

# Relatos en movimiento

RELATOS EN MOVIMIENTO

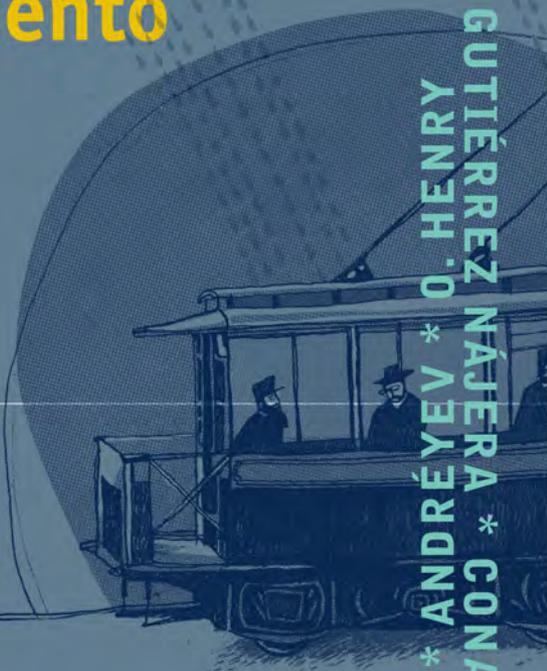
libro al  
viento



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ  
SECRETARÍA DE CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE  
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN  
FUNDACIÓN GILBERTO ALZATE AVENDAÑO

FUNDACIÓN GILBERTO ALZATE AVENDAÑO

GUTIÉRREZ NAJERÁ \* CONAN DOYLE  
YRNHH'O \* AEAÉRDNA \* 07117



# libro al viento



UNA CAMPAÑA DE FOMENTO  
A LA LECTURA CREADA POR  
LA SECRETARÍA DE CULTURA  
RECREACIÓN Y DEPORTE Y LA  
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN E  
IMPULSADA POR LA FUNDACIÓN  
GILBERTO ALZATE AVENDAÑO

---

Alcaldía Mayor de Bogotá

Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte

Secretaría de Educación del Distrito

Fundación Gilberto Alzate Avendaño

MANUEL GUTIÉRREZ NÁJERA

ARTHUR CONAN DOYLE

BALDOMERO LILLO

LEÓNID ANDRÉYEV

O. HENRY

---

# Relatos en *movimiento*

Ilustrado por Francisco Villa Largacha

Selección, traducción e introducción de Julio Paredes Castro

**ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ**

Samuel Moreno Rojas

*Alcalde Mayor de Bogotá*

**SECRETARÍA DISTRITAL DE CULTURA,  
RECREACIÓN Y DEPORTE**

Catalina Ramírez Vallejo

*Secretaria de Cultura, Recreación y Deporte*

**FUNDACIÓN GILBERTO ALZATE AVENDAÑO**

Ana María Alzate Ronga

*Directora*

Julián David Correa Restrepo

*Gerente del Área de Literatura*

**SECRETARÍA DE EDUCACIÓN DEL DISTRITO**

Martha Lucía Vega Cárdenas

*Secretaria de Educación (e)*

Jaime Naranjo Rodríguez

*Subsecretario de Calidad y Pertinencia*

Myriam Navarrete Cortes

*Dirección de Educación Preescolar y Básica*

Sara Clemencia Hernández Jiménez

*Equipo de Lectura, Escritura y Oralidad*

- © Primera edición: Bogotá, octubre de 2009
- © De esta edición: Fundación Gilberto Alzate Avendaño, 2009  
[www.fgaa.gov.co](http://www.fgaa.gov.co)

Todos los derechos reservados. Prohibida su  
reproducción total o parcial sin permiso del editor.

ISBN 978-958-8471-27-3

Asesor editorial: Julio Paredes Castro

Coordinadora de publicaciones: Pilar Gordillo

Diseño gráfico: Olga Cuéllar + Camilo Umaña

Impreso en Bogotá por la Subdirección Imprenta Distrital DDDI

MANUEL GUTIÉRREZ NÁJERA	
<i>La novela del tranvía</i>	13
ARTHUR CONAN DOYLE	
<i>El tren especial desaparecido</i>	23
BALDOMERO LILLO	
<i>El remolque</i>	51
LEÓNID ANDRÉYEV	
<i>Un sueño</i>	65
O. HENRY	
<i>Desde el pescante del cochero</i>	75



UNA DE las ideas originales con las que surgió *Libro al viento* fue la de embarcar al pasajero del transporte público en una lectura en movimiento constante. De ahí el nombre de este programa. El propósito estaba en que la lectura no sólo se moviera de un argumento a otro, en un vaivén ‘al viento’ entre relatos, novelas, poemas y canciones, con libritos circulando de mano en mano, sino también en tener un usuario que entrara en el movimiento de la lectura compartida con muchos otros, transformándose poco a poco en el lector de *Libro al viento* y sus historias.

Con el presente volumen, que reúne cinco relatos de autores clásicos muy distintos, se ha pretendido ofrecerle a este lector cinco anécdotas, también muy distintas en atmósfera y escenarios, que hacen que el argumento avance gracias al movimiento y el traslado de sus protagonistas en un medio de transporte, convirtiéndose este en protagonista esencial del relato y la justificación de su desarrollo.

La primera historia, “La novela del tranvía”, escrita por el autor y periodista mexicano Manuel Gutiérrez Nájera (1859– 1895), narra en clave irónica y de humor uno de los pasatiempos inevitables al que, en algún momento de su

recorrido, desemboca el pasajero del transporte público: observar a los demás e inventar las historias de sus vidas. Dependiendo del estado de ánimo, este retrato especulativo puede conducir a finales felices o, por el contrario, a finales trágicos y desalentadores. Gutiérrez Nájera les muestra a los lectores un narrador en primera persona, que ha subido al tranvía para escapar de la lluvia y ‘disipar la tristeza.’ Mientras avanza, este narrador inventa dos historias sentimentales, sugeridas por el físico y la actitud de quienes observa, hasta el punto de terminar siendo parte activa de esta misma especulación.

En el segundo relato, “El tren especial desaparecido”, del escritor británico Arthur Conan Doyle (1859– 1930), creador del famoso e infalible detective Sherlock Holmes, se le plantea al lector una pregunta improbable a la luz de lo razonable: ¿puede esfumarse en el aire un tren, como un humo, a lo largo de un recorrido común y corriente y sin que nadie se haya dado cuenta? El argumento sigue las pautas de la historia de suspenso, con un enigma sin explicación aparente y que desconcierta a un puñado de personajes de conciencia práctica e inmunes a las especulaciones gratuitas, fieles representantes de la consigna que lo que no se puede explicar simplemente no existe. Al final, y como sucede con los relatos de misterio, la resolución tiene una base verosímil y que, en este cuento, bordea las fronteras del complot político.

