsula fulminante que tenía el cartucho, y esta era la parte más delicada de la operación, pues la inflamación de esta cápsula no debía verificarse sino en un tiempo calculado con extremada precaución.

En efecto, Uncle Prudent había reflexionado esto: en cuanto el propulsor de proa estuviese reparado, la aeronave debía de emprender su marcha al Norte, pero hecho esto, era probable que Robur y sus gentes viniesen a popa para poner en buen estado la hélice posterior, y la presencia de toda la tripulación en los alrededores de la cabina podría descubrir la operación de Uncle Prudent, por lo que se había decidido a servirse de una mezcla, con el objeto de no provocar la explosión sino en un momento dado.

He aquí lo que dijo a Phil Evans:

- Al mismo tiempo que este cartucho, he tomado pólvora; y con ella voy a fabricar fina mezcla, cuya longitud esté en relación con el tiempo que tarde en arder, y que penetre en la cápsula del fulminante. Mi intento es encenderla a las doce de la noche, a fin de que la explosión se produzca entre las tres y las cuatro de la mañana.

- ¡Bien combinado!... - aplaudió Phil Evans.

Los colegas habían calculado con la mayor sangre fría la espantosa destrucción, en la cual también ellos iban a perecer. Existía en su ánimo tal acumulación de odio en contra de Robur y de sus hombres, que el sacrificio de su vida parecía necesario para destruir, con el Albatros, a los que conducían por los aires. Que el acto era insensato, y hasta odioso, se entiende. Pero es necesario tener en cuenta el estado a que habían llegado, después de cinco semanas de una existencia encolerizada.

- ¿Y Frycollin? -preguntó Phil Evans-. ¿Tenemos derecho a disponer de su vida?

- ¿No sacrificamos la nuestra? - respondió Uncle Prudent.

Es dudoso que Frycollin hubiese encontrado tal razón convincente.

En el acto Uncle Prudent se puso manos a la obra, en tanto que Phil Evans vigilaba a la gente de a bordo, por si se acercaban a su departamento.

Uncle Prudent comenzó por aplastar una cierta cantidad de pólvora para reducirla al estado de pulverización. Después de haberla humedecido ligeramente, la envolvió en una funda de lienzo en forma de mecha. Habiéndola encendido, se aseguró que ardía a razón de cinco centímetros cada diez minutos, o sea, un metro en tres horas y media. En seguida apagó la mecha, la oprimió en una espiral de cuerda, y la ajustó a la cápsula del cartucho.

Los preparativos quedaron listos a las diez de la noche, sin haber despertado la menor sospecha.

En aquel momento, Phil Evans se acercó a su colega en su camarote.

Durante el día, las reparaciones de la hélice anterior se habían verificado con la mayor actividad.

En cuanto a las pilas, acumuladores, nada de lo que producía la fuerza mecánica del Albatros había participado de las violencias del ciclón y se contaba aún con recursos para alimentarlas por espacio de cuatro o cinco días.

Cuando llegó la medianoche el ingeniero y sus hombres interrumpieron su tarea. El propulsor de proa no estaba aún colocado en su sitio, se necesitaban aún tres horas de reparaciones para que se halle en disposición de funcionar. Así que, después de hablar con Tom Turner, decidió Robur dar un descanso a sus hombres rendidos por la fatiga, y proseguir al día siguiente lo que faltaba hacer. Además, se necesitaba la claridad del día para aquel trabajo de ajuste extremadamente delicado y para el cual hubieran sido insuficientes las luces de los focos.

De todo ello estaban ignorantes Uncle Prudent y Phil Evans. Ateniéndose a lo que habían oído decir a Robur, pensaron que el propulsor de proa quedaría reparado antes de las doce de la noche, y que el Albatros habría emprendido de inmediato su marcha hacia el Norte; le creían, pues, apartado de la isla, aún cuando estaba todavía retenido por el ancla; y esta circunstancia iba a dar al asunto un giro diferente a lo que ellos se imaginaban.

Noche sombría y sin luz de Luna. Gruesas nubes hacían la oscuridad más profunda.

Sentíase que iba a establecerse una ligera brisa. Algunos soplos venían del Sudoeste, pero no hacían variar al Albatros de su lugar, que permanecía inmóvil sobre su ancla, cuyo cable, tendido verticalmente, le mantenía unido a tierra.

Uncle Prudent y su colega, encerrados en su cabina, cambiaban algunas palabras, escuchando el estremecimiento de las hélices suspensoras, que apagaban los demás ruidos de la aeronave. Esperaban que llegase el momento de obrar.

Poco faltaba para las doce.

- ¡Ya es tiempo!... -exclamó por fin Uncle Prudent.

Debajo de la camilla del camarote había un cofre, y en este cofre depositó Uncle Prudent el cartucho de dinamita, provisto de la mecha. De esta manera podía arder la mecha sin hacerle traición por su olor o resplandor. Uncle Prudent la encendió por su extremo y colocó después el cofre bajo la camilla.

- ¡Ahora, a la popa -dijo-, y esperemos!

Ambos salieron; y quedaron sorprendidos de no ver al timonel en su puesto.

Phil Evans se inclinó fuera de la plataforma.

- ¡El Albatros continúa en el mismo sitio! -exclamó en voz baja. ¡Los trabajos no han terminado! ¡No habrán podido partir!

Uncle Prudent hizo un gesto de desesperación.

- Es necesario apagar la mecha - barbotó.

- ¡No!... ¡Es menester salvarnos! -respondió Phil Evans.

- ¡Sí! ¡Por el cable del ancla, puesto que es noche cerrada!... ¡Hay que bajar ciento cincuenta pies, y eso no es nada!

- En efecto; nada, y seríamos locos si no aprovechamos esta casualidad inesperada.

Pero antes volvieron a entrar en su camarote, y tomaron todo cuanto podían llevar consigo en materia de provisiones para un día más o menos largo en la isla Chatam.

Luego, cerrando la puerta, se avanzaron hacia proa.

Era su intención despertar a Frycollin y obligarle a emprender la fuga con ellos.

La oscuridad era profunda. Las nubes comenzaron a dirigirse hacia el Sudoeste. La aeronave se movía un poco sobre el ancla, separándose ligeramente de la vertical con relación al cable de retención, y el descenso debía presentar algunas dificultades; pero esto no era para detener a unos hombres, que desde un principio, no habían vacilado en jugarse la vida.

Los dos se deslizaron sobre la plataforma, deteniéndose algunas veces al abrigo de los camarotes para escuchar si se producía algún ruido. Un silencio absoluto por todas partes. Ni una luz a través de los tragaluces. No era solamente el silencio: la aeronave se encontraba sumergida en el más profundo sueño.

Uncle Prudent y su compañero se acercaron hasta el camarote de Frycollin, cuando de pronto, Phil Evans se detuvo.

- ¡El centinela! - exclamó.

En efecto; un hombre se hallaba recostado cerca de la garita. Si dormía, era poco.

Era imposible toda evasión en caso de que diera la voz de alarma...

En este sitio se observaban algunas cuerdas, pedazos de lona y estopas, de lo cual se habían servido para la reparación de la hélice.

Un instante después, el centinela estaba ya amordazado, con su cabeza tapada y atado a los montantes de la baranda, imposibilitado por completo para lanzar un grito o ejecutar un movimiento.

Todo esto se llevó a cabo sin el menor ruido.

Uncle Prudent y Phil Evans escucharon. El silencio no se turbaba de ninguna forma en el interior de los camarotes. Todos dormían.

Los dos fugitivos, ahora se les puede dar este nombre, llegaron ante el camarote ocupado por Frycollin. Tapage dejaba oír un ronquido digno de su nombre, lo cual era tranquilizador.

Con gran sorpresa, Uncle Prudent no tuvo que empujar la puerta de Frycollin, pues estaba abierta. Se dirigió al centro del camarote, y al retirarse dijo:

- ¡Nadie!

- ¡Nadie!... ¿Dónde puede estar? - murmuró Phil Evans.

Los dos se arrastraron hasta la proa, presumiendo que Frycollin dormía acaso en algún rincón.

Nadie tampoco.

- ¿Nos habrá tomado la delantera este bribón? - dijo Uncle Prudent.

- Lo haya hecho o no -respondió Phil Evans-, nosotros no podemos esperar ya más tiempo. ¡Partamos!

Sin vacilar, uno después del otro, los fugitivos asieron el cable con ambas manos, y entrelazando a él sus pies y dejándose deslizar, llegaron a tierra, sanos y salvos.

¡Qué regocijo tan grande para ellos haber pisado tierra después de tanto tiempo!

¡Andar sobre un terreno sólido, no ser más juguete de la atmósfera!

Preparábanse a penetrar al interior de la isla remontando la orilla del río, cuando de repente surgió ante ellos una sombra.

Era Frycollin.

