

Era su primer viaje, y aunque solo se trataba de un vapor de carga de mil doscientas toneladas, era el mejor de los de su tipo, el resultado de cuarenta años de experimentos y mejoras en estructura y maquinaria; sus constructores y propietario le tenían tanta estima como si se tratara del *Lucania*. Cualquiera puede hacer un hotel flotante que sea rentable si se gasta el dinero suficiente en los salones y cobra por los baños privados, suites, etcétera; pero en estos tiempos de competencia y fletes de precios bajos cada centímetro cuadrado de un barco de carga debe estar construido para que resulte barato, tenga gran capacidad y una cierta velocidad uniforme. Este barco debía de tener unos setenta metros de largo y diez de ancho, y había sido organizado de manera que podía transportar ganado vacuno en la cubierta principal y ovejas en la superior si así lo quería; pero su mayor gloria era la cantidad de carga que podía almacenar en sus bodegas. Sus propietarios, una empresa escocesa muy conocida, lo acompañaron desde el norte, donde había sido botado, bautizado y equipado, hasta Liverpool, donde iba a coger carga para Nueva York, y la hija del dueño, la señorita Frazier, iba de aquí para allá sobre las limpias cubiertas, admirando la pintura nueva y los objetos de cobre, los elevadores abiertos y sobre todo la proa fuerte y recta sobre la que había roto una botella de champán cuando le puso al vapor el nombre de *Dimbula*. Era una hermosa tarde de septiembre y el barco, tan reciente, pintado de color plumizo con la chimenea roja, parecía realmente hermoso. Ondeaba su bandera de armador y contestaba de vez en cuando con el silbato a los saludos de barcos amigables que sabían que era nuevo en los mares altos y estrechos y deseaban darle la bienvenida.

—Ahora es ya un barco verdadero, ¿no es cierto? —preguntó complacida al patrón la señorita Frazier—. Parece que fue ayer cuando mi padre lo encargó, y ahora... ahora... ¡es tan bello!

La joven estaba orgullosa de la empresa y hablaba como si fuera el socio director.

—No es malo, no —respondió precavidamente el patrón—. Pero lo que yo digo es que, para que un barco se haga, hace falta algo más que bautizarlo. Según la naturaleza de las cosas, si me sigue, señorita Frazier, solo son hierros, remaches y planchas puestos en forma de barco. Todavía tiene que encontrarse a sí mismo.

—Pensaba que mi padre había dicho que estaba excepcionalmente bien construido.

—Y lo está —intervino el patrón riendo—. Pero eso se refiere a la manera en que lo montamos, señorita Frazier. Todo está aquí, pero sus partes no han aprendido a trabajar juntas. No han tenido esa posibilidad.

—Las máquinas funcionan maravillosamente. Las puedo oír.

—Ciertamente, así es. Pero un barco tiene algo más que máquinas. Tiene que entender que cada centímetro de él ha de ser estimulado a trabajar con su vecino... podríamos decir que a congeniar técnicamente.

—Y cómo conseguirá eso? —preguntó la joven.

—Lo único que podemos hacer es impulsarlo y dirigirlo; ¡pero si en este viaje tenemos mal tiempo, como es probable que suceda, aprenderá el resto por sí solo! Pues observará, señorita Frazier, que un barco no es en absoluto un cuerpo rígido cerrado por ambos extremos. Es una estructura muy compleja de varias tensiones en conflicto, con tejidos que deben dar y recibir de acuerdo con sus módulos de elasticidad personales —en ese momento se acercaba a ellos el señor Buchanan, el primer maquinista—. Le estaba diciendo ahora mismo a la señorita Frazier que nuestro pequeño Dimbula todavía tiene que suavizarse, y que eso solo lo logrará con una tempestad. ¿Cómo van tus motores, Buck?

—Bastante bien, todo a su nivel, desde luego; pero aún no existe espontaneidad —en ese momento se dirigió a la joven—. Acepte ahora mis palabras, señorita Frazier, pues probablemente las comprenderá más tarde; el hecho de que una guapa joven bautice un barco no significa que exista realmente un barco debajo de los pies de los hombres que en él trabajan.

—Eso mismo le estaba diciendo yo, señor Buchanan —interrumpió el patrón.

—Eso es más metafísico de lo que yo puedo entender —replicó la señorita Frazier echándose a reír.

—¿Y por qué? Es usted una buena escocesa, yo conocía al padre de su madre, que era de Dumfries, y tiene usted derecho de nacimiento a la metafísica, señorita Frazier, tanto como al Dimbula —dijo el maquinista.

—Bueno, tenemos que meternos en aguas profundas para ganarle los dividendos a la señorita Frazier. ¿Querrá venir a mi camarote para el té? —preguntó el patrón—. Estaremos en el muelle para la noche, y cuando regrese usted a Glasgie podrá pensar en nosotros cargando el barco y conduciéndolo lejos... todo en su beneficio.