En el tercer cuento, “El remolque”, del cuentista chileno Baldomero Lillo (1867– 1923) le lector se adentrará en un típico relato de aventuras armadas bajo el escenario marítimo, plagado siempre de un sinnúmero de avatares y peligros que les impone a los protagonistas una naturaleza (en este caso el mar con sus tempestades y olas) indomable, implacable en su fuerza siempre

ciega, que, por lo general en estos relatos, conduce a la muerte. El argumento, por otro lado, también gravita sobre la historia de un capitán de barco enfrentado al terrible dilema de salvar una de sus dos posesiones más preciosas: el buque o la vida de su hijo.

El siguiente cuento, “Un sueño” de Leonid Andréyev (1871–1919), escritor y dramaturgo ruso, es literalmente un relato “en movimiento”, pues es gracias al traslado fantástico, aunque al mismo tiempo físico, del protagonista como se resuelve y comprende la historia. Planteado como una trama circular, que se abre y se cierra exactamente en el mismo punto, el relato le cuenta al lector la insólita experiencia de un hombre que, con el trasfondo de una trama política, transita al interior de un carruaje por los laberintos de una ciudad que, a pesar de reconocer en el plano racional, se convierte poco a poco en el territorio de lo incomprensible. Guiado por la imperiosa necesidad de buscar a la mujer amada, raptada por una especie de sombra desconocida, el protagonista descubrirá que el poder de la sugestión y la soledad es más fuerte que la triste realidad.

Por último, en el relato “Desde el pescante del cochero”, del prolífico escritor norteamericano O. Henry, seudónimo artístico de William Sidney Porter (1862–1910), en cuya memoria se creó uno de los premios de cuentos más prestigiosos del mundo, el *O. Henry Award*, el lector de *Libro al viento* se encontrará con una anécdota que también transcurre en el reducido y excepcional espacio de un coche, en realidad un “cabriolé”, carruaje de dos ruedas con una capota. Una noche cualquiera, nada distinta a todas las demás en su larga profesión, un cochero por los alrededores del Parque Central en Nueva York recoge a una muchacha medio extraviada entre la multitud de una fiesta y quien resulta ser un espíritu ingenuo y,

sobre todo, sin dinero para pagar el viaje. Como en tantos relatos de O. Henry, de una anécdota ordinaria, sin grandes acontecimientos, el lector desembocará en un final repentino que le da un giro completo a la trama, dejándola abierta para iniciar el *movimiento* hacia otra historia.

JULIO PAREDES

---

*Relatos en movimiento*



MANUEL GUTIÉRREZ NÁJERA

*La novela del tranvía*

CUANDO LA tarde se oscurece y los paraguas se abren, como redondas alas de murciélago, lo mejor que el desocupado puede hacer es subir al primer tranvía que encuentre al paso y recorrer las calles como el anciano Víctor Hugo las recorría, sentado en el imperial de un ómnibus. El movimiento disipa un tanto cuanto la tristeza, y para el observador, nada hay más peregrino ni más curioso que la serie de cuadros vivos que pueden examinarse en un tranvía. A cada paso el vagón se detiene, y abriéndose camino entre los pasajeros que se amontonan y se apiñan, pasa un paraguas chorreando a Dios dar, y detrás del paraguas la figura ridícula de algún asendereado cobrador, calado hasta los huesos. Los pasajeros ondulan y se dividen en dos grupos compactos, para dejar paso expedito al recién llegado.

Así se dividieron las aguas del Mar Rojo para que los israelitas lo atravesaran a pie enjuto. El paraguas escurre sobre el entarimado del vagón que, a poco, se convierte en un lago navegable. El cobrador sacude su sombrero y un benéfico rocío baña la cara de los circunstantes, como si hubiera atravesado por en medio del

vagón un sacerdote repartiendo bendiciones e hisopazos. Algunos caballeros estornudan. Las señoras de alguna edad levantan su enagua hasta una altura vertiginosa, para que el fango de aquel pantano portátil no las manche. En la calle, la lluvia cae conforme a las eternas reglas del sistema antiguo: de arriba para abajo. Mas en el vagón hay lluvia ascendente y lluvia descendente. Se está, con toda verdad, entre dos aguas.

Yo, sin embargo, paso las horas agradablemente encajonado en esa miniatúresca arca de Noé, sacando la cabeza por el ventanillo, no en espera de la paloma que ha de traer un ramo de oliva en el pico, sino para observar el delicioso cuadro que la ciudad presenta en ese instante. El vagón, además, me lleva a muchos mundos desconocidos y a regiones vírgenes. No, la ciudad de México no empieza en el Palacio Nacional, ni acaba en la calzada de la Reforma. Yo doy a ustedes mi palabra de que la ciudad es mucho mayor. Es una gran tortuga que extiende hacia los cuatro puntos cardinales sus patas dislocadas. Esas patas son sucias y velludas. Los ayuntamientos, con paternal solicitud, cuidan de pintarlas con lodo, mensualmente.

Más allá de la peluquería de Micoló, hay un pueblo que habita barrios extravagantes, cuyos nombres son esencialmente anti aperitivos. Hay hombres muy honrados que viven en la plazuela del Tequesquite y señoras de invencible virtud cuya casa está situada en el callejón de Salsipuedes. No es verdad que los indios bárbaros estén acampados en esas calles exóticas, ni es tampoco cierto que los pieles rojas hagan frecuentes excursiones a la plazuela de Regina. La mano providente de la policía ha colocado un gendarme

en cada esquina. Las casas de esos barrios no están hechas de lodo ni tapizadas por dentro de pieles sin curtir. En ellas viven muy discretos caballeros y señoras muy respetables y señoritas muy lindas. Estas señoritas suelen tener novios como las que tienen balcón y cara a la calle, en el centro de la ciudad.