Cierto. El negro había concebido esta idea, la misma que había concebido su amo, y la audacia de llevarla a cabo sin prevenirle.

Pero la hora no era a propósito para recriminaciones, y Uncle Prudent se

disponía a buscar un refugio en alguna parte lejana de la isla, cuando Phil Evans se detuvo.

- Uncle Prudent, escuchadme -dijo-. Estamos ya libres de Robur. Está entregado, lo mismo que sus compañeros, a una muerte horrorosa. ¡La merece, sea! Pero si jurase por su honor no tratar de volvernos a prender...

- ¡Honor, semejante hombre!...

Uncle Prudent no pudo acabar. Prodújose un movimiento a bordo del Albatros.

Indudablemente se había dado la voz de alarma. La evasión había sido descubierta.

- ¡A mí!... ¡A mí!... - se oyó decir.

Era el centinela, que había podido arrancarse su mordaza. Resonaron unos pasos precipitados en la plataforma. Al momento, los focos proyectaron sus haces eléctricos sobre un largo sector del espacio.

- ¡Hélos allí, hélos allí! - exclamó Tom Turner.

Los fugitivos habían sido descubiertos. En el mismo instante, la voz de Phil Evans se oyó distintamente:

- Ingeniero Robur -dijo-, ¿empeñáis vuestra palabra de honor de dejarnos libres en esta isla?

- ¡Jamás! - exclamó Robur.

Y esta respuesta fue acompañada de un disparo de fusil, cuya bala rozó el hombro a Phil Evans.

- ¡Ah, miserables! - exclamó Uncle Prudent.

Y con el cuchillo en la mano se precipitó a las rocas, entre las cuales se encontraba sujeta el ancla. La aeronave se hallaba ya a unos cincuenta pies del suelo.

Unos segundos después quedaba cortado el cable, y la brisa, que sensiblemente había refrescado tomando al sesgo al Albatros, lo llevó al Noreste, por encima del mar.

Capítulo XVI

Que dejará al lector en una indecisión tal vez desagradable

Eran las doce y veinte minutos de la noche. De la aeronave salieron cinco,

o seis disparos de fusil. Uncle Prudent y Frycollin, sosteniendo a Phil Evans, habían buscado abrigo en las rocas. No fueron alcanzados. Por el momento no tenían nada que temer.

Al principio, el Albatros, al mismo tiempo que se apartaba de la isla Chatam, ascendió a una altura de novecientos metros.

Había sido preciso forzar la velocidad ascensional, a fin de no caer en el mar.

En el momento que el centinela, libre de su mordaza, acababa de lanzar el primer grito, Robur y Tom Turner se precipitaron hacia él y le libraron de las ligaduras. Luego el contramaestre se lanzó hacia el camarote de Uncle Prudent y Phil Evans, y lo halló vacío.

Tapage, por su parte, registró el camarote de Frycollin: ¡no había nadie!

Probado que sus prisioneros se habían escapado, Robur se entregó a un violento arrebato de cólera. La evasión de Uncle Prudent y de Phil Evans significaba su secreto y su personalidad revelada a todos.

Si no se había inquietado porque lanzasen un documento durante su travesía por Europa, fue porque existían probabilidades de que se hubiese perdido en su caída. ¡En cambio ahora!...

Luego, exclamó:

- ¡Se han fugado! Muy bien -dijo-. ¡Como no han de poder escaparse de la isla de Chatam, dentro de algunos días volveré! ¡Los buscaré!... ¡Y los aprisionaré de nuevo!

Y entonces...

En efecto, la salvación de los tres fugitivos estaba distante de verse asegurada. El Albatros, vuelto a ser dueño de su dirección, no tardaría en volver a la isla de Chatam, de la que no podían escapar tan pronto. Antes de doce horas habrían vuelto a caer en poder del ingeniero.

¡Antes de doce horas! Pero antes de dos sería destruido el Albatros. Aquel cartucho de dinamita, ¿no era una especie de torpedo unido a su flanco, que cumpliría su obra de destrucción en medio de los aires?

Sin embargo, la brisa iba siendo cada vez más fresca; la aeronave proseguía su dirección hacia el Nordeste. Aunque su velocidad era moderada, debió haber perdido de vista la isla de Chatam a la salida del Sol.

Para volver en contra del viento, habría sido menester que los propulsores, por lo menos los de proa, se hubiesen encontrado en estado de funcionar.

- Tom -mandó el ingeniero-, encended los focos a toda luz.

- Voy, señor Robur.
- Y todos a la obra.
- ¡Todos! - respondió el contramaestre.

No podían ya demorarse los trabajos para el día siguiente; no se trataba de fatigas ahora. ¡No había un hombre a bordo del Albatros que no hubiese tomado parte en la desesperación de su jefe! ¡Ni uno que no se hallase dispuesto a todo para apoderarse de los fugitivos! Desde el momento en que la hélice de proa se hubiese puesto en su lugar, se caería sobre Chatam, se amarraría de nuevo, se daría caza a los prisioneros, y únicamente entonces volverían a comenzar las reparaciones de la hélice de popa y la aeronave podría seguir con toda seguridad a través del Pacífico su viaje hacia la isla Equis.

No obstante, importaba mucho que el Albatros no fuese llevado a mucha distancia hacia el Nordeste. Pero circunstancia enojosa: la brisa se acentuaba, y no podía subir ni quedar estacionado. Privado de sus propulsores, había llegado a ser el Albatros un globo sin dirección. Los fugitivos, situados sobre el litoral, le habían visto desaparecer antes que la explosión le hiciera pedazos.

Semejante estado de cosas no podía menos de inquietarle al ingeniero respecto a sus proyectos ulteriores. Así es que, aunque las reparaciones se hacían con actividad, tomó la decisión de descender a las capas bajas con la esperanza de hallar corrientes más suaves. Quizá el Albatros lograría mantenerse en estos parajes hasta el momento en que hubiera podido ser bastante poderoso para romper la brisa.

Hizo de inmediato la maniobra. Si algún buque hubiera asistido a las evoluciones de este aparato, entonces bañado por sus luces eléctricas, ¡cuán grande habría sido el asombro de los tripulantes!

Cuando el Albatros se encontró a algunos centenares de pies sobre la superficie del mar, se detuvo.

Desgraciadamente, Robur debió comprender que la brisa soplaba con más fuerza en esta zona inferior, y la aeronave se alejaba con mayor velocidad. Se exponía a ser arrastrado a una gran distancia hacia el Nordeste, lo que retardaría su regreso a la isla Chatam.

En definitiva, luego de ejecutadas estas tentativas, entendiéndose que había mayores ventajas en sostenerse en las altas capas, donde la atmósfera estaba más equilibrada.

Por eso el Albatros se remontó a una altura media de tres mil metros. Allí, si no quedó estacionado al menos, su movimiento fue más lento. El ingeniero pudo, pues, esperar que amaneciera, y a esa altura podría divisar los parajes de

la isla, cuya posición había adivinado con exactitud.

En cuanto a la cuestión de saber si los fugitivos habrían recibido una buena acogida de los indígenas, en caso de que la isla fuese habitada, esto no le importaba a Robur.

Tampoco le importaba que los indígenas los auxiliaran. Con los medios defensivos que disponía el Albatros, serían prontamente puestos en fuga y dispersados. La captura de los prisioneros no era dudosa, y una vez apresados...

Nadie escapa de la isla Equis - dijo Robur.

A la una de la madrugada, el propulsor de proa estaba ya reparado; no se trataba ya más que de ponerlo en su lugar, lo que exigía más de una hora de trabajo. Hecho esto, el Albatros emprendería su marcha hacia el Sudoeste y se desmontaría entonces el propulsor de popa.

¡Y la mecha seguía ardiendo en el camarote abandonado! ¡Esa mecha que llevaría quemada más de una tercera parte! ¡El fuego se acercaba al cartucho de dinamita!

Seguramente, si los hombres de la aeronave no se hubieran hallado tan ocupados, acaso uno de ellos habría escuchado el débil chisporroteo que comenzaba a producirse en el camarote. Tal vez hubiesen olfateado el olor de pólvora quemada, y se hubieran alarmado. Habrían prevenido al ingeniero Robur o a Tom Turner. Se hubiese buscado o descubierto el cofre en donde estaba colocado el cartucho explosivo... y hubiera sido tiempo de salvar a este maravilloso Albatros y a los que iban dentro.

Pero los hombres trabajaban en la proa, es decir, a veinte metros del camarote de los fugitivos. Nada les atraía todavía a aquella parte de la plataforma, como nada podía distraerles de una tarea que exigía toda su atención.

Robur también estaba allí trabajando como los demás, pues era un hábil mecánico.

Apremiaba para terminar la obra, y sin descuidar nada para que todo se hiciera con el mayor esmero. Era necesario que volviese a hacerse dueño absoluto de su aparato. Si no cogía a los fugitivos, éstos concluirían por reconciliarse. Se harían investigaciones.