En los siguientes días estibaron unas dos mil toneladas de carga fija en el Dimbula y partieron de Liverpool. En cuanto encontró la elevación del mar abierto, como era

natural el barco empezó a hablar. Si la próxima vez que esté usted en un vapor pega el oído al costado del camarote, escuchará cientos de vocecitas procedentes de todas las direcciones, que se estremecen, zumban, susurran, chasquean, gorgotean y sollozan exactamente igual que un teléfono en una tormenta con aparato eléctrico. Los barcos de madera chillan y gruñen, pero los de hierro palpitan y se estremecen a lo largo de sus cientos de cuadernas y miles de remaches. El Dimbula estaba fuertemente construido, y cada una de sus piezas tenía una letra o número, o ambas cosas, para describirla; y cada una había sido colocada a martillazos, o forjándola, o había sido taladrada o enroscada por el hombre, y había vivido durante meses en el estruendo y el fragor del astillero. Por ello cada una de las piezas tenía su voz distinta en proporción exacta con los esfuerzos que había costado. Como norma general el hierro colado dice muy poco; en cambio las planchas de acero suave y las vigas y cuadernas de hierro forjado que han sido sometidas a muchas flexiones, soldaduras y remaches hablan continuamente. Evidentemente su conversación no es la mitad de sabia que la humana, pues aunque las piezas no lo sepan todas están unidas la una con la otra en una negra oscuridad, donde no pueden saber lo que está sucediendo cerca de ellas ni lo que pasará en el momento siguiente.

En cuanto se alejó de la costa irlandesa una ola atlántica hosca y de cresta gris se subió pausadamente sobre su proa recta y se aposentó sobre el cabrestante de vapor que se utilizaba para izar el ancla. El cabrestante y el motor que lo movía acababan de ser pintados de rojo y de verde, y además, a nadie le gusta que le den un chapuzón.

—No vuelva a hacer eso —barbotó el cabrestante a través de sus dientes de ruedas.

La ola se había caído hacia un lado con un gorgoteo y una risa ahogada.

—Pero hay muchas más allá de donde yo vengo —dijo una ola hermana cayendo sobre el cabrestante, el cual estaba firmemente atornillado sobre una plancha de hierro situada en el bao de cubierta inferior.

—¿Es que no os podéis estar quietos allá arriba? —preguntaron las vigas del bao de cubierta—. ¿Pero qué es lo que os pasa? ¡Un momento pesáis el doble de lo que deberíais, y al momento siguiente ya no!

—No es culpa mía —contestó el cabrestante—. Ahí fuera hay un animal de color verde que viene y me golpea en la cabeza.

—Eso se lo cuentas a los carpinteros de ribera. Llevabas en tu puesto varios meses sin que nunca te hubieras meneado así. Si no eres cuidadoso nos deformarás.

—Hablando de deformar —intervino una voz baja, ronca y desagradable—. ¿Os dais cuenta alguno de vosotros, me refiero a las vigas del bao, de que vuestras feísimas rodillas da la casualidad de que están remachadas en nuestra estructura... la nuestra?

—¿Y quién eres tú? —preguntaron las vigas del bao.

—Oh, nadie en particular —respondió—. Solo somos las traviesas de babor y estribor de la cubierta superior; y si persistís en izaros y levantaros de ese modo, sintiéndolo mucho nos veremos obligadas a tomar medidas.

Las traviesas del barco son unas vigas de hierro alargadas, por así decirlo, que corren longitudinalmente de popa a proa. Mantienen en su sitio las estructuras de hierro (lo que llamamos las cuadernas de un barco de madera, y ayudan también a sujetar los extremos de las vigas del bao, que van de un lado a otro del barco. Las traviesas, por ser tan alargadas, se creen siempre las más importantes).

—Así que vais a tomar medidas, ¿no es así? —preguntó un rumor que produjo un largo eco. Procedía de las estructuras, de las que había docenas y docenas cada una separada por unos doscientos cincuenta metros de la siguiente, y remachada en las traviesas por cuatro sitios—. Pues nos parece que en ese caso vas a tener algunos problemas.

En ese momento miles y miles de remaches que lo mantenían todo unido susurraron:

—Los tendréis. ¡Los tendréis! Dejad de temblar y quedaos quietas. ¡Sujetad, hermanos! ¡Sujetad! ¡Ponches! ¿Qué es eso?

Como los remaches no tenían dientes, no podían castañetear de miedo; pero se esforzaron para producir una agitada sacudida que recorrió el barco de popa a proa moviéndolo como si fuera una rata en la boca de un terrier. Un cabeceo inusualmente fuerte, pues el mar estaba creciendo, había levantado la enorme y palpitante hélice casi hasta la superficie y ahora giraba en una especie de agua de soda, mitad agua y mitad aire, a mucha mayor rapidez de lo que era adecuado porque no tenía agua profunda en la que trabajar. Cuando volvió a hundirse, los motores —que eran de triple expansión, con tres cilindros en fila, resoplaron a través de sus tres pistones.

—Eh, el de ahí fuera, ¿ha sido eso una broma? Pues es inusualmente mala. ¿Cómo vamos a realizar nuestro trabajo si sueltas el mango de esa manera?

—No lo solté —respondió la hélice dando vueltas en seco al final del eje—. Si lo hubiera hecho, ahora seríais chatarra. El mar desapareció debajo de mí y no tenía nada adonde agarrarme. Eso es todo.