Después de examinar ligeramente las torcidas líneas y la cadena de montañas del nuevo mundo por donde atravesaba, volví los ojos al interior del vagón. Un viejo de levita color de almendra meditaba apoyando en el puño de su paraguas. No se había rasurado. La barba le crecía “cual ponzoñosa hierba entre arenales”. Probablemente no tenía en su casa navajas ni una peseta. Su levita necesitaba aceite de bellotas. Sin embargo, la calvicie de aquella prenda respetable no era prematura, a menos que admitamos la teoría de aquel joven poeta, autor de ciertos versos cuya dedicatoria es como sigue:

A la prematura muerte de mi abuelita,  
a la edad de 90 años

La levita de mi vecino era muy mayor. En cuanto al paraguas, vale más que no entremos en dibujos. Ese paraguas, expuesto a la intemperie, debía semejar mucho a las banderas que los independientes sacan a luz el 15 de septiembre. Era un paraguas calado, un paraguas metafísico, propio para mojarse con decencia. Abierto el paraguas, se veía el cielo por todas partes.

¿Quién sería mi vecino? De seguro era casado, y con hijas. ¿Serían bonitas? La existencia de estas desventuradas criaturas me parecía indisputable. Bastaba ver aquella levita calva, por donde habían pasado las cerdas de un cepillo, y aquel hermoso pantalón con su coqueto remiendo en la rodilla, para convencerse de que

aquel hombre tenía hijas. Nada más las mujeres, y las mujeres de quince años, saben cepillar de esa manera. Las señoras casadas ya no se cuidan, cuando están en la desgracia, de esas delicadezas y finuras. Incuestionablemente, ese caballero tenía hijas. ¡Pobrecitas! Probablemente le esperaban en la ventana, más enamoradas que nunca, porque no habían almorzado todavía. Yo saqué mi reloj, y dije para mis adentros:

–Son las cuatro de la tarde. ¡Pobrecillas! ¡Va a darles un vahído. Tengo la certidumbre de que son bonitas. El papá es blanco, y si estuviese rasurado no sería tan feote. Además, han de ser buenas muchachas. Este señor tiene toda la facha de un buen hombre. Me da pena que esas chiquillas tengan hambre. No había en la casa nada que empeñar. ¡Como los alquileres han subido tanto! ¡Tal vez no tuvieron con qué pagar la casa y el propietario les embargó los muebles! ¡Mala alma! ¡Si estos propietarios son peores que Caín!

Nada; no hay para qué darle más vueltas al asunto: la gente pobre decente es la peor traída y la peor llevada. Esas niñas son de buena familia. No están acostumbradas a pedir. Cosen ajeno; pero las máquinas han arruinado a las infelices costureras y lo único que consiguen, a costa de faenas y trabajos, es ropa de munición. Pasan el día echando los pulmones por la boca. Y luego, como se alimentan mal y tiene muchas penas, andan algo enfermitas, y el doctor se asegura que, si Dios no lo remedia, se van a la caída de la hoja. Necesitan carne, vino, píldoras de fierro y aceite de bacalao. Pero, ¿con qué se compra esto? El buen señor se quedó cesante desde que cayó el Imperio, y el único hijo que habría podido ser su apoyo, tiene rotas las dos piernas. No hay trabajo, todo está muy caro y los amigos llegan a cansarse de ayudar al desvalido. ¡Si las niñas se casaran!... Probablemente no carecerán de admiradores.



Pero como las pobrecitas son muy decentes y nacieron en buenos pañales, no pueden prendarse de los ganapanes ni de los pollos de plazuela. Están enamoradas sin saber de quién, y aguardan la venida del Mesías. ¡Si yo me casara con alguna de ellas!... ¿Por qué no? Después de todo, en esa clase suelen encontrarse las mujeres que dan felicidad. Respecto a las otras, ya sé bien a qué atenerme.

¡Me han costado tantos disgustos! Nada; lo mejor es buscar una de esas chiquillas pobres y decentes, que no están acostumbradas a tener palco en el teatro, ni carruajes, ni cuenta abierta en la Sorpresa. Si es joven, yo la educaré a mi gusto. Le pondré un maestro de piano. ¿Qué cosa es la felicidad? Un poquito de salud y un poquito de dinero. Con lo que yo gano, podemos mantenernos ella y yo, y hasta el angelito que Dios nos mande. Nos amaremos mucho, y como la voy a sujetar a un régimen higiénico se pondrá en poco tiempo más fresca que una rosa. Por la mañana un paseo a pie en el Bosque. Iremos en un coche de a cuatro reales la hora, o en los trenes. Después, en la comida, mucha carne, mucho vino y mucho fierro. Con eso y con tener una casita por San Cosme; con que ella se vista de blanco, de azul o de color de rosa; con el piano, los libros, las macetas y los pájaros, ya no tener nada que desear.

Una heredad en el bosque:

Una casa en la heredad;

En la casa, pan y amor...

¡Jesús, qué felicidad!

Además, ya es preciso que me case. Esta situación no puede prolongarse, como dice el gran duque en La Guerra Santa. Aquí tengo una trenza de pelo que me ha costado cuatrocientos setenta y cuatro pesos, con un pico de centavos. Yo no sé de dónde los

he sacado: el hecho es que los tuve y no los tengo. Nada; me caso decididamente con una de las hijas de este buen señor. Así las saco de penas y me pongo en orden. ¿Con cuál me caso? ¿Con la rubia? ¿Con la morena? Será mejor con la rubia... digo, no, con la morena. En fin, ya veremos. ¡Pobrecillas! ¿Tendrán hambre?

En esto, el buen señor se apea del coche y se va. Si no lloviera tanto –continué diciendo en mis adentros –le seguía. La verdad es que mi suegro, visto a cierta distancia, tiene una facha muy ridícula. ¿Qué diría si me viera de bracero con él, la señora de Z? Su sombrero alto parece espejo. ¡Pobre hombre! ¿Por qué no le inspiraría confianza? Si me hubiera pedido algo, yo le habría dado con mucho gusto estos tres duros. Es persona decente. ¿Habrán comido esas chiquillas?

En el asiento que antes ocupaba el cesante, descansa ahora una matrona de treinta años. No tiene malos ojos; sus labios son gruesos y encarnados parece que los acaban de morder. Hay en todo su cuero bastantes redondeces y ningún ángulo agudo. Tiene la frente chica, lo cual no me agrada porque es indicio de tontería; el pelo negro, la tez morena y todo lo demás bastante presentable. ¿Quién será? Ya la he visto en el mismo lugar y a la misma hora dos... cuatro... cinco... siete veces. Siempre baja del vagón en la plazuela de Loreto y entra a la iglesia. Sin embargo, no tiene cara de mujer devota. No lleva libro ni rosario. Además, cuando llueve a cántaros, como está lloviendo ahora, nadie va a novenarios ni sermones. Estoy seguro de que esa dama lee más las novelas de Gustavo Droz que el *Menosprecio del mundo* del padre Kempis. Tiene una mirada que, si hablara, sería un grito pidiendo bombones. Viene cubierta con un velo negro. De esa manera libra su rostro de la lluvia. Hace bien. Si el agua cae en sus mejillas, se eva-

pora, chirriando, como si hubiera caído sobre un hierro candente. Esa mujer es como las papas: no se fíen ustedes, aunque las vean tan frescas en el agua, queman la lengua.