La isla Equis no escaparía a las investigaciones, y esto sería el fin de aquella existencia que los hombres del Albatros se habían creado, existencia sobrehumana y maravillosa.

En este momento, Tom Turner se acercó al ingeniero. Era la una y cuarto.

- Señor Robur -dijo-, parece que la brisa tiende a humedecerse, al mismo tiempo que se dirige al Oeste, ¿no es verdad?

- ¿Y qué indica el barómetro? -preguntó Robur, observando el aspecto del cielo.

- Está algo estacionado -respondió el contraamaestre-. Sin embargo, me parece que las nubes se ponen debajo del Albatros.

- Así es, Tom Turner, y en este caso no será imposible que llueva en la superficie del mar. ¡Pero con tal que nosotros quedemos sobre la zona de lluvias, importa poco!

Esto no estorbará para terminar nuestro trabajo.

- Si la lluvia cae -repuso Tom Turner-, debe ser una lluvia muy fina, al menos así lo hace suponer la forma de las nubes, y es probable que más abajo calme la brisa por completo.

- Sin duda, Tom -admitió Robur-. Sin embargo, parece mejor no descender todavía.

Acabemos de reparar nuestras averías y entonces podremos maniobrar según nuestra conveniencia. No hay más que hablar.

A las dos y algunos minutos, la primera parte del trabajo estaba ya terminado. La hélice anterior instalada, las pilas que le transmitían el movimiento fueron puestas en actividad. El movimiento se aceleró de a pocos, y el Albatros, tomando dirección hacia el Sudoeste, emprendió con una velocidad regular el camino a la isla de Chatam.

- Tom -dijo Robur- hace cerca de dos horas y media que vamos empujados por el Nordeste. La brisa no se ha modificado; de esto me he podido asegurar observando el compás; creo que dentro de una hora podremos encontrar las cercanías de la isla.

- También yo lo creo, señor Robur -corroboró el contraamaestre-, pues avanzamos a razón de doce metros por segundo. Entre las tres y cuatro de la mañana, el Albatros habrá llegado a su punto de partida.

- ¡Y esto será mejor, Tom! -afirmó el ingeniero-. Tenemos mucho interés en llegar de noche, y hasta saltar en tierra sin ser observados. Los fugitivos, creyéndose lejos del Norte, estarán descuidados. Cuando el Albatros esté casi rasando la tierra, buscaré más la manera de ocultarle detrás de algunas rocas altas de la isla. Después, aunque nos cueste tener que pasar algunos días en Chatam...

- Los pasaremos, señor Robur, y así debamos luchar con un ejército de indígenas...

- Lucharemos Tom, lucharemos por nuestro Albatros.

El ingeniero se volvió entonces hacia los hombres que esperaban órdenes.

- Amigos míos -les dijo-, no ha llegado todavía la hora del descanso. Es menester trabajar hasta que amanezca.

Todos se mostraron dispuestos.

Tratábase de volver a comenzar en el propulsor de popa las mismas reparaciones que se habían hecho al de proa. Eran las mismas averías producidas por las mismas causas, es decir, debido a la violencia del huracán durante la travesía del continente antártico.

Pero a fin de ayudar a subir la hélice a la plataforma, pareció conveniente detener durante algunos minutos la marcha de la aeronave, y hasta imprimirle un movimiento retrógrado. Por orden de Robur, el ayudante mecánico dio marcha atrás contrariando la rotación de la hélice anterior. El aparato comenzó, pues, a retroceder suavemente, para emplear una expresión marítima.

Todos se disponían entonces a hacer el retroceso, cuando Tom Turner percibió un olor singular.

Eran los gases de la mecha acumulados ahora en el cofre, que se escapaban del camarote de los fugitivos.

- ¡Atención! - ordenó el contraмаestre.

- ¿Qué sucede? - preguntó Robur...

- ¿No lo sentís?... ¡Se diría que arde la pólvora!

- ¡En efecto, Tom!

- ¡Y este olor viene del último camarote!

- Sí... del mismo camarote...

- ¿Le habrán prendido fuego esos miserables?

- ¡Eh! Si no fuera más que fuego -exclamó el ingeniero-. ¡Empujad la puerta, Tom, empujad la puerta!

Pero el contraмаestre apenas tuvo tiempo de dar un paso, cuando una explosión formidable estremeció al Albatros. Los camarotes volaron en pedazos. Los focos se apagaron, ya que la corriente eléctrica faltó súbitamente, y la oscuridad llegó a ser completa. Sin embargo, si la mayor parte de las hélices suspensivas, torcidas o rotas quedaron fuera de uso, algunas de la proa no cesaron de girar.

De pronto el casco del aparato se abrió un poco por la parte de la primera

sección cuyos acumuladores daban movimiento al propulsor de proa, y la parte posterior de la plataforma cayó dando vueltas por el espacio.

Casi al mismo tiempo se detuvieron las últimas hélices suspensivas, y el Albatros se precipitó en el abismo.

¡Fue una caída de tres mil metros para ocho hombres, colgados como náufragos a una embarcación perdida!

¡Además, esta caída iba a ser tanto más rápida, cuanto que el propulsor de proa, después de haberse enderezado verticalmente, funcionaba todavía!

Fue entonces que Robur, con un empeño que denotaba a su sangre fría, dejándose escurrir hasta el departamento medio destruido, cogió la palanca de arranque y varió el sentido de la rotación de la hélice, que de propulsora se convirtió en suspensora.

Seguía indudablemente esta caída, aunque fuese un poco retrasada, pero merced al ingeniero no cayeron con aquella velocidad creciente de los cuerpos abandonados a los efectos de la gravedad. Y, si era siempre la muerte para los supervivientes, pues caían al mar, no era ya la muerte por asfixia, en medio de un aire que la rapidez del descenso hubiera vuelto irrespirable.

Ochenta segundos, a lo más, después de la explosión, lo que quedaba del Albatros se había hundido entre las olas.

Capítulo XVII

En el cual se retroceden dos meses y se da un salto a nueve meses después

Algunas semanas antes, el 13 de junio, al siguiente día de la escena durante la cual el Weldon Institute se había entregado a tan borrascosas discusiones, se habría visto en todas las clases de la población filadelfiana, negra o blanca, una emoción más fácil de advertir que de discutir.

En las primeras horas de la mañana, las conversaciones giraban únicamente sobre el inesperado y escandaloso incidente del día anterior. Un intruso, que se denominaba ingeniero, que pretendía titularse con el nombre de Robur ¡Robur el Conquistador!, un personaje de origen desconocido, nacionalidad anónima, se había presentado de pronto en el salón de sesiones, había insultado a los aeronautas, los había infamado, se había lisonjeado de las maravillas de los aparatos más pesados que el aire, excitando así un tumulto espantoso, y dirigido amenazas contra de sus adversarios. Finalmente; tras de abandonar la tribuna, en medio del estrépito de los revoltosos, desapareció, y a pesar de todas las investigaciones, no volvió a saberse nada del tal personaje.

Seguramente el asunto era a propósito, para que todas las lenguas se pusieran en movimiento, y para inflamar las imaginaciones. Discutieron de este asunto en Filadelfia, en los otros treinta Estados de la Unión, y hablando con sinceridad, en el Antiguo y en el Nuevo Mundo.

Pero la emoción no tuvo límites el día 13 de junio por la noche, al conocerse que ni el presidente ni el secretario del Weldon Institute, habían aparecido en sus respectivos domicilios. Unos hombres de buena conducta, honorables y serios, que el día anterior salieron del salón de sesiones como ciudadanos que no piensan más que en penetrar tranquilamente en sus casas, como solteros que no abrigaban temor alguno de que los sorprendiese ningún rostro desagradable ni ningún carácter gruñón en su morada. ¿Se habían ausentado, por casualidad? No; por lo menos no habían dicho nada para que esto se creyese. Y hasta se había convenido que al día siguiente volverían a ocupar sus puestos en las sesiones del Club, el uno como presidente y el otro como secretario, en previsión de una sesión en la que se discutieran los sucesos de la noche precedente.

Y no sólo se trataba de la desaparición total de estos dos personajes respetables en el Estado de Pennsylvania, sino de la del criado Frycollin. Tan perdido estaba como sus amos. ¡No! Jamás negro alguno, desde Toussaint Louverture, Soulouque y Dessalines, había dado tanto que hablar. Iba a ocupar un lugar importante así entre los colegas de la domesticidad filadelfiana, como entre aquellos sirvientes originales, a quienes les bastó una excentricidad cualquiera para hacerles famosos en ese bello país americano.

Al día siguiente, ninguna novedad. Ni los dos colegas ni Frycollin habían aparecido.

Una grave inquietud, comienzo de agitación. Numerosa multitud en las cercanías de las oficinas telegráficas para indagar si se habían recibido nuevas noticias respecto a estos individuos.