—¿Que eso es todo, dices? —preguntó la chumacera de empuje, que es la que se encarga de impulsar la hélice; pues si una hélice no tuviera nada que la sujetara por detrás acabaría metiéndose en la sala de máquinas. (Esa sujeción por detrás de la acción de la hélice es la que da el impulso a un barco)—. Sé que hago mi trabajo aquí

abajo, sin que nadie me vea, pero te advierto que espero justicia. Lo único que pido es simple justicia. ¿No podrías impulsarte hacia adelante de manera uniforme, en lugar de zumbar como un tiovivo produciendo calor debajo de mis cilindros?

La chumacera de empuje tenía seis cilindros, todos ellos revestidos de metal, y no le gustaba que se calentaran. En ese momento, todos los cojinetes que servían de apoyo a los quince metros del eje de la hélice cuando ésta se metía en la popa susurraron:

—Justicia: danos justicia.

—Solo puedo daros lo que yo consigo —respondió la hélice—. ¡Cuidado! ¡Vuelve otra vez!

Se elevó con un estruendo mientras el Dimbula se sumergía y los motores seguían adelante furiosamente con un “chaf.. paf... chaf.. chaf”, pues encontraban poca resistencia.

—Soy el más noble resultado del ingenio humano; así lo dice el señor Buchanan —gritó el cilindro de alta presión—. ¡Esto resulta verdaderamente ridículo! —siguió gritando salvajemente el pistón, ahogándose, pues la mitad del vapor que tenía detrás se había mezclado con agua sucia—. ¡Ayuda! ¡Aceitador! ¡Ajustador! ¡Fogonero! Me ahogo —añadió jadeando—. Jamás en la historia de la invención marítima le ha sucedido tal calamidad a alguien tan joven y fuerte. Y si yo me muero, ¿quién impulsará el barco?

—¡Chis, chis! —susurró el vapor, quien desde luego ya había estado en el mar muchas veces antes. Solía pasar sus horas de ocio en tierra en una nube, un arroyo, un macetero o una tormenta eléctrica, o en cualquier otro lugar en el que se necesitara agua—. Solo es un poco de preparación, un poco de resistencia tal como lo llaman. Estará así toda la noche. No digo que sea agradable, pero es lo mejor que podemos hacer dadas las circunstancias.

—¿Y qué importancia pueden tener las circunstancias? Yo estoy aquí para hacer mi trabajo con un vapor limpio y seco. ¡Que el viento se lleve las circunstancias! —rugió el cilindro.

—Las circunstancias asistirán al viento. He trabajado en el Atlántico Norte muchas veces y va a ponerse feo antes de la mañana.

—Pues no es que ahora haya una calma penosa —intervinieron las estructuras extrafuertes (recibían el nombre de bulárcamas) de la sala de motores—. Hay un impulso ascendente que no entendemos, y un torcimiento que es muy malo para nuestras fijaciones y chapas romboidales, y después del torcimiento viene una especie de tirón oeste-norte oeste que nos molesta seriamente. Mencionamos esto porque resulta que hemos costado muchísimo dinero, y estamos convencidos de que al

propietario no le gustará que seamos tratados de esta manera tan frívola.

—Me temo que por el momento el asunto está fuera de las manos del propietario —intervino el vapor deslizándose en el condensador—. Estáis en vuestras propias manos hasta que mejore el tiempo.

—A mí el tiempo no me importa—dijo desde abajo una voz baja y plana—. Lo que me está rompiendo el corazón es esta maldita carga. Soy la traca de aparadura, y debo saber algo puesto que mi tamaño dobla el de casi todas las otras.

La traca de aparadura es la plancha más baja del fondo del barco, y la del Dimbula era de acero suave y media casi veinte milímetros.

—El mar me empuja hacia arriba de una manera que nunca habría esperado —gruñó la traca—, pero la carga me empuja hacia abajo, y entre los dos no sé lo que se supone debo hacer.

—En caso de duda, resiste —rugió el vapor dirigiéndose a las calderas.

—Sí, pero aquí abajo solo hay oscuridad, frío y apresuramiento; ¿cómo voy a saber si las otras planchas están cumpliendo su deber? He oído decir que las chapas de amurada no tienen más que ocho milímetros de espesor... yo diría que resulta escandaloso.

—Estoy de acuerdo contigo —dijo una enorme bulárcama de la escotilla de carga principal. Era más alta y gruesa que las demás, y se curvaba en la mitad del barco en forma de medio arco sujetando la cubierta donde había estado el bao cuando la carga subía y bajaba—. Trabajo sin el menor apoyo, y observo que soy la única fuerza de este barco hasta donde me alcanza la vista. Te aseguro que la responsabilidad es enorme. Creo que el valor de la carga en dinero supera las ciento cincuenta mil libras. ¡Piensa en ello!