La señora de treinta años va indudablemente al novenario. ¿A dónde va? Con un tiempo como este nadie sale de su casa, si no es por una grave urgencia. ¿Estará enferma la mamá de esta señora? En mi opinión, esta hipótesis es falsa. La señora de treinta años no tiene madre. La iglesia de Loreto no es una casa particular ni un hospital. Allí no viven ni los sacristanes. Tenemos, pues, que recurrir a otra hipótesis. Es un hecho constante, confirmado por la experiencia, que a la puerta del templo, siempre que la señora baja del vagón espera un coche. Si el coche fuera de ella, vendría en él desde su casa. Esto no tiene vuelta de hoja. Pertenece, por consiguiente, a otra persona. Ahora bien; ¿hay acaso alguna sociedad de seguros contra la lluvia o cosa parecida, cuyos miembros paguen coche a la puerta de todas las iglesias, para que los feligreses no se mojen? Claro es que no. La única explicación de estos viajes en tranvía y de estos rezos, a hora inusitada, es la existencia de un amante. ¿Quién será el marido?

Debe ser un hombre acaudalado. La señora viste bien, y si no sale en carruaje para este género de entrevistas, es por no dar en qué decir. Sin embargo, yo no me atrevería a prestarle cincuenta pesos bajo su palabra. Bien puede ser que gaste más de lo que tenga, o que sea como cierto amigo mío, personaje muy quieto y muy tranquilo, que me decía hace pocas noches:

–Mi mujer tiene al juego una fortuna prodigiosa. Cada mes saca de la lotería quinientos pesos. ¡Fijo!

Yo quise referirle alguna anécdota, atribuida a un administrador muy conocido de cierta aduana marítima. Al encargarse de ella dijo a los empleados:

—Señores, aquí se prohíbe jugar a la lotería. Al primero que se la saque lo echo a puntapiés.

¿Ganará esta señora a la lotería? Si su marido es pobre, debe haberle dicho que esos pendientes que ahora lleva son falsos. El pobre señor no será joyero. En material de alhajas solo conocerá a su mujer que es una buena alhaja. Por consiguiente, la habrá creído. ¡Desgraciado! ¡Qué tranquilo estará en su casa! ¿Será Viejo? Yo no debo conocerle... ¡Ah! ... ¡sí!... ¡es aquél! No, no puede ser; la esposa de ese caballero murió cuando el último cólera. ¡Es el otro! ¡Tampoco! Pero ¿a mí, qué me importa quién sea?

¿La seguiré? Siempre conviene conocer un secreto de una mujer. Veremos, si es posible, al incógnito amante. ¿Tendrá hijos esta mujer? Parece que sí. ¡Infame! Mañana se avergonzarán de ella. Tal vez alguno la niegue. Ese será un crimen; pero un crimen justo. Bien está; que mancille, que pise, que escupa la hora de ese desgraciado que probablemente la adora.

Es una traición; es una villanía. Pero, al fin, ese hombre puede matarla sin que nadie le culpe ni le condene. Puede mandar a sus criados que la arrojen a latigazos y puede hacer pedazos al amante. Pero sus hijos ¡pobres seres indefensos, nada pueden! La madre los abandona para ir a traerles su porción de vergüenza y deshonor. Los vende por un puñado de placeres, como Judas a Cristo por un puñado de monedas. Ahora duermen, sonríen, todo lo ignoran; están abandonados a manos mercenarias; van empezando a desamorarse de la madre, que no los ve, ni los educa, ni los mimas. Mañana, esos chicuelos serán hombres, y esas niñas, mujeres. Ellos sabrán que su madre fue una aventurera, y sentirán vergüenza. Ellas querrán amar y ser amadas; pero los hombres, que creen en la tradición del pecado y en el heredismo, las buscarán

para perderlas y no querrán darles su nombre, por miedo de que lo prostituyan y lo afrenten.

Y todo eso será obra tuya. Estoy tentado de ir en busca de tu esposo y traerle a este sitio. Ya adivino cómo es la alcoba que te aguarda. Pequeña, cubierta toda de tapices, con cuatro grandes jarras de alabastro sosteniendo ricas plantas exóticas. Antes había dos grandes lunas en los muros; pero tu amante, más delicado que tú, las quitó. Un espejo es un juez y un testigo. La mujer que recibe a su amante viéndose al espejo, es la mujer abofeteada de la calle.

Pues bien; cuando tú estés en esa tibia alcoba y tu amante caliente con sus manos tus plantas entumecidas por la humedad, tu esposo y yo entraremos sigilosamente, un brusco golpe te echará por tierra, mientras detengo yo la mano de tu cómplice. Hay besos que se empiezan en la tierra y se acaban en el infierno.

Un sudor frío bañaba mi rostro. Afortunadamente habíamos llegado a la plazuela de Loreto, y mi vecina se apeó del vagón. Yo vi su traje; no tenía ninguna mancha de sangre; nada había pasado. Después de todo, ¿qué me importa que esa señora se la pegue a su marido? ¿Es mi amigo acaso? Ella sí que es una real moza. A fuerza de encontrarnos, somos casi amigos. Ya la saludo.

Allí está el coche; entra en la iglesia; ¡qué tranquilo debe estar su marido! Yo sigo en el vagón. ¡Parece que todos vamos tan contentos!