Nada.

Y sin embargo, se los había visto a los dos salir del Weldon Institute, hablar en alta voz, acompañados del criado Frycollin que les seguía, bajar después Walnut Street y encaminarse hacia Fairmont Park.

Jem Cip, el vegetariano, hasta había estrechado la mano derecha de su presidente; diciéndole con todo su cariño:

- ¡Hasta mañana!

Y William T. Forbes, el fabricante de azúcar de trepas, había recibido un cordial apretón de manos de Phil Evans, que le había dicho por dos veces consecutivas:

- ¡Hasta la vista! ¡Hasta la vista!

Miss Doll y miss Mat Forbes, tan unidas a Uncle Prudent por los más puros vínculos de la amistad, no podían comprender aquella desaparición, y a fin de obtener noticias del ausente, hablaban más de lo acostumbrado.

En fin, transcurrieron tres, cuatro, cinco, seis días, luego una semana, dos. Nadie, ni aún el menor indicio que pudiera indicar la huella de los tres desaparecidos.

Se hicieron, sin embargo, minuciosas investigaciones en todo el barrio... ¡Nada! En las calles que desembocan en el parque... ¡Nada! En el mismo parque, en sus bosques, en la espesura de los arbustos... ¡Nada! ¡Siempre nada!

No obstante, se reconoció que en la gran vereda del Fairmont Park, la hierba había sido recientemente pisada, y de una manera sospechosa, pues parecía inexplicable. En los alrededores del bosque se distinguieron las huellas de una lucha. ¿Alguna gavilla de malhechores encontró y atacó a los dos compañeros a hora avanzada de la noche, en medio de aquel parque desierto?

Todo era posible. Por eso la policía procedió a una instrucción en forma y con toda la lentitud legal. Se registró y sondeó el Schuylkill River, se observó el fondo, el espeso matorral de las orillas. Y si fue estéril, no se perdió del todo, pues el Schuylkill River necesitaba ya un buen trabajo de limpieza, y se comprobó con dicho motivo. Han sido siempre hombres muy prácticos los ediles de Filadelfia.

Se buscó la publicidad de los periódicos. Se remitieron anuncios y reclamaciones a todas las hojas democráticas o republicanas de la Unión, sin distinción de colores. El Daily Negro, diario especial de la raza negra, publicó un retrato de Frycollin según su última fotografía. Se ofrecieron recompensas, se prometieron primas a cualquiera que brindase noticias de los tres ausentes y hasta a los que sólo hallaran indicios bastantes para poner en buen camino la investigación.

¡Cinco mil dólares, cinco mil dólares a todo ciudadano que...!

Nada dejó por hacerse. Pero los cinco mil dólares quedaron en la caja del Weldon Institute.

¡Imposible encontrarlos! ¡Uncle Prudent y Phil Evans de Filadelfia no aparecieron!

Ocioso será decir que el Club se puso en una situación agitada por la inexplicable desaparición de su presidente y de su secretario. La primera providencia que se tomó como urgente fue una medida que suspendía los trabajos relativos a la construcción del globo Go ahead, que se hallaba

adelantado. Porque la ausencia de los principales promotores del negocio, de aquellos que habían entregado a esta empresa una parte de su fortuna en tiempo y en dinero; ¿cómo se hubieran atrevido a terminar la obra, cuando no se hallaban presentes para concluirla? Convenía, por lo tanto, esperar algún tiempo más.

Pues bien; precisamente en esta época se formuló la cuestión respecto al extraño fenómeno que tanto había sobreexcitado los espíritus algunas semanas antes.

En efecto, el objeto misterioso había sido visto, o mejor dicho, entrevisto en varias ocasiones en las altas capas de la atmósfera.

Ciertamente que nadie pensaba establecer una conexión entre esta reaparición tan singular y la desaparición no menos inexplicable de los dos distinguidos miembros del Weldon Institute. Habría sido necesaria una buena dosis de imaginación extraordinaria para unir ambos hechos.

De todas maneras, el asteroide, bólido, o monstruo aéreo, como quiera llamársele, había reaparecido en unas condiciones que permitían apreciar mejor sus dimensiones y su forma. En el Canadá, primeramente, sobre los territorios que se extienden desde Ottawa a Quebec, y al día siguiente de la desaparición de los dos colegas; después, sobre las llanuras del Far West, donde ganaba velocidad a un tren del gran camino de hierro del Pacífico.

A partir de este día, las incertidumbres del mundo científico cesaron. Aquel cuerpo no era producto de la Naturaleza; era un aparato volador con aplicación práctica de la teoría del «más pesado que el aire.» Y si el creador o dueño de esta aeronave quería aún guardar el incógnito de su persona, evidentemente no lo hacía para su máquina, pues acababa de mostrarla tan cerca de los territorios del Far West. En cuanto a la fuerza mecánica que disponía, y a la naturaleza de los ingenios que le comunicaban el movimiento, esto sí se desconocía. En todo caso, lo que no dejaba ningún género de duda era que el aparato debía estar dotado de una formidable facultad de locomoción.

En efecto, algunos días después se había mostrado en el Celeste Imperio; más tarde, sobre la parte septentrional del Indostán y luego sobre las inmensas estepas de Rusia.

¿Quién era, pues, este atrevido mecánico que poseía tal potencia de locomoción, para el cual los Estados Unidos no tenían ya fronteras, ni los océanos límites, y que disponía de la atmósfera terrestre como de su casa propia? ¿Se debía pensar que este ser fuera Robur, cuyas teorías fueron tan brutalmente lanzadas en la faz del Weldon Institute, aquel día en que vino personalmente a combatir aquella utopía de los globos con dirección?

Tal vez algunos espíritus perspicaces pensaron en ello. Pero ¡cosa singular!

Seguro que nadie pensó en la hipótesis de que el expresado Robur pudiera tener parte en la desaparición del presidente y el secretario del Weldon Institute.

En fin, esto habría permanecido en el total misterio, sin un despacho que llegó de Francia a América a través del hilo de Nueva York, a las once treinta y siete del día 6 de julio.

¿Y qué traía este despacho? El texto del documento encontrado en París dentro de una tabaquera; valioso documento que revelaba lo que había llegado a ser de los dos personajes por los cuales la sociedad iba a vestir de luto.

Así, pues, el responsable del rapto era Robur, el ingeniero que llegó hasta Filadelfia expresamente a anular en embrión la teoría de los aeronautas. Él era quien montaba la aeronave Albatros. Él era el que por represalias, había llevado a Uncle Prudent, a Phil Evans y a Frycollin por los aires. Y a estos personajes se les debía considerar perdidos para siempre, a menos de que por un medio imprevisto, o construyendo una máquina capaz de luchar con el poderoso aparato, sus amigos consiguieran traerlos a tierra.

¡Qué emoción! ¡Qué estupor! El telegrama parisiense había sido dirigido a la oficina del Weldon Institute. Los miembros del Club tuvieron al fin conocimiento del hecho, y diez minutos después, toda Filadelfia recibía la nueva por teléfono; luego, en menos de una hora, toda América tenía noticia de ello, pues se había propagado eléctricamente por los innumerables hilos telegráficos del continente.

Esto debe ser una mixtificación de mal género, decían unos; una broma del peor gusto, decían otros. ¿Cómo se había podido llevar a cabo este rapto en Filadelfia tan reservadamente? ¿Cómo el Albatros pudo llegar a tierra en el Fairmont Park, sin que su aparición se hubiera notado sobre el horizonte del Estado de Pennsylvania?

Todo esto no eran más que argumentos. Los incrédulos tenían perfecto derecho de dudar. Pero este derecho no lo tuvieron siete días después de la llegada del telegrama.

El 13 de julio, el paquebot francés Normandie llegó atravesando las aguas del Hudson, el cual traía aquella famosa tabaquera. El ferrocarril de Nueva York la condujo con toda velocidad a Filadelfia.

Era, en efecto, la tabaquera del presidente del Weldon Institute. Jem Cip no habría hecho mal aquel día en tomar un alimento más fuerte, puesto que recibiría una gran emoción al reconocerla. ¡Cuántas veces había agotado el rapé que contenía la caja del amigo!

Miss Doll y miss Mat reconocieron también la tabaquera que tantas veces

habían mirado con la esperanza de introducir en ella algún día sus delgados dedos de viejas solteras. Después la reconocieron su padre, William T. Forbes, Truk Milnor, Bat Fyn y otros muchos miembros del Weldon Institute. Cien veces la vieron abrir y cerrar en las manos de su honorable presidente. En fin, fue un testimonio de afecto de todos los amigos con que contaba Uncle Prudent en la buena sociedad de Filadelfia, en donde, como lo indica el nombre, y nunca se ponderará lo suficiente, sus habitantes se aman como hermanos.