—Y cada una de las libras depende de mi esfuerzo personal —intervino una válvula de toma de aguas marina que comunicaba directamente con el agua exterior y estaba asentada no muy lejos de la traca de aparadura—. Me regocijo al pensar que soy una válvula Prince-Hyde, con las mejores cubiertas de caucho Pará. Me protegen cinco patentes, esto lo menciono sin orgullo, cinco patentes diferentes, cada una mejor que la otra. De momento estoy atornillada. Si me abriera, os hundiríais inmediatamente. ¡Esto es incontrovertible!

Los objetos patentados utilizan siempre las palabras más largas que pueden. Es un truco que han aprendido de sus inventores.

—Eso sí que es nuevo —exclamó una gruesa bomba de sentina centrífuga—. Pues yo

tenía la idea de que te empleaban para limpiar la cubierta y cosas así. Al menos yo te he utilizado para eso más de una vez. He olvidado el número exacto de litros, varios miles, que se me permite arrojar por hora; pero os aseguro, mis quejosos amigos, que no existe el menor peligro. Yo sola soy capaz de eliminar toda cantidad de agua que pueda llegar hasta aquí. ¡Por las Máximas Entregas, la arrojaremos!

El mar se estaba poniendo a punto. Soplaban un fuerte viento del oeste bajo jirones de cielo verde estrechados por todas partes por gruesas nubes grises; y el viento mordía como pinzas, desgastando la espuma y convirtiéndola en encaje en los costados de las olas.

—Te digo que es eso —telefoneaba el trinquete a sus refuerzos metálicos—. Estoy aquí arriba y puedo tener una visión desapasionada de las cosas. Se trata de una conspiración organizada contra nosotros. Estoy seguro de ello porque todas y cada una de estas olas se dirigen hacia nuestra proa. El mar entero está comprometido en ello, lo mismo que el viento. ¡Es horrible!

—¿Qué es lo que es horrible? —preguntó una ola ahogando al cabrestante por centésima vez.

—Esta conspiración que habéis organizado —contestó ahogándose el cabrestante y poniéndose de parte del mástil.

—¡Burbujas y rocío marino organizados! Ha habido una depresión en el Golfo de México. ¡Excusadme!

Saltó por encima de la borda, pero sus amigas se fueron pasando la historia unas a otras.

—Que ha avanzado... —dijo una ola que elevó sus aguas verdes por encima de la chimenea.

—Hasta el Cabo de Hatteras... —añadió anegando el puente.

—Y ahora va al mar... al mar... al mar —la tercera se convirtió en tres oleadas que hicieron un barrido limpio de un barco, el cual se puso boca abajo y se hundió en la oscuridad de cabo a rabo mientras las cascadas que se formaron azotaban los pescantes.

—Esto es todo lo que hay —dijo el agua blanca, como hirviendo, rugiendo a través de los imbornales—. En nuestros actos no hay intención alguna. Tan solo somos corolarios meteorológicos.

—¿Y va a ponerse peor? —preguntó el ancla de proa encadenada a la cubierta, donde

solo podía respirar una vez cada cinco minutos.

—No lo sabemos, es imposible decirlo. El viento puede soplar un poco a medianoche. Pero muy agradecida. Adiós.

La ola que hablaba con tanta cortesía recorrió alguna distancia y se encontró revuelta en el centro de cubierta, una especie de depresión entre las altas amuras. Una de las planchas de amura, que oscilaba sobre goznes para abrirse hacia el exterior, se había abierto y con un chasqueo limpio devolvía al mar el agua que había entrado.

—Es evidente que me han hecho para esto —dijo la plancha volviendo a cerrarse con un chasquido de orgullo—. ¡Oh no, por favor no lo hagas, amiga mía!

La cresta de una ola intentaba penetrar desde el exterior, pero como la plancha no podía abrirse en esa dirección, el agua, derrotada, retrocedió.

—No está mal para tener un grosor de ocho milímetros —comentó la plancha de amura—. Veo que mi trabajo está pensado para la noche —añadió y empezó a abrirse y cerrarse con el movimiento del barco, tal como tenía que hacer.

—No podrás decir que estamos ociosas —gruñeron todas las estructuras juntas cuando el Dimbula se subió sobre una ola grande, quedó de costado sobre la cresta y se lanzó sobre la depresión siguiente, girando en el descenso. El agua creció enormemente bajo su área media, por lo que proa y popa quedaron libres sin nada que les apoyara. Entonces, una ola juguetona le empujó por la proa, y otra por la popa, mientras el resto del agua se apartaba de debajo solo para ver cómo actuaba; de modo que quedó sostenida solo por los dos extremos, y el peso de la carga y la maquinaria recayó sobre las vagras de pantoque.

—¡Aflojad! ¡Aflojad los que estáis ahí! —rugió la traca de aparadura—. Quiero tres milímetros de juego limpio. ¿Me oís, remaches?

—¡Aflojad! ¡Aflojad! —gritaron las vagras de pantoque—. ¡No nos empujéis con tanta fuerza contra las estructuras!

—¡Aflojad! —gruñeron las tablas del bao de cubierta cuando el Dimbula empezó a girar de manera temible—. Nos aplastáis las rodillas contra las vagras, y no podemos movernos. Aflojad, estorbos de cabeza plana.

En ese momento dos mares convergentes chocaron contra la proa, uno por cada lado, dividiéndose en torrentes estruendosos.