ARTHUR CONAN DOYLE

*El tren especial desaparecido*

1

La confesión hecha por Herbert de Lernac, quien se encuentra en la actualidad bajo sentencia de muerte en Marsella, ha venido a arrojar luz sobre uno de los crímenes más inexplicables del siglo, sobre un suceso que, según creo, no tiene precedente alguno en los anales del crimen de ningún país. Aunque en los medios oficiales se muestran reacios a tratar del asunto, por lo que los informes entregados a la prensa son muy pocos, existen, no obstante, indicaciones de que la confesión de este archicriminal está corroborada por los hechos y de que hemos encontrado, al fin, la solución del más asombroso de los asuntos. Como el suceso ocurrió hace ya ocho años y una crisis política que en aquellos momentos tenía absorta la atención del público vino, hasta cierto punto, a quitarle importancia, convendrá que yo exponga los hechos tal como me ha sido posible conocerlos. Los he examinado comparando los periódicos de Liverpool de aquella fecha, las actas de la investigación realizada sobre John Stater, maquinista



del tren, y los archivos de la compañía de ferrocarril de Londres y la Costa Occidental, que han sido puestos cortésmente a mi disposición. Resumiéndolos, son como siguen:

El día 3 de junio de 1890, un caballero que dijo llamarse monsieur Louis Caratal pidió una entrevista con Mr. James Bland, superintendente de la estación central de dicho ferrocarril en Liverpool. Era un hombre de corta estatura, edad mediana y pelo negro, cargado de espaldas hasta el punto de producir la impresión de alguna deformidad del espinazo. Iba acompañado por un amigo, hombre de aspecto físico impresionante, pero cuyas maneras respetuosas y cuyas atenciones constantes daban a entender que dependía del otro. Este amigo o acompañante, cuyo nombre no se dio a conocer, era sin duda alguna extranjero y probablemente español o sudamericano, a juzgar por lo moreno de su tez. Se observó en él una particularidad. Llevaba en la mano izquierda una carpeta negra de cuero, de las de los correos, y un escribiente observador de las oficinas centrales se fijó en que la llevaba sujeta a la muñeca por medio de una correa. Ninguna importancia se dio en aquel entonces a este hecho, pero los acontecimientos que siguieron demostraron que la tenía. Se hizo pasar a monsieur Caratal hasta el despacho de Mr. Bland, quedando esperándole fuera su acompañante.

El negocio de monsieur Caratal fue solucionado rápidamente. Aquella tarde había llegado de un país de Centroamérica. Ciertos negocios de máxima importancia exigían su presencia en París sin perder ni un solo momento. Se le había ido el expreso de Londres y necesitaba que le ofrecieran un tren especial. El dinero no tenía importancia, porque era un problema de tiempo. Si la Compañía se prestaba a que ganara ese tiempo poniéndole un tren, él aceptaría las condiciones de la misma.

Mr. Bland tocó el timbre, mandó llamar al director de tráfico, Mr. Potter Hood, y dejó arreglado el asunto en cinco minutos. El tren saldría tres cuartos de hora más tarde. Se requería tiempo para asegurarse que la línea estaba libre. Se engancharon dos coches, con un furgón trasero para un guarda, a una poderosa locomotora conocida con el nombre de Rochdale, que tenía el número 247 en el registro de la Compañía. El primer vagón sólo tenía por finalidad disminuir las molestias producidas por la oscilación. El segundo, como de costumbre, estaba dividido en cuatro secciones: una sección de primera, otra de primera para fumadores, una de segunda y otra de segunda para fumadores. El primer compartimiento, el delantero, fue reservado a los viajeros. Los otros tres quedaron vacíos. El jefe de tren fue James McPherson, quien llevaba ya varios años al servicio de la Compañía. El fogonero, William Smith, era nuevo en el oficio.

Al salir del despacho del superintendente, monsieur Caratal fue a reunirse con su acompañante y los dos dieron claras señales de la gran impaciencia que tenían por ponerse en marcha. Pagaron la suma que se les pidió, es decir, cincuenta libras y cinco chelines, a la tarifa correspondiente para los trenes especiales de cinco chelines por milla y a continuación pidieron que se les llevara hasta el vagón, instalándose inmediatamente en el mismo, aunque se les aseguró que transcurriría más o menos una hora antes de que la vía estuviera libre. En el despacho del que acababa de salir monsieur Caratal ocurrió, mientras tanto, una coincidencia extraña.

El hecho de que en un rico centro de comercio alguien solicitara un tren especial no es cosa extraordinaria; pero que la misma tarde se soliciten dos de esos trenes ya era cosa poco corriente.

Eso fue, sin embargo, lo que ocurrió; apenas Mr. Bland hubo despachado el asunto del primer viajero, se presentó en su despacho otro con la misma pretensión. Este segundo viajero se llamaba Mr. Horace Moore, hombre de aspecto militar y porte caballeresco, que alegó una enfermedad grave y repentina de su esposa, que se encontraba en Londres, como razón absolutamente imperiosa para no perder un instante en ponerse de viaje. La angustia y la preocupación eran tan patentes, que Mr. Bland hizo todo lo posible para complacer sus deseos. No había ninguna posibilidad de pensar en un segundo tren especial, puesto que ya el que había quedado comprometido perturbaba hasta cierto punto el servicio local corriente. Sin embargo, quedaba la alternativa de que Mr. Moore se hiciera cargo de una parte de los gastos del tren de monsieur Caratal e hiciera el viaje en el otro compartimiento vacío de primera clase, si resultaba que a monsieur Caratal le molestara que lo hiciera en el compartimiento ocupado por él y por su compañero. No parecía fácil que pusiera alguna objeción a esta propuesta; sin embargo, cuando Mr. Potter Hood le hizo la sugerencia, monsieur Caratal se negó por completo a siquiera tomarla ni consideración. El tren era suyo, dijo, e insistiría en utilizarlo para uso exclusivo suyo. Cuando Mr. Horace Moore se enteró de que no podía hacer otra cosa que esperar al tren ordinario que salía de Liverpool a las seis, abandonó la estación muy afligido. El tren en que viajaban el deforme monsieur Caratal y su gigantesco acompañante dio su pitido de salida de la estación de Liverpool a las cuatro y treinta y un minutos exactamente, según el reloj de la estación. La vía estaba en ese momento libre y el tren no se detendría hasta Manchester.

Los trenes del ferrocarril de Londres y la Costa Occidental ruedan por líneas pertenecientes a otra compañía hasta la ciudad de Manchester, donde el tren especial tendría que haber arribado antes de las seis. A las seis y cuarto se produjo entre los funcionarios de Liverpool una gran sorpresa, que alcanzó incluso la consternación, cuando recibieron un telegrama de Manchester, donde se anunciaba que el tren aún no había llegado. Se preguntó a St. Helens, a un tercio de distancia entre las dos ciudades, y la respuesta fue la siguiente:

“A James Bland, superintendente, Central L. and W C., Liverpool.

–El especial pasó por aquí a las 4.52, de acuerdo con su horario.  
–Dowser, St. Helens”.

Este telegrama se recibió a las 6.40. A las 6.50 llegaba desde Manchester un segundo telegrama.

“Sin noticias del especial anunciado por usted”.

Y diez minutos más tarde un tercer telegrama, aún más desconcertante:

“Presumimos alguna equivocación en horario indicado para el especial. El tren corto procedente de St Helens, que debía seguir al especial, acaba de llegar y no sabe nada de este último. Sírvase telegrafiar. –Manchester”.