Ya no había motivo para conservar la menor duda. No solamente la tabaquera del presidente, sino también la letra trazada en el documento, no permitían tampoco a los incrédulos mover la cabeza en señal de duda. Comenzaron, pues, las lamentaciones, y hasta se levantaron las manos en señal de desesperación mirando hacia el cielo. ¡Uncle Prudent y su colega llevados en un aparato volador, sin poder libertarlos!

La compañía del Niágara Falls, de la que Uncle Prudent era accionista mayoritario, tuvo necesidad de suspender sus negocios y detener sus pagos. Así también, la Walton Watch Company pensó liquidar su fábrica de relojes, pues había perdido a su director Phil Evans:

Sí; fue duelo general, y la palabra duelo no es exagerada, pues aparte de algunas cabezas ligeras, de las que se encuentran muchas en Estados Unidos, nadie esperaba ya volver a ver a aquellos dos honorables ciudadanos.

Sin embargo, después de su paso por París, no se volvió a hablar más acerca del Albatros. Algunas horas más tarde se le distinguió sobre Roma, y nada más.

No había razón para admirarse, dada la velocidad con que la máquina aérea había atravesado a Europa de Norte a Sur, y el Mediterráneo de Oeste a Este. Gracias a esta velocidad, ningún antejo pudo distinguirlo en alguno de los puntos del trayecto. Para los Observatorios, que dedicaron noche y día enorme personal para la investigación, la máquina de Robur el Conquistador había escapado tan lejos y a tal altura, a manera de Albatros, como él la llamaba, que se perdió toda esperanza de encontrar su huella.

Conviene añadir que si su velocidad fue más moderada en el litoral de África, como el documento no era aún conocido, nadie cuidó de buscar a la aeronave en las alturas del cielo argelino. Seguramente se le distinguió sobre Tombuctú; pero el Observatorio de esta célebre ciudad, si allí existe alguno, no había tenido todavía tiempo de enviar a Europa el resultado de sus observaciones. Respecto al rey de Dahomey, hubiera más bien mandado cortar la cabeza a veinte mil de sus súbditos, incluyendo sus ministros, que confesar que él había llevado la peor parte en su lucha con un aparato aéreo. Era cuestión de amor propio.

Después, Robur atravesó el Océano Atlántico. Luego llegó a la Tierra del Fuego, y después al Cabo de Hornos. Pasó contra su voluntad, las tierras australes y el inmenso dominio del Polo. Seguro, de estas regiones antárticas no se podían esperar noticias.

Pasó el mes de julio, y ninguna mirada humana pudo lisonjearse de haber siquiera entrevisto la aeronave.

Terminó agosto, y la incertidumbre acerca de los prisioneros fue completa. Había que preguntar si el ingeniero a modo de Ícaro, el mecánico más antiguo que la historia menciona, había perecido víctima de su temeridad.

En fin, los veintisiete primeros días de septiembre transcurrieron sin resultado.

Es cierto que a todo se acostumbra uno en este mundo. Está en la naturaleza del hombre el mostrarse indiferente ante los dolores que se alejan. Se olvidan, pues es necesario olvidarlos. Pero en esta ocasión es menester decirlo en su honor, el público terrestre, ¿se mantuvo en esta pendiente? No; no llegó a ser indiferente a la suerte de dos blancos y un negro, arrebatados como el profeta Elías, pero de los cuales no había prometido la Biblia su regreso a la Tierra.

Y esto fue más sensible en Filadelfia que en ningún otro lugar. Se agregaban a todo esto ciertos temores personales. Por represalias, Robur había arrancado a Uncle Prudent y a Phil Evans de su suelo natal. Bueno, éste se había vengado, aunque sin derecho. ¿Pero sería para él suficiente venganza? ¿No querría ejercerla también en contra de algunos de los colegas del presidente y del secretario del Weldon Institute?

¿Quién podría decir que se hallaba al abrigo de los atentados del todopoderoso señor de las regiones aéreas?

Ahora bien, el 28 de septiembre circuló una noticia por la ciudad. Uncle Prudent y Phil Evans habían reaparecido a las doce y media del día en el domicilio particular del presidente del Weldon Institute.

Lo más extraño del caso fue que esta noticia era cierta, aún cuando los espíritus sensatos no querían creerlo.

Sin embargo, fue preciso inclinarse ante la evidencia. Eran, efectivamente, los dos desaparecidos, no su sombra... Hasta el mismo Frycollin había regresado.

Los miembros del Club, luego los amigos, después la multitud, acudieron a la casa de Uncle Prudent. Aclamaron a los dos compatriotas, y pasaron de abrazo en abrazo, en medio de los vivas más entusiastas.

Allí estaba Jem Cip, que abandonó su almuerzo, un platillo de lechugas

cocidas; y además William T. Forbes y sus dos hijas, miss Doll y miss Mat. Y en aquel instante Uncle Prudent habría podido casarse con las dos, si hubiera sido mormón; pero ni lo era ni había en él propensión a serlo. Allí estaban también Truk Milnor, Bat T. Fyn, y por último, todos los miembros del Club. Aún no se sabe cómo Uncle Prudent y Phil Evans pudieron salir vivos de los miles de abrazos que les dieron mientras cruzaban la ciudad.

Esa misma noche, el Weldon Institute debía celebrar su sesión semanal. Contaban con que los dos insignes compañeros ocuparían sus asientos. Como no habían dicho nada todavía sobre sus aventuras, tal vez porque no habían tenido tiempo de hablar, se esperaba desde luego que refirieran con todos sus pormenores sus impresiones de viaje.

Pero ¡qué decepción!, por alguna razón o por otra, ambos permanecieron mudos.

Enmudeció también Frycollin, a quien sus hermanos de raza respetaban su mutismo.

Pero lo que los dos colegas no habían dicho o no habían querido decir, lo diremos nosotros.

No hay para qué retroceder acerca de lo que ya se sabe que ocurrió la noche del 27 al 28 de julio, la audaz evasión del presidente y secretario del Weldon Institute, su impresión tan viva cuando tocaron con sus pies las rocas de la isla Chatam, el disparo de fusil contra Phil Evans, el cable cortado, y el Albatros, por entonces privado de sus propulsores, arrastrado a una gran distancia por la brisa del Sudoeste, en tanto que se elevaba hasta una gran altura. Sus focos encendidos habían permitido que se le siguiera con la vista por espacio de algún tiempo, si bien no tardó en desaparecer.

Los fugitivos no habían tenido ya nada que temer. ¿Cómo hubiera podido retornar Robur a la isla, cuando sus hélices no estaban en estado de funcionar durante tres o cuatro horas?

De otra parte, el Albatros, destruido por la explosión, no sería más que un vestigio flotante en el mar y los hombres que llevaba, cadáveres despedazados que el Océano no podría devolver.

El acto de venganza estaba cumplido con todo horror. Uncle Prudent y Phil Evans, considerándose en estado de legítima defensa, no sentían remordimientos.

Phil Evans sólo estaba levemente herido por la bala lanzada desde el Albatros. Así las cosas, los tres fugitivos se dedicaron exclusivamente a caminar en el litoral, con la esperanza de encontrar algunos indígenas.

Esta esperanza no quedó defraudada. Unos cincuenta naturales del país,

quienes vivían de la pesca, habitaban la costa occidental de la isla Chatam. Habían visto cómo la aeronave quería descender sobre la isla. Los indígenas dieron a los tres fugitivos la acogida que merecían aquéllos por creerlos unos seres sobrenaturales. Los adoraron, o faltó poco para ello; fueron alojados en una de sus mejores casas. Jamás hubiera encontrado Frycollin una ocasión más favorable para pasar por el dios de los negros.

Como lo habían previsto, Uncle y Phil no vieron regresar la aeronave, y dedujeron que la catástrofe se debió verificar en alguna zona de la alta atmósfera. No volvería a oírse hablar del ingeniero Robur, ni de la prodigiosa máquina que montaban él y sus compañeros.

Ahora era necesario aguardar una ocasión para trasladarse a los Estados Unidos.

La isla Chatam es poco frecuentada por los navegantes, por cuyo motivo transcurrió todo el mes de agosto sin novedad, y los fugitivos preguntábanse si era que habían cambiado una prisión por otra, aunque a Frycollin le parecía ésta mejor que la aérea.

Finalmente, el 3 de septiembre, un buque vino a proveerse de agua en la punta de la isla Chatam. No se había olvidado Uncle Prudent al salir de Filadelfia, de llevar unos miles de dólares más de lo necesario para el viaje a Estados Unidos. Después de dar gracias a sus admiradores que no economizaron sus más respetuosas demostraciones.

Uncle Prudent, Phil Evans y Frycollin se embarcaron rumbo a Auckland. No contaron nada acerca de su historia, y dos días después llegaron a la capital de Nueva Zelandia.