—¡Aflojad! —rugió el mamparo de colisión delantero—. Quiero recogerme, pero me encuentro atrapado en todas las direcciones. Aflojad, sucias virutas de forja. ¡Dejadme

respirar!

Los cientos de planchas que están sujetos con remaches a las estructuras, y forman la piel exterior de un vapor, repitieron como un eco la llamada, pues cada plancha quería moverse y deslizarse un poco, y cada plancha, de acuerdo con su posición, se quejaba contra los remaches.

—¡No podemos evitarlo! ¡No podemos! —murmuraron los remaches a modo de respuesta—. Estamos aquí para manteneros fijas, y vamos a hacerlo; nunca tiráis de nosotros dos veces en la misma dirección. Si nos dijerais qué es lo que ibais a hacer en el momento siguiente, trataríamos de adaptarnos a vuestras ideas.

—Por lo que yo puedo sentir, cada hierro que está cerca de mí empuja o tira en direcciones opuestas —dijo la plancha de la cubierta superior, y eso que tenía un espesor de cien milímetros—. ¿Qué sentido tiene eso? Amigos míos, tiremos todos juntos.

—Tira en la dirección que más te guste, con tal de que no trates de experimentar sobre mí—rugió la chimenea—. Para mantenerme fija necesito siete cuerdas metálicas tirando de mí en direcciones distintas. ¿No es así?

—¡Te creemos, joven! —silbaron los refuerzos de la chimenea por entre sus dientes apretados, vibrando por causa del viento desde la parte superior de la chimenea hasta la cubierta.

—¡Absurdo! Debemos tirar todos juntos —repitieron las cubiertas—. Tirar todos juntos a lo largo.

—Muy bien, entonces deja de tirar hacia los lados cada vez que te entra agua —dijeron los trancañiles—. Contentaos con ir graciosamente hacia delante y atrás y curvaos en los extremos como hacemos nosotros.

—¡No, sin curvas en los extremos! Una curva muy ligera y bien hecha de un lado al otro, con un buen agarre en cada rodilla, y pequeñas piezas soldadas encima—dijeron las vigas de cubierta.

—¡Qué disparate! —gritaron las columnas de hierro de la bodega profunda y oscura—. ¿Quién ha oído hablar nunca de curvas? Hay que estar bien rectos; ser una columna absolutamente redonda y soportar toneladas de peso sólido... ¡así! ¡Atención allí! —exclamaron cuando la mar gruesa chocó con la cubierta superior y las columnas se pusieron rígidas por la carga.

—Estar rígido de arriba abajo no está mal —intervinieron las estructuras que iban en esa dirección a los lados del barco—, pero también hay que expandirse hacia los lados.

La expansión es la ley de la vida, hijos. ¡Abiertos hacia fuera! ¡Abiertos hacia fuera!

—¡Regresad! —dijeron con un grito salvaje las vigas de cubierta cuando el impulso ascendente del mar trataba de abrir las estructuras—. ¡Regresad a vuestros cojinetes, hierros de mandíbulas flojas!

—¡Rigidez! ¡Rigidez! ¡Rigidez! —aporreaban los motores—. ¡Una rigidez absoluta e invariable! ¡Rigidez!

—¡Ya veis! —gimieron a coro los remaches—. No hay dos de vosotros que hayan tirado nunca así, y.. y nos culpáis de todo a nosotros. Lo único que sabemos es cómo traspasar una plancha y agarrar por ambos lados para que no pueda moverse, no deba moverse y no se mueva.

—En todo caso solo tengo de huelgo una fracción de pulgada —dijo triunfante la traca de aparadura. Así que tenía huelgo, y todo el fondo del buque se sintió más tranquilo por ello.

—Pues nosotros no servimos —sollozaron los remaches del fondo—. Se nos había ordenado... ordenado, que no cediéramos nunca; ¡y estamos cediendo, así que el mar entrará y nos iremos todos juntos al fondo! Primero se nos culpaba de todo lo desagradable, y ahora no tenemos el consuelo de haber hecho nuestro trabajo.

—No digáis que no os lo dije —susurró consoladoramente el vapor—. Pero, entre vosotros y yo y la última nube de la que procedo, tenía que suceder más pronto o más tarde. Teníais que ceder una fracción, y la habéis cedido sin saberlo. Ahora, a sujetar como antes.

—¿Y de qué va a servir? —preguntaron varios cientos de remaches—. Hemos cedido... hemos cedido; y cuanto antes confesemos que no podemos mantener unido el barco, y nos salgamos de nuestras pequeñas cabezas, más sencillo será todo. No hay remache forjado que pueda soportar esta tensión.

—Un remache solo no está pensado para eso. Compartidlo entre todos —respondió el vapor.

—Los otros pueden quedarse con mi parte. Yo voy a salirme —dijo un remache situado en una de las planchas delanteras.