El caso estaba tomando un aspecto bastante asombroso, aunque el último de los telegramas en cierto sentido aportó un alivio a los directores de Liverpool. Parecía difícil que, si al especial le había ocurrido algún accidente, pudiera pasar el tren corto por la misma línea sin haber advertido nada. Pero ¿qué otra alternativa quedaba? ¿Dónde podía encontrarse el tren en cuestión? ¿Lo

habían desviado a un apartadero, por alguna razón desconocida, para permitir el paso del tren más lento? Esta explicación entraba dentro de lo posible, en el caso de que hubieran tenido que llevar a cabo la reparación de alguna pequeña avería. Se enviaron telegramas a todas las estaciones intermedias entre St. Helens y Manchester, y tanto el superintendente como el director de tráfico permanecieron a un lado del transmisor, dominados por la máxima expectación, a la espera de que fueran llegando las respuestas que les informarían con exactitud lo que había ocurrido con el tren desaparecido. Las respuestas fueron llegando en el mismo orden de las preguntas, es decir, en el orden de las estaciones que venían a continuación de la de St. Helens.

“Especial pasó por aquí a las 5. –Collins Green”.

“Especial pasó por aquí 5,5. –Earlestown”.

“Especial pasó por aquí 5,15. –Newton”

“Especial pasó por aquí 5,20. –Kenyon–Junction”.

“Ningún especial pasó por aquí. –Barton Moss”.

Los dos funcionarios se miraron atónitos.

#### 4

–No me ha sucedido cosa igual en mis treinta años de servicio  
–dijo Mr. Bland.

–Es algo absolutamente sin precedentes e inexplicable, señor. Algo le ha ocurrido al especial entre Kenyon–Junction y Barton Moss.

–Sin embargo, si la memoria no me falla, no existe apartadero entre las dos estaciones. El especial se ha salido de los durmientes.

–Pero ¿cómo es posible que el tren ordinario de las cuatro cincuenta haya pasado por la misma línea sin verlo?

–No queda otra alternativa, Mr. Hood. Por fuerza mayor tuvo que haber descarrilado. Quizá el tren corto haya notado algo que arroje alguna luz sobre este problema. Tendremos que telegrafiar a Manchester pidiendo mayores informes, y daremos instrucciones a Kenyon–Junction para que salgan inmediatamente a revisar la vía hasta Barton Moss.

La respuesta de Manchester no se hizo esperar:

“Sin noticias del especial desaparecido. Maquinista y jefe del tren corto afirman de manera terminante que no ha ocurrido ningún descarrilamiento entre Kenyon–Empalme y Barton Moss. La vía, completamente libre, sin ningún detalle fuera de lo ordinario. –Manchester.”

–Habrá que despedir a ese maquinista y a ese jefe de tren –dijo, serio, Mr. Bland–. Ha ocurrido un descarrilamiento y ni siquiera se han dado cuenta. No cabe duda de que el especial se salió de los durmientes sin estropear la vía, aunque eso supera mi comprensión. Pero no es imposible que no haya ocurrido de otra manera y ya verá usted cómo no tardamos en recibir un telegrama de Kenyon o de Barton Moss anunciándonos que han encontrado al especial en el fondo de un barranco.

Pero la profecía de Mr. Bland no estaba llamada a cumplirse. Transcurrió media hora y llegó, por fin, el siguiente mensaje enviado por el jefe de estación de Kenyon–Junction:

“Sin ningún rastro del especial desaparecido. Con seguridad absoluta que pasó por aquí y que no llegó a Barton Moss. Desenganchamos máquina de tren mercancías y yo mismo he recorrido la línea, que está completamente libre, sin señal alguna de que haya ocurrido accidente”.

Mr. Bland se tiró de los cabellos, lleno de perplejidad, y exclamó:

—¡Esto raya con la locura, Hood! ¿Es que en Inglaterra puede esfumarse un tren en el aire a plena luz del día? Esto es absurdo. Locomotora, tender, dos coches, un furgón, cinco personas.... y todo desaparecido en la vía despejada de un ferrocarril. Si no recibimos alguna noticia concreta, iré yo personalmente a recorrer la línea dentro de una hora, en compañía del inspector Collins.

Al fin ocurrió algo concreto, que tomó la forma de otro telegrama procedente de Kenyon-Junction.

5

“Lamento informar que cadáver de John Slater, maquinista tren especial, acaba de ser encontrado entre matorral aliagas a dos millas y cuarto de este empalme. Cayó de locomotora, rodó barranco abajo y fue a parar entre arbustos. Parece muerte debida a heridas en la cabeza que prodújose al caer. Examinado cuidadosamente terreno alrededores, sin encontrar rastro de tren desaparecido”.

He dicho anteriormente que el país se encontraba en el hervor de una crisis política, contribuyendo aún más a desviar la atención del público las noticias sobre sucesos importantes y excepcionales que ocurrían en París, donde un escándalo colosal amenazaba con derribar al Gobierno y desacreditar a muchos de los dirigentes de Francia. Esta clase de noticias llenaban las páginas de los periódicos y la extraña desaparición del tren despertó una atención mucho menor que la que se le habría dedicado en momentos de mayor tranquilidad. Además, el suceso presentaba un aspecto grotesco, que contribuyó a restarle importancia: los periódicos desconfiaban de la realidad de los hechos tal como habían sido relatados. Más de uno de los diarios londinenses consideró el asunto como una ingeniosa noticia falsa, hasta que la investigación del

juez sobre la muerte del desdichado maquinista (investigación que no reveló nada importante) convenció a todos que se trataba de un incidente trágico.