Allí los recibió a bordo como pasajeros un paquebote del Océano Pacífico, y el 20 de septiembre, luego de una travesía de las más felices los supervivientes del Albatros desembarcaron en San Francisco. No dijeron a nadie su identidad ni de dónde venían, pero como habían pagado espléndidamente su transporte, ningún capitán americano les hubiera pedido más.

En San Francisco, Uncle Prudent, su colega y Frycollin tomaron el primer tren del ferrocarril del Pacífico, y el 27 llegaron a Filadelfia.

He aquí la relación de lo que había pasado desde la evasión de los fugitivos y su partida de la isla Chatam. He aquí cómo, la misma noche el presidente y el secretario pudieron tomar sus asientos en el Weldon Institute, en presencia de una grandiosa concurrencia.

Sin embargo, nunca habían estado los dos más tranquilos. No parecía, al verlos, que pasara algo anormal desde la memorable sesión del 12 de junio.

¡Tres meses y medio que no parecían formar parte de su existencia!

Después de la primera salva de aplausos y de vivas que ambos recibieron sin que sus rostros reflejasen la mínima emoción, Uncle Prudent se cubrió y tomó la palabra.

- Honorables ciudadanos -dijo-, se abre la sesión.

Aplausos frenéticos, cosa comprensible. Si no era extraordinario que la sesión se abriera, lo era al menos porque asistían a ella Uncle Prudent y Phil Evans.

El presidente dejó agotarse el entusiasmo en aclamaciones y en palmadas. Luego prosiguió:

- En nuestra última sesión, la discusión fue muy acalorada (Escuchad, escuchad) entre los partidarios de la hélice a proa, y la hélice a popa para nuestro globo, el Go ahead. (Demostraciones de sorpresa). Ahora bien, ya hemos encontrado el medio de establecer acuerdo entre los partidarios de uno y otro sistema, y helo aquí: consiste en colocar dos hélices, una en cada extremo de la navecilla, y de esta manera estará logrado. (Silencio. Completa estupefacción).

Y no dijo más.

¡Sí, no, dijo más! Del rapto del presidente y del secretario del Weldon Institute, ni una palabra. ¡Ni una palabra del Albatros ni del ingeniero Robur! ¡Ni una palabra del viaje! ¡Ni una palabra sobre la manera en que los prisioneros habían podido fugarse!

¡Ni una palabra, en fin, acerca de lo que había llegado a ser de la aeronave, si corría aún a través del espacio, o si podían temerse nuevas represalias contra los miembros del Club!

Ciertamente, no les faltaban ganas a todos los aeronautas de interrogar a Uncle Prudent y Phil Evans, pero se los vio tan graves y tan reservados, que pareció mejor respetar su actitud. Cuando juzgasen oportuno hablar, hablarían, y se les concedería la honra de escucharlos.

Después de todo debía existir algún misterio, un secreto que no podía divulgarse todavía, pero ya llegaría a no dudar, la oportunidad para saberlo todo.

Por lo que Uncle Prudent, tomando la palabra en medio de un silencio total hasta entonces desconocido en las sesiones del Weldon Institute, dijo:

- ¡Señores! Ahora no queda más que terminar nuestro aerostato Go ahead, al cual pertenece realizar la conquista del aire. Se levanta la sesión.

Capítulo XVIII

Donde termina esta verídica historia del Albatros, sin terminar

El 29 de abril del año siguiente, siete meses después del regreso imprevisto de Uncle Prudent y de Phil Evans, toda Filadelfia estaba en movimiento. Nada de política esta vez. No se trataba ni de elecciones ni mítines. El aerostato Go ahead, terminado por los miembros del Weldon Institute, iba a tomar posesión de su elemento natural.

Como aeronauta, el célebre Harry W. Tinder, cuyo nombre ya se ha pronunciado al principio de esta relación.

Como pasajeros, el presidente y el secretario del Weldon Institute. ¿No merecían semejante honor? ¿No les pertenecía ir en persona sobre el aparato que descansaría en el principio opuesto de la teoría del «más pesado que el aire»?

Sin embargo, después de siete meses, no habían hablado nada de sus aventuras.

El mismo Frycollin, a pesar de las ganas que tenía de ello, no había dicho una palabra de Robur ni de su prodigiosa máquina. Sin duda, como globistas intransigentes, cual lo eran Uncle Prudent y Phil Evans, no querían que se provocasen cuestiones sobre la aeronave ni ningún otro aparato volador. En tanto que el globo Go ahead no ocupase el primer lugar entre los ingenios de la locomoción aérea, no tenían intención admitir invenciones debidas a otras personas. Creían además, querían creer siempre, que el verdadero vehículo atmosférico era el aerostato, y que solamente a él le pertenecía el porvenir.

Por otra parte, aquel de quien habían tomado una venganza tan terrible, tan justa en su opinión, no existía ya. Ninguno de los que le acompañaban se había salvado. El secreto del Albatros estaba a la sazón sepultado en las profundidades del Pacífico.

En cuanto a admitir que Robur tuviese un retiro, una isla de descanso en medio del vasto Océano, no era más que una hipótesis. En todo caso, los dos colegas se reservaron a decidir más tarde, si convendría o no, practicar algunas investigaciones sobre ese asunto.

Íbase al fin, a proceder con el gran experimento que el Weldon Institute preparaba desde tan larga fecha y con tantos cuidados. El Go ahead era el modelo más perfecto de todo lo que se había inventado hasta esta época en el arte aerostático, lo que se llamaba un Inflexible o un Formidable en el arte naval.

El Go ahead poseía todas las cualidades que debe tener un aerostato. Su volumen permitía elevarlo a las máximas alturas que un globo puede ir; su impermeabilidad, poderse mantener indefinidamente en la atmósfera; su solidez, desafiar la dilatación de gas así como las violencias de la lluvia y el viento; su capacidad para disponer de una fuerza ascensional bastante considerable para elevarse con todos sus accesorios, una maquinaria eléctrica que debía dar a sus propulsores una potencia de locomoción superior a todo lo que se había obtenido hasta entonces. El Go ahead tenía una forma longitudinal, que facilitaría su marcha siguiendo la horizontal. Su navecilla plataforma, casi similar a la del globo de los capitanes Krebs y Renard, llevaba todos los utensilios necesarios para los aerostatos: instrumentos de física, cables, anclas, armarios, entre otras cosas; además de las hélices, pilas y acumuladores que constituían su potencia mecánica. Aquella navecilla estaba provista, en la proa, de una hélice, y en la popa de otra hélice y un timón. Pero, probablemente, la potencia de las máquinas del Go ahead debía ser muy inferior al movimiento de los aparatos del Albatros.

El Go ahead había sido transportado, luego de su inflado, a la llanura de Fairmont Park, al mismo sitio sobre el que habíase medido la aeronave durante algunas horas.

Inútil será decir que su potencia ascensional se la suministraba el más ligero de todos los cuerpos gaseosos. El gas de alumbrado no posee más que una fuerza de setecientos gramos aproximadamente por metro cúbico, lo que no proporciona más que un insuficiente rompimiento de equilibrio con el aire aspirante. Pero el hidrógeno posee una fuerza de ascensión que puede estimarse en mil cien gramos. El hidrógeno puro, era preparado según los procedimientos y en los aparatos especiales con que el célebre Henry Giffard llenaba a su enorme globo. Ya que la capacidad del Go ahead era cuarenta mil metros cúbicos, la potencia ascensional de su gas era la de cuarenta mil veces multiplicadas por mil cien.

En la mañana del 29 de abril todo estaba dispuesto. Desde las once, el enorme aerostato se balanceaba a algunos pies del suelo, preparado para elevarse en medio de los aires.

Hacía un tiempo formidable y muy a propósito para esta clase de experimentos.

Tal vez se habría preferido que la brisa hubiese sido más fuerte puesto que la prueba habría sido más espectacular. En efecto, jamás se ha puesto en duda que un globo pueda ser dirigido con aire tranquilo; pero en medio de una atmósfera en movimiento, ya es otra cosa, y en estas condiciones debían hacerse las pruebas.

En fin, no hacía viento, ni apariencia de que pudiera levantarse. Aquel día,

como cosa extraordinaria, América del Norte no se disponía a enviar a la Europa Occidental una de las buenas tempestades de su inagotable reserva, y jamás hubo un día tan bien escogido para el éxito de un experimento aeronáutico.

¿Será necesario hablar de la inmensa multitud reunida en el Fairmont Park, de los numerosos trenes que habían vertido sobre la capital de Pennsylvania los curiosos de todos los Estados circunvecinos, de la suspensión de la vida industrial y comercial, que permitían a todos ir a apreciar el espectáculo, patronos, empleados, obreros, mujeres, ancianos, niños, miembros del Congreso, representantes del ejército, magistrados, periodistas, indígenas blancos y negros, apiñados en la vasta llanura? ¿Será necesario describir las emociones de aquella masa humana, sus movimientos inexplicables, sus exclamaciones repentinas que tenían lugar en la muchedumbre palpitante y ansiosa?