—Si lo haces, los otros te seguirán —silbó el vapor—. En un barco no hay nada tan contagioso como el que los remaches empiecen a salirse. Conocí a un chavalillo como tú —aunque tenía un grosor de tres milímetros— que estaba en un vapor —me acuerdo con certeza de que era solo de novecientas toneladas, ahora que pienso en ello— situado exactamente en el mismo lugar que tú. Se salió en medio de una burbuja

marina, ni la mitad de mala que ésta, y entonces empezaron a hacer lo mismo todos sus amigos de la misma cubrejunta, con lo que las planchas se abrieron como la puerta de un horno y yo tuve que ascender al banco de niebla más cercano mientras el barco se sumergía.

—Eso sí que resulta especialmente desagradable —dijo el remache—. ¿Más grueso que yo y en un vapor de la mitad de nuestro tonelaje? ¡Valiente clavija delgaducha! Siento vergüenza por la familia, señor —añadió asentándose con mayor firmeza que nunca en su lugar, mientras el vapor sofocaba una risa.

—Ya ves —siguió diciendo con gravedad—, un ribete, y sobre todo uno que esté en tu posición, realmente es la única parte indispensable del barco.

El vapor no añadió que le había susurrado lo mismo a cada una de las piezas metálicas que había a bordo. No tenía sentido decir excesivamente la verdad. Todo ese rato el vendaval llegó a su peor estado, por lo que el pequeño Dimbula amuraba y viraba, se mecía, se lanzaba mortalmente y se abandonaba como si fuera a morir, para luego levantarse como si le hubieran picado y empezar a dar vueltas y vueltas por el morro en círculos media docena de veces mientras se sumergía. A pesar de la espuma blanca de las olas estaba negro como el carbón, y para colmo la lluvia comenzó a caer fuertemente hasta el punto de que no era posible ver la mano que tenías delante del rostro. Eso no importaba mucho para las piezas metálicas de abajo, pero inquietaba muchísimo al trinquete.

—Ahora todo ha terminado —dijo éste con tristeza—. La conspiración es demasiado fuerte para nosotros. No nos queda más que...

—¡Hurra! ¡Brrrrraah! ¡Brrrrrrrp! —rugió el vapor a través de la sirena hasta que las cubiertas se estremecieron—. No os asustéis los de ahí abajo. Solo soy yo que estoy lanzando unas cuantas palabras por si acaso algún otro barco va rodando por ahí esta noche.

—No querrás decir que puede haber alguien además de nosotros en el mar con este tiempo —dijo la chimenea con un gangueo seco.

—Docenas de ellos —contestó el vapor aclarándose la garganta—. ¡Rrrrrraaa! ¡Brraaaaa! ¡Prrrrrp! Hace un poco de viento aquí arriba; ¡y por las grandes calderas, cómo llueve!

—Nos estamos ahogando —dijeron los imbornales. No habían estado haciendo otra cosa en toda la noche, pero esa fuerte cortina de lluvia sobre ellos parecía ser el fin del mundo.

—No pasa nada. Será mas fácil dentro de una o dos horas. Primero llega el viento y

luego la lluvia: ¡Pronto podréis haceros a la vela de nuevo! ¡Grrraaaaah! ¡Drrrrraaaa! ¡Drrrp! Me parece que el mar ya se está calmando. Si lo hace aprenderéis algo sobre el balanceo. Hasta ahora solo hemos cabeceado. A propósito, vosotros, los de la bodega, ¿no os encontráis ahora un poco más cómodos?

Había tantos gemidos y tensiones como siempre, pero ahora el tono no era tan fuerte o chirriante; y cuando el barco se estremecía no se sacudía con rigidez, como un atizador al golpear en el suelo, sino que cedía con un balanceo pequeño y flexible como un palo de golf perfectamente equilibrado.

—Hemos hecho un descubrimiento de lo más sorprendente —se decían las vagras unas a otras—. Un descubrimiento que cambia totalmente la situación. Hemos descubierto, por primera vez en la historia de la construcción de buques, que el tirón interior de las vigas de cubierta y el empuje exterior de las estructuras nos encierra, por así decirlo, mucho mejor en nuestros lugares, y nos permite soportar una tensión que carece de paralelo en los registros de la arquitectura marina. Rápidamente el vapor convirtió una risotada en un estruendo a través de la sirena:

—Qué intelecto tan desarrollado tenéis las vagras —dijo suavemente cuando la sirena dejó de sonar.

—También nosotros somos descubridores y genios —intervinieron las vigas de cubierta—. Somos de la opinión de que el apoyo de los pilares de la bodega nos ayuda realmente. Vemos que nos ajustamos sobre ellos cuando el peso del mar arriba resulta especialmente fuerte y singular.

En ese momento el Dámbula se lanzó sobre una depresión que había casi a su costado enderezándose abajo del todo con un tirón y un espasmo.

—¿Y te das cuenta, vapor, de que en estos casos las planchas de proa, y sobre todo las de popa, aunque también mencionaríamos el suelo que tenemos debajo, nos ayudan a resistir cualquier tendencia a combarnos? —dijeron las estructuras con esa voz solemne y respetuosa que utiliza la gente que acaba de encontrar por primera vez algo absolutamente nuevo.

—Solo soy un pobre y pequeño oscilador hinchando —contestó el vapor—, pero en mi negocio tengo que resistir muchísima presión. Todo esto es de lo más interesante. Decidnos algo más, vosotros sois tan fuertes.