Mr. Bland, en compañía del inspector Collins, decano de los detectives al servicio de la Compañía, marchó aquella misma tarde a Kenyon-Junction. Dedicaron todo el día siguiente a investigaciones que obtuvieron sólo un resultado totalmente negativo. No sólo no existía rastro del tren desaparecido, sino que además resultaba imposible formular una hipótesis que pudiera explicar lo ocurrido. Por otro lado, el informe oficial del inspector Collins (que tengo ante mis ojos en el momento de escribir estas líneas) sirvió para demostrar que las posibilidades eran mucho más numerosas de lo que habría podido esperarse. Decía el informe:

“En el trecho de vía comprendido entre estas dos estaciones, la región está llena de fundiciones de hierro y explotaciones de carbón. Algunas se hallan en funcionamiento, pero otras han sido abandonadas. Un poco más de una docena cuentan con líneas de vía estrecha, por las que circulan vagonetas hasta la línea principal. Desde luego, estas hay que descartarlas. Sin embargo, existen otras siete que disponen, o que han dispuesto, de líneas propias que llegan hasta la línea principal y enlazan con la misma, hecho que les permite transportar los productos desde la bocamina hasta los grandes centros de distribución. Todas esas líneas cuentan sólo con algunas millas de longitud. De las siete, cuatro pertenecen a explotaciones carboníferas abandonadas o, por lo menos, a pozos de mina que ya no se explotan. Son las de Redgaundet, Hero, Slough of Despond y Heartscase, siendo esta última hace diez años una de las minas más importantes del Lancashire. Es posible también eliminar de nuestra investigación estas cuatro líneas,

puesto que sus vías han sido levantadas en el trecho inmediato a la vía principal, para evitar accidentes, de modo que en realidad no tienen ya conexión con ella. Quedan otras tres líneas laterales, que son las que conducen a los siguientes lugares:

6

- a) A las fundiciones de Carnstock;
- b) A la explotación carbonífera de Big Ben;
- c) A la explotación carbonífera de Perseverance.

“La de Big Ben es una vía que no tiene más de un cuarto de milla de trayecto y que muere en un gran depósito de carbón que espera ser retirado de la bocamina. Allí nadie había visto ni oído hablar de ningún tren especial. La línea de las fundiciones de hierro de Camstock estuvo, durante el día 3 de junio, bloqueada por 16 vagones cargados de hematites. Se trata de una vía única y nada pudo pasar por ahí. En cuanto a la línea de la Perseverance, se trata de una vía doble por la que se mueve un tráfico importante, debido a que la producción de la mina es muy grande. El tráfico se llevó a cabo durante el día 3 de junio como de costumbre; centenares de hombres, entre los que hay que incluir una cuadrilla de peones del ferrocarril, trabajaron a lo largo de las dos millas y cuarto del trayecto de esa línea y es inconcebible que un tren inesperado haya podido pasar por la misma sin llamar la atención de todos. Para terminar, se puede hacer constar el detalle de que esta vía ramificada se encuentra más próxima a St. Helens que el lugar en que fue hallado el cadáver del maquinista, por lo que existen toda clase de razones para creer que el tren dejó atrás este lugar antes de que le ocurriera algún accidente.

“Por lo que se refiere a John Slater, se puede sacar ninguna pista

del aspecto ni de las heridas que presenta su cadáver. Lo único que podemos afirmar, con los datos que poseemos, es que halló la muerte al caer de la máquina, aunque no nos consideramos autorizados para emitir una opinión sobre las causas de su caída ni de lo que le ocurrió a la máquina posteriormente”.

Al final, el inspector presentaba la dimisión de su cargo, pues se encontraba muy molesto por la acusación de incompetencia que se le hacía en los periódicos londinenses.

Transcurrió un mes, durante el que tanto la policía como la Compañía ferroviaria prosiguieron en sus investigaciones sin el mínimo éxito. Se ofreció una recompensa y se prometió el perdón en caso de que no se tratara de un crimen; pero nadie aspiró a una cosa ni a otra. Los lectores abrían los periódicos diariamente con la seguridad de que aquel enigma tan grotesco quedara por fin aclarado; pero pasaron las semanas y la solución seguía tan lejana como siempre. En la zona más poblada de Inglaterra, a pleno día y en una tarde del mes de junio había desaparecido un tren con todos sus ocupantes, igual que si un mago poseedor de alguna química sutil lo hubiera volatilizado y convertido en gas. Desde luego, entre las distintas hipótesis que aparecieron en los periódicos, hubo varias que sostenían seriamente la intervención de potencias sobrenaturales o, por lo menos, preternaturales y que el deforme monsieur Caratal era en realidad una persona a la que se conoce mejor con otro nombre menos elegante. Otros atribuían el maleficio a su acompañante, aunque ninguno fue capaz de formular en frases claras cuál fue el recurso del que se valió.

Entre las muchas sugerencias publicadas por diferentes periódicos o por individuos particulares, hubo una o dos que ofrecieron la factibilidad suficiente para atraer la atención de los lectores. Una de estas, aparecida en *The Times*, firmada por un aficionado a la lógica que por aquel entonces gozaba de cierta fama, abordaba el problema de una manera analítica y semicientífica. Será suficiente ofrecer aquí un extracto; pero los curiosos pueden leer la carta completa en el número correspondiente al día 3 de julio. Decía así:

“Uno de los principios elementales del arte de razonar es que, una vez se haya eliminado lo imposible, la verdad tiene que encontrarse en lo que resta, por improbable que parezca. Es cierto que el tren salió de Kenyon-Junction. Es cierto que no llegó a Barton Moss. Es sumamente improbable, pero cabe dentro de lo posible, que el tren haya sido desviado por una de las siete vías laterales existentes. Es evidentemente imposible que un tren circule por un trecho de vía sin rieles; por consiguiente, podemos reducir los casos improbables a las tres vías en actividad, es decir, la de las fundiciones de hierro Camstock la de Big Ben y la de Perseverance. ¿Existe alguna sociedad secreta de mineros de carbón, alguna Camorra inglesa, capaz de destruir el tren y a sus viajeros? Es improbable, pero no imposible. Confieso que soy incapaz de aportar ninguna otra solución. Yo, desde luego, aconsejaría a la Compañía que invirtiera todas las energías en estudiar esas tres líneas y a los trabajadores del lugar donde terminan. Quizás una investigación en las casas de préstamos del distrito saque a la luz algunos hechos significativos”.

Esta última sugerencia despertó un considerable interés por parte de una reconocida autoridad en esa clase de asuntos y generó

también la encendida oposición de quienes la calificaron de libelo absurdo en perjuicio de una categoría de hombres honrados y dignos. La única respuesta a estas censuras fue retar a quienes las formulaban para que expusieran públicamente una hipótesis más verosímil. Esto provocó efectivamente otras dos, que aparecieron en los números de *The Times* correspondientes a los días 7 y 9 de julio. En la primera, se planteaba la idea que quizá el tren se había descarrilado, hundiéndose en el canal de Lancashire y Staffordshire, que corre paralelo al ferrocarril en un trecho de algunos centenares de metros. Esta sugerencia quedó desvirtuada al publicarse la profundidad que tiene el canal, que no podía, ni mucho menos, ocultar un objeto de semejante volumen. El segundo corresponsal apuntaba hacia la cartera que constituía el único equipaje que los viajeros llevaban consigo, proponiendo la idea que existía la posibilidad de que llevaran oculto en su interior algún nuevo explosivo, de una fuerza inmensa y pulverizadora. Pero el evidente absurdo de suponer que todo el tren quedara pulverizado mientras que la vía del ferrocarril no sufriera el menor daño, dejaba semejante hipótesis en el terreno de las burlas. Esta era la situación sin salida en la que se encontraban las investigaciones, cuando ocurrió un incidente nuevo y completamente inesperado.