¿Será menester repetir los vivas que estallaban por todas partes como detonaciones extraordinarias, cuando Uncle Prudent y Phil Evans aparecieron en la plataforma bajo el aerostato empavesado con todos los colores de la Unión? ¿Será necesario, en fin, confesar que el mayor número de los curiosos no habían venido acaso para ver el Go ahead, sino a contemplar a aquellos hombres extraordinarios que el Antiguo Mundo enviaba al Nuevo?

¿Por qué dos y no tres? ¿Por qué no Frycollin? Pues porque Frycollin encontraba que la hazaña del Albatros bastaba para su celebridad. Él había declinado el honor de acompañar a su amo, y de esta forma no recibió las aclamaciones frenéticas con que fueron acogidos el presidente y el secretario del Weldon Institute.

Ocioso es decir que de todos los miembros de la ilustre asamblea, ninguno faltó a los sitios reservados dentro de las cuerdas y vallas que formaban el recinto en medio de la llanura. Allí estaban Truk Milnor, Bat T. Fyn, William T. Forbes, dando el brazo a sus hijas, miss Doll y miss Mat. Todos habían acudido para confirmar con su presencia que nada podía jamás separar a los partidarios del «más ligero que el aire».

A las once y veinte, un cañonazo anunció el fin de los últimos preparativos.

El Go ahead no esperaba más que una señal para partir. Y un segundo cañonazo resonó a las once y veinticinco.

El Go ahead, sujetado por sus cuerdas, se elevó a unos quince metros de la llanura.

Así, la plataforma dominaba a aquella multitud tan profundamente conmovida. Uncle Prudent y Phil Evans, de pie en la proa, pusieron la mano izquierda sobre su pecho, lo cual significaba que se elevaban en el globo, de

corazón, con toda la concurrencia.

Luego extendieron el brazo derecho hacia el cenit, lo que significaba que el mayor de los globos conocidos hasta el día iba, por fin, a tomar posesión del aire.

Cien mil manos se colocaron entonces sobre otros tantos pechos, y otras cien mil se levantaron al cielo.

Otro cañonazo, y fue el tercero, resonó a las once y media.

- ¡Cortad las cuerdas! -gritó Uncle Prudent, que tal era su fórmula sacramental.

Y el Go ahead se elevó majestuosamente, un adverbio consagrado por el uso en las descripciones aerostáticas.

Fue, en verdad, un espectáculo soberbio. Se habría dicho que se asistía a la salida de un buque que dejaba su arsenal de construcción. ¿Y no era aquel globo un buque lanzado al mar aéreo?

El Go ahead subió siguiendo una rigurosa vertical, lo que probaba la calma absoluta de la atmósfera, y se detuvo a una altura de doscientos cincuenta metros.

Allí comenzaron las maniobras para su marcha horizontal. El Go ahead, empujado por sus hélices, se puso delante del Sol a una velocidad de doce metros por segundo.

Era la velocidad de una ballena en las capas líquidas. Y no está mal compararle con este gigante de los mares boreales puesto que también tenía la forma de este enorme cetáceo.

Una nueva salva de vivas se elevó hasta los hábiles aeronautas. Después, bajo la acción del timón, el Go ahead se entregó de lleno a todas las evoluciones circulares, oblicuas y rectilíneas que le imprimía la mano del timonel. Giró en un círculo limitado, marchó hacia delante y hacia atrás, con el objeto de convencer a los refractarios a la dirección de los globos: si había alguno, debió convencerse.

Pero les faltaba viento para aquel magnífico experimento. Esto fue muy sensible.

Indudablemente se habría visto al Go ahead ejecutar sin la menor vacilación, todos los movimientos: ora desviándose por la oblicua, como un buque de vela que marcha a todo andar... ora subiendo las corrientes de aire, como un barco de vapor.

En ese momento el aerostato se volvió a elevar en el espacio a algunos centenares de metros más.

Se comprendió la maniobra: Uncle Prudent y sus compañeros se proponían hallar una corriente cualquiera en las más altas zonas, a fin de completar la prueba. Por lo demás, un sistema de balanzas interiores, análogas a las aletas de los peces, y en las cuales se le podía introducir cierta cantidad de aire por medio de bombas, le permitía ir verticalmente. Sin arrojar nunca lastre para subir, ni perder gas para descender, se hallaba en disposición de subir o descender en el espacio, a voluntad del aeronauta.

Sin embargo, estaba provisto de una válvula en su hemisferio superior, para el caso en que se viera obligado a descender rápidamente. Esta era, en suma, la aplicación del sistema ya conocido, pero llevado a un grado de perfección extraordinaria.

El Go ahead se elevaba pues, siguiendo la línea vertical. Sus enormes dimensiones disminuían gradualmente a las miradas de la multitud como un efecto de óptica. Esto no era lo menos curioso para los espectadores, cuyas vértebras del cuello parecían a punto de romperse mientras dirigían sus ojos hacia arriba. La enorme ballena se iba convirtiendo poco a poco en un marsupial, con la esperanza de observarle reducido al estado de simple gubio.

No habiendo cesado el movimiento ascensional, el Go ahead alcanzó una altura de cuatro mil metros. Pero en aquel cielo tan puro sin un átomo de bruma, quedó visible constantemente.

Sin embargo, manteníase siempre sobre la llanura, como si se hallase atado por cuerdas invisibles. Una inmensa campana hubiese aprisionado la atmósfera menos de lo que se encontraba en dicho instante. Ni un soplo de viento, ni en esta altura ni en ninguna otra. El aerostato desarrollaba sus fuerzas sin encontrar alguna resistencia, muy achicado por el alejamiento como si se le estuviese observando por el óvalo más pequeño de un lente para no perder nunca su visión.

De pronto, salió un grito de la multitud, un grito al que le siguieron otros cien mil.

Todos los brazos se extendieron a un punto del horizonte. Aquel punto estaba hacia el Noroeste.

Allí, en el profundo azul había aparecido un cuerpo móvil que se aproximaba y que crecía. Parecía un ave batiendo sus alas en las altas capas del espacio; un aerolito, cuya trayectoria corta oblicuamente la atmósfera. En todo caso, se le veía dotado de una excesiva velocidad, y no podía tardar en pasar por encima de la muchedumbre.

Una sospecha se transmitió eléctricamente a todos los cerebros asistentes, corrió, propagándose por toda la llanura.

Pero al parecer, también a bordo del Go ahead habían visto aquel extraño objeto.

Seguro entendieron que los amenazaba un grave peligro, pues su velocidad aumentó tomando la dirección hacia el Este.

¡Sí, la multitud había entendido! Un nombre pronunciado por uno de los miembros del Weldon Institute, se había repetido por cien mil voces:

- ¡El Albatros!... ¡El Albatros!

En efecto; era el Albatros. Robur, que reaparecía en las alturas del cielo. ¡Era él, que como una gigantesca ave de rapiña, se lanzó sobre el Go ahead!

Y sin embargo, nueve meses antes, la aeronave, rota por la explosión, sus hélices destruidas, su plataforma partida en dos mitades, se había sumergido, y sin la sangre fría prodigiosa del ingeniero, que modificó el sentido giratorio del propulsor de la proa y la convirtió en hélice suspensiva, todo el personal del Albatros hubiera sido asfixiado por la rapidez misma de la caída. Pero si pudieron escapar de la asfixia, ¿cómo él y los suyos no se ahogaron en las aguas del Pacífico?

Porque los restos de su plataforma, las alas de los propulsores, los tabiques de los camarotes y todo lo que quedaba del Albatros, constituía un pavimento o una especie de casco. Si el ave herida cayó en las olas, sus alas le sostuvieron todavía sobre ellas.

Durante unas horas, Robur y sus hombres permanecieron a bordo de aquel despojo, y luego se embarcaron en la canoa de caucho del Albatros, que hallaron en la superficie del Océano.

La Providencia, para los que creen en la intervención divina en las cosas humanas; la casualidad, para aquellos que tienen la debilidad de no creer en la Providencia, vino en socorro de los náufragos.

Los distinguió un buque algunas horas después de la salida del Sol. Y este buque lanzó un bote al mar y recogió, no solamente a Robur y sus compañeros, sino también los restos flotantes de la aeronave. El ingeniero se limitó a decir que su nave se había perdido en una colisión, y fue respetado su incógnito.

Aquel buque era inglés, el Two Friends, de tres mástiles de Liverpool. Se dirigía a Melbourne, donde llegó algunos días después.

Hallábanse, entonces, en Australia, pero todavía lejos de la isla Equis, a la cual era preciso llegar lo más pronto posible.

En los vestigios del camarote de popa pudo hallar el ingeniero una suma bastante considerable, que le permitió subvenir a todas las necesidades de sus

compañeros, sin pedir nada a nadie. Poco después de su llegada a Melbourne, adquirió una pequeña goleta de más de cien toneladas, y de esta manera Robur, que tenía conocimientos marítimos, pudo llegar a la isla Equis.