—Obsérvanos y verás —dijeron las planchas de proa orgullosamente—. ¡Preparados ahí atrás! ¡Aquí vienen el padre y la madre de todas las olas! ¡Sujetaos todos los remaches!

Atronó una imponente ola encrestada, pero entre la refriega y la confusión, el vapor

pudo escuchar los gritos bajos y rápidos de los metales cuando les atacaban las diversas tensiones, gritos como éstos:

—¡Aflojad ahora, aflojad! ¡Ahora empujad con toda la fuerza! ¡Resistid! ¡Ceded una fracción! ¡Empujad hacia arriba! ¡Tirad hacia adentro! ¡Impulso a través! ¡Prestad atención a la tensión de los extremos! ¡Sujetad ahora! ¡Tensad! ¡Que salga el agua de abajo... ahí va!

La ola se perdió en la oscuridad gritando:

—¡No está mal para ser vuestro primer viaje!

El barco, zambullido y empapado, palpitaba con el latido de las máquinas de su interior. Los tres cilindros estaban blancos por la espuma salada que había caído por la escotilla de la sala de máquinas: había una capa blanca sobre las tuberías de vapor envueltas en lienzo, e incluso estaban manchadas las piezas de latón de la zona más inferior; pero los cilindros habían aprendido a obtener el máximo partido de un vapor que era agua a medias, lo que les permitía seguir golpeando alegremente.

—¿Cómo le va al más noble resultado del ingenio humano? —preguntó el vapor mientras giraba a través de la sala de máquinas.

—Nada es gratis en este mundo de aflicción —contestaron los cilindros como si llevaran trabajando varios siglos—. Aunque es muy poco para una culata de setenta y cinco libras. ¡En la última hora y cuarto hemos hecho dos nudos! Bastante humillante para ochocientos caballos de potencia, ¿no te parece?

—Bueno, en cualquier caso es mejor que ir a la deriva. Parecéis menos... ¿cómo lo diría?... Menos rígidos ahí atrás de lo que estabais.

—Si te hubieran martilleado como a nosotros esta noche, tampoco estarías muy rígr-rígr-rígrado. Teóri-teóri-camente, desde luego, lo importante es la rigidez. Pero prácti-prácticamente tiene que haber un poco de ceder y recibir. Hemos descubierto eso trabajando sobre nuestros costados durante cinco minutos se—seguidos. ¿Cómo está el tiempo?

—El mar se calma rápidamente —contestó el vapor. —Buen asunto —dijo el cilindro de alta presión—. A vapulearla, chicos. Nos dan cinco libras más de vapor. —Y empezó a tararear los primeros compases de “Said the young Obadiah to the old Obadiah”, que ya os habréis dado cuenta de que se trata de una de las melodías favoritas de los motores que no han sido contruidos para la máxima velocidad. Los vapores de carreras con tripulación doble cantan “The Turkish Patrol”; y la obertura de “Bronze Horse”; y “Madame Angot”; hasta que algo va mal, y entonces entonan la “Marcha funeral de Marionette”; de Gounod, pero con algunas variaciones.

—Un buen día aprenderéis a cantar una canción propia —dijo el vapor mientras ascendía por la sirena en un último bramido.

Al siguiente día se aclaró el cielo y el mar mejoró un poco, de modo que el Dimbula empezó a mecerse de un lado a otro hasta que todos y cada uno de los centímetros de metal que llevaba se sintieron enfermos y mareados. Pero por suerte no se marearon todos al mismo tiempo: de haber sido así se habría abierto como una caja de papel mojado. El vapor silbó diversas advertencias mientras seguía con sus asuntos: en este mecimiento rápido y breve que sigue a la mar gruesa es cuando se producen la mayoría de los accidentes, pues entonces todo el mundo piensa que lo peor ha pasado y baja la guardia. Así que charló y conversó hasta que las vigas, las estructuras, los suelos y las vagras y todas las cosas habían aprendido a abrirse y cerrarse unos sobre otros, para soportar así aquel tipo nuevo de tensión. Tuvieron mucho tiempo para practicar, pues estuvieron dieciséis días en el mar, y el tiempo fue malo hasta cien millas antes de Nueva York. El Dimbula recogió al práctico y entró en el puerto cubierto de sal y óxido rojizo. Su chimenea era de un color gris sucio de arriba abajo; se habían perdido dos botes; tres ventiladores de cobre parecían sombreros después de un enfrentamiento con la policía; el puente tenía un hoyuelo en su mitad; la cabina que cubría el mecanismo de gobierno de vapor parecía haber sido partida con hachas; había una lista de reparaciones pequeñas de la sala de máquinas que era casi tan larga como el eje de la hélice; cuando quitaron el enrejado de hierro que la cubría, la escotilla de carga delantera se deshizo en astillas del tamaño de duelas; el cabrestante de vapor parecía arrancado de cuajo. En resumen, tal como dijo el patrón, consiguió “una buena media general”.

—Pero ha perdido la rigidez —le dijo al señor Buchanan—. Pese a toda la carga fija, navegó como un yate. ¿Recuerda ese último golpe de viento en los Banks? Estoy orgulloso del barco, Buck.

—Es muy bueno —añadió el jefe de máquinas contemplando las deshechas cubiertas—. Un hombre que juzgara las cosas superficialmente diría que somos una ruina, pero nosotros sabemos que no es así... por experiencia.

Como es natural, todo en el Dimbula parecía bastante estirado por el orgullo, y el trinquete y el mamparo de colisión delantero, que son seres de empuje, rogaban al vapor que advirtiera de su llegada al puerto de Nueva York:

—Díselo a esos grandes barcos que nos rodean. Parecen considerarnos como algo normal.

Era una mañana tranquila, clara y gloriosa, y en fila de a uno, con menos de un kilómetro de distancia en los intervalos, tocaban las bandas y los remolcadores gritaban y se ondeaban pañuelos mientras el Majestic, el París, el Touraine, el Servia,

el Kaiser Wilhelm Hy el Werkendam salían todos majestuosamente al mar. Cuando el Dimbula viró el timón para dejar paso a los grandes barcos, el vapor (que sabe demasiado como para que no le importe hacer una exhibición de vez en cuando) gritó:

—¡Oíd! ¡Oíd! ¡Oíd! ¡Príncipes, duques y barones de los mares abiertos! ¡Sabed que somos el Dimbula, tras quince días y nueve horas desde Liverpool, que hemos cruzado el Atlántico con tres mil toneladas de carga por primera vez en nuestra vida! No hemos zozobrado. Estamos aquí. ¡Eer! ¡Eer! No hemos sido desaparejados. ¡Y hemos tenido un tiempo que carece de igual en los anales de la construcción de barcos! ¡Nuestras cubiertas fueron barridas! ¡Amorramos y cabeceamos! ¡Creímos que íbamos a morir! ¡Ja, ja! Pero no fue así. Deseamos dar a conocer que hemos llegado a Nueva York a través del Atlántico con el peor tiempo del mundo. ¡Y somos el Dimbula! ¡Somos... ja, ja, ja...!

La hermosa línea de barcos siguió adelante tan majestuosamente como la procesión de las estaciones. El Dimbula oyó que el Majestic decía “¡Hmp!, el Paris gruñía “¡How!”, y el Touraine decía “¡Oui!”, con un poco de la vacilación coqueta de un vapor; y el Servia decía “¡Haw!”, y el Kaiser y el Werkendam añadían “¡Hoch!”, a la manera holandesa, y eso fue todo.

—Hice todo lo posible, pero creo que no han quedado muy impresionados con nosotros —explicó con gravedad el vapor—. ¿No os parece?

—Es verdaderamente desagradable —intervinieron las planchas de proa—. Podían haber visto lo que hemos hecho. No hay un solo barco en el mar que haya sufrido como nosotros, ¿no te parece?

—Bueno, yo no llegaría a decir tanto —respondió el vapor—, pues he trabajado en alguno de esos barcos y les he hecho avanzar con un tiempo tan malo como el que tuvimos esta quincena durante seis días; y creo que algunos de ellos apenas sobrepasan las diez mil toneladas. Por ejemplo he visto al Majestic sumergido desde la proa hasta la chimenea; y he ayudado al Arizona, creo que era ése, para alejarse hacia atrás de un iceberg con el que se encontró una noche oscura; y un día tuve que escapar de la sala de máquinas del Paris porque allí dentro había treinta pies de agua. Evidentemente, no niego...

El vapor se calló de repente cuando un remolcador que llevaba un club político y una banda de música, que había acudido para despedir a un senador de Nueva York que se iba a Europa, cruzó la proa dirigiéndose a Hoboken. Se produjo un largo silencio que llegó, sin pausa alguna, desde la punta del barco hasta las hojas de la hélice del Dimbula. Después una voz nueva y potente dijo lentamente, como si el propietario acabara de despertar:

—Estoy convencido de que he sido un estúpido.

El vapor se dio cuenta enseguida de lo que había sucedido; pues cuando un barco se encuentra a sí mismo toda la conversación de las distintas piezas cesa para convertirse todo en una sola voz, que es el alma del barco.

—¿Quién eres? —preguntó riendo.

—Soy el Dimbula, desde luego. Nunca he sido otra cosa más que eso... ¡salvo un estúpido!

El remolcador, que había dado lo mejor de sí mismo para evitar la colisión, se apartó justo a tiempo mientras su banda tocaba con vehemencia, pero poca armonía, una melodía popular pero poco refinada:

En los tiempos del viejo Ramsés: ¿estás de acuerdo?

En los tiempos del viejo Ramsés: ¿estás de acuerdo?

En los tiempos del viejo Ramsés,

esa historia tenía paresia,

¿estás de acuerdo, estás de acuerdo, estás de acuerdo?

—Bien; me alegro de que te hayas encontrado a ti mismo —dijo el vapor—. La verdad es que estaba un poco cansado de tener que hablar con todas esas cuaternas y vagras. Ahora viene la cuarentena. Después iremos a nuestro muelle a limpiar un poco y... el próximo mes volveremos a hacerlo.