Allí no tuvo más que una idea fija, una necesidad: vengarse. Pero para vengarse era menester construir su segundo Albatros. Una tarea fácil, después de todo, para el que pudo construir el primero. Se usó lo que podía servir de la antigua aeronave, sus propulsores entre otros objetos, que fueron embarcados con todos los restos sobre la goleta. Se rehízo así el mecanismo con nuevas pilas y nuevos acumuladores. En una palabra, en menos de ocho meses estaba terminado el trabajo, y un nuevo Albatros, idéntico al destruido por la explosión, y tan poderoso, tan rápido, se dispuso a surcar el aire.

Decir que tenía la misma tripulación, que esta tripulación estaba indignada contra Unele Prudent y Phil Evans en particular, y contra todo el Weldon Institute en general, debe omitirse por cosa sabida, sin que haya necesidad de insistir en ello.

El Albatros dejó la isla Equis el primer día de abril. Durante esta travesía aérea, no quiso que su tripulación pudiera ser señalada en ningún punto de la tierra, y por esto viajó casi siempre entre las nubes. Al llegar sobre América del Norte, en un territorio desierto del Far West, saltó a tierra. Allí el ingeniero, guardando el incógnito, supo lo que debía serle más agradable saber: esto es, que el Weldon Institute se encontraba dispuesto a comenzar sus experimentos, es decir que el Go ahead tripulado por Uncle Prudent y Phil Evans, iba a partir de Filadelfia el 29 de abril.

¡Qué ocasión para satisfacer aquella venganza que residía en el corazón de Robur y en el de los suyos! ¡Una venganza terrible, a la que no podía escapar el Go ahead!

¡Venganza pública, que probaría al mismo tiempo la superioridad de la aeronave sobre los aerostatos y sobre otros aparatos del mismo género!

Y he aquí por qué este día, como un buitre que se precipitaba desde lo alto de las nubes, la aeronave aparecía encima de Fairmont Park.

¡Sí! ¡Era el Albatros, fácil de reconocer, aún por aquellos que jamás le habían visto!

El Go ahead huía siempre. Pero comprendió muy pronto que no podría escaparse nunca por una fuga horizontal; así que su salvación la buscaba por una fuga vertical, no aproximándose al suelo, pues la aeronave hubiera podido cerrarle el camino, sino elevándose en el aire y metiéndose en una zona donde acaso no podría ser alcanzado.

Esto era muy audaz, y al mismo tiempo muy lógico.

Sin embargo, el Albatros comenzaba a elevarse con él. Aunque más pequeño que el Go ahead, era el arpón en persecución de la ballena, a la cual hiere con su dardo; era el torpedo corriendo sobre el acorazado, al cual quiere hacer estallar de un golpe.

Todo se veía muy claramente ¡y con qué ansia! En algunos instantes el aerostato alcanzó los cinco mil metros de altura. El Albatros le había seguido en su movimiento ascensional. Jugaba sobre los flancos, le estrechaba en su círculo, cuyo radio disminuía de un salto, rompiendo su frágil envoltura. Entonces Uncle Prudent y sus compañeros se hubieran visto lanzados a una espantosa caída.

El público, mudo de horror, jadeaba, se hallaba sobrecogido de aquella especie de espanto que oprime el pecho, que hace flaquear las piernas cuando se ve caer alguien de gran altura. Preparábase un combate aéreo, combate en el que ni aún se ofrecerían los cambios de saludo de un combate naval, el primero de aquel género, pero que no sería el último, sin duda, puesto que el progreso es una de las leyes de este mundo. Y si el Go ahead llevaba en su popa los colores de los Estados Unidos, el Albatros había enarbolado su pabellón, la bandera estrellada con el sol de oro, símbolo de Robur el Conquistador.

El Go ahead quiso entonces aumentar la distancia que le separaba de su enemigo, elevándose más alto todavía. Se desembarazó del lastre que había reservado. Dio un nuevo salto de mil metros. No era ya más que un punto en el espacio. El Albatros, que le seguía siempre, dando a sus hélices el máximo de rotación, llegó a ser invisible.

De repente, salió de la multitud un grito aterrador.

El Go ahead aumentaba su volumen y la aeronave reaparecía también, bajando con él. Esto era ya una caída. El gas, demasiado dilatado en las altas zonas, había roto la envoltura, y el globo caía con la mayor rapidez.

Pero la aeronave, moderando sus hélices suspensivas, descendía con una velocidad igual. Reunióse al Go ahead cuando se hallaba a unos mil doscientos metros del suelo, y se acercó a él. ¿Quería Robur acabar con el globo? No. ¡Quiso socorrerle, salvar su tripulación!

Y fue tal la habilidad de su maniobra, que el aeronauta, y su ayudante, pudieron lanzarse sobre la plataforma de la aeronave.

Uncle Prudent y Phil Evans, ¿iban a rechazar el socorro del ingeniero, rehusar ser salvados por él? ¡Eran capaces de hacerlo! Pero los hombres de Robur se arrojaron sobre ellos, y por la fuerza les obligaron a transbordar del Go ahead al Albatros.

Luego, la aeronave se desprendió y permaneció estacionada, mientras el globo enteramente vacío, caía en los árboles de la llanura, donde quedó suspendido como un gigantesco pingajo.

Un tremendo silencio reinaba en tierra firme. Parecía que la vida estaba suspensa en todos los pechos. Muchos ojos se habían cerrado para no ver nada de la suprema catástrofe.

Uncle Prudent y Phil Evans, habían llegado a ser nuevamente los prisioneros de Robur. Puesto que los había vuelto a coger, ¿era su intento llevarlos otra vez por el espacio, donde hubiera sido imposible seguirle?

Podía creerse.

Pero en lugar de remontarse por los aires, el Albatros seguía descendiendo hacia el suelo. ¿Quería saltar hasta tierra? Se pensó en ello, y la multitud se apartó para hacerle lugar en medio de la pradera.

La emoción llegó al máximo de intensidad.

El Albatros se detuvo a tres metros de tierra. Luego, en medio del más profundo silencio, se oyó la voz del ingeniero Robur. ¡Ciudadanos de Estados Unidos!, dijo: El presidente y el secretario del Weldon Institute están de nuevo en mi poder.

Guardándolos, no haría más que hacer uso de mi derecho de represalia, pero por la pasión encendida en su alma por los éxitos del Albatros, he comprendido que el estado de los espíritus no está dispuesto a la importante revolución que la conquista del aire debe traer un día. ¡Uncle Prudent y Phil Evans, estáis libres!

El presidente, el secretario del Weldon Institute, el aeronauta y su ayudante, no tuvieron más remedio que saltar a tierra.

El Albatros subió al instante unos doce metros más sobre la multitud: Luego, Robur continuó:

- ¡Ciudadanos de los Estados Unidos!, dijo: Mi experimento está hecho, pero mi opinión ahora es que no se necesita apresurarse aún el progreso. La ciencia no debe adelantarse a las costumbres: son evoluciones y no revoluciones las que conviene hacer. En una palabra, es menester que llegue su hora. Yo llegaría aquí demasiado pronto para tener razón sobre los intereses contradictorios y divididos. Las naciones no están todavía bastantes civilizadas para la unión. Parto, pues, y llevo mi secreto conmigo. Pero no se perderá para la humanidad. Le pertenecerá el día en que esté bastante perfeccionado para sacarle provecho, y bastante estudiado para no abusar de él. ¡Salud, ciudadanos de los Estados Unidos, salud!

El Albatros, batiendo el aire con sus setenta y cuatro hélices, y llevado por

sus dos propulsores, desapareció al Este, en medio de una tempestad de huras, que esta vez eran de admiración.

Los dos globistas, profundamente humillados, así como todos los miembros del Weldon Institute, hicieron la única cosa que podían hacer: formar un círculo entre sí, mientras que la multitud, por una emoción súbita, se preparaba a recibirlos con sus más vivas censuras, justas en tal momento.

Y ahora, siempre la misma pregunta: ¿quién era Robur? ¿No se sabrá nunca?

Sábese hoy. Robur era la ciencia futura: tal vez la de mañana, indudablemente la del porvenir.

En cuanto al Albatros, ¿viajó, viaja todavía a través de esta atmósfera terrestre en medio de aquel dominio, al cual nadie había podido aún llegar? ¿Quién sabe? Robur el Conquistador, ¿reaparecería un día, como había anunciado? Sí. Vendrá a revelar el secreto de una invención que puede modificar las condiciones sociales y políticas del mundo.

Y en cuanto al porvenir de la locomoción aérea, le pertenece a la aeronave, no al aerostato.

La conquista del aire está reservada a los Albatros.

FIN

Freeditorial 

¿Te gustó este libro?

Para más e-Books GRATUITOS visita freeditorial.com/es