## 8

El hecho fue, nada más y nada menos, que la señora McPherson hubiera recibido una carta de su marido, James McPherson, quien iba de jefe de tren en el especial desaparecido. La carta, con fecha de 5 de julio de 1890, había sido puesta en el correo de Nueva York y llegó a destino el 14 del mismo mes. Surgieron dudas sobre su autenticidad, pero la señora McPherson confirmó sin

dudar la letra; además, que llegara acompañada con la cantidad de cien dólares en billetes de cinco fue suficiente para descartar la sospecha de que se trataba de un engaño. El remitente no daba ninguna dirección y la carta decía lo siguiente:

Mi querida esposa:

Lo he meditado muchísimo y me resulta insoportable renunciar a ti. Y también a Elisita. Por más que lucho contra esta idea, no puedo apartarla de mi mente. Te envío dinero, que podrás cambiarlo por veinte libras inglesas, suficientes para que tú y Elisita crucen el Atlántico. Los barcos que salen de Hamburgo y hacen escala en Southampton son muy buenos y más baratos que los de Liverpool. Si las dos vienen y se alojan en la Johnston House, yo procuraré avisarles cómo podríamos reunirnos, pero por ahora me encuentro con grandes dificultades y no soy muy feliz, porque me resulta duro renunciar a las dos. Nada más, pues, por el momento, de tu amante esposo,

JAMES MCPHERSON.

Se supuso durante algún tiempo, con total certeza, que esta carta conduciría al esclarecimiento del caso, sobre todo porque se encontró el dato que en el barco de pasajeros *Vistula*, propiedad de la *Hamburg & New York*, que había zarpado el día 7 de junio, figuraba como pasajero un hombre con un gran parecido físico con el jefe del tren desaparecido. La señora McPherson y su hermana, Elisita Dolton, embarcaron para Nueva York según las instrucciones que recibieron y permanecieron alojadas durante tres semanas en la Johnston House, sin recibir noticia alguna del desaparecido. Es probable que ciertos comentarios indiscretos aparecidos en la prensa hayan advertido al hombre que la policía las usó como cebo.

Como haya sido, lo cierto es que nadie les escribió ni se les acercó y que las mujeres acabaron por regresar a Liverpool.

Así quedaron las cosas, sin ningún cambio, hasta el presente año de 1898. Por increíble que parezca, durante los últimos ocho años no trascendió nada que arrojara la más débil luz sobre la extraordinaria desaparición del tren especial en el que viajaban monsieur Caratal y su acompañante. Las minuciosas investigaciones que se realizaron sobre los antecedentes de los dos viajeros sólo sirvieron para comprobar el hecho que monsieur Caratal era muy conocido en América Central como financiero y agente político y que en el transcurso de su viaje a Europa exteriorizó una ansiedad inusual por llegar a París. Su acompañante, que figuraba en el registro de pasajeros con el nombre de Eduardo Gómez, tenía un historial de personaje violento, con fama de bravucón y peleador. Sin embargo, existían pruebas de que servía con honradez y abnegación los intereses de monsieur Caratal y que este último, hombre de cuerpo debilucho, se servía de él como guardián y protector. Podría agregarse que de París llegaron informes sobre los probables propósitos que monsieur Caratal perseguía en su precipitado viaje.

En el relato anterior se han consignado todos los hechos que se conocían por el momento sobre el caso, hasta que finalmente los diarios de Marsella publicaron la reciente confesión de Herbert de Lernac, actualmente en la cárcel, condenado con sentencia de muerte por el asesinato de un comerciante de apellido Bonvalot. El documento se podría traducir literalmente como sigue:

9

“No hago pública esta información por simple orgullo o jactancia; si quisiera darme ese gusto, podría relatar una docena de

hazañas más más o menos magníficas. Lo hago con el propósito que ciertos caballeros de París sepan que yo, que puedo dar informes sobre la muerte de monsieur Caratal, estoy también en condiciones de revelar en beneficio y a pedido de quién se llevó a cabo el hecho, a menos que el indulto que estoy esperando me llegue rápidamente. ¡Mediten, señores, antes de que sea demasiado tarde! Ya conocen ustedes a Herbert de Lemac y les consta que es tan hábil para la acción como para la palabra. Apresúrense, porque de lo contrario estarán perdidos.

“Por el momento no citaré nombres. ¡Qué escándalo si los revelara! Me limitaré a exponer la habilidad con la que llevé a cabo la hazaña. En aquel entonces, mostré lealtad a quienes usaron mis servicios y no dudo de que ellos lo hagan también conmigo ahora. Lo espero y, hasta que no esté convencido de que me han traicionado, me reservaré los nombres, cuya revelación provocaría toda una conmoción en Europa. Pero cuando llegue ese día... Bien, no digo más.

“Para no andar con más rodeos, diré que en el año 1890 hubo en París un célebre proceso relacionado con un monstruoso escándalo de políticos y financieros. Hasta dónde llegaba la monstruosidad del escándalo sólo lo sabíamos ciertos agentes secretos como yo. Estaban en juego la honra y la carrera de muchos de los hombres más destacados de Francia. Mis lectores habrán visto sin duda un grupo de nueve bolos en pie, todos muy rígidos y firmes. De pronto llega rodando la bola desde lejos y golpea primero a uno y después a otro también, y plop, plop, plop, los nueve bolos ruedan por el suelo. Pues bien: imagínense a algunos de los hombres más destacados de Francia como estos bolos, que ven llegar desde lejos a este monsieur Caratal, que actuaba de bola. Si se le permitía llegar

a París, todos ellos rodarían por el suelo, plop, plop, plop. Entonces se tomó la decisión de no dejarlo llegar.

“No los acuso de tener clara conciencia de lo que iba a ocurrir. Ya he dicho que estaban en juego grandes intereses financieros y políticos. Se formó un sindicato para poner en marcha la empresa. Hubo algunos de los que se suscribieron al sindicato que no llegaron a comprender cuál era su finalidad. Otros sí tenían una idea clara de la misma y pueden estar seguros de que yo no me he olvidado de sus nombres. Mucho antes de que monsieur Caratal se embarcara en América, tuvieron noticia de su viaje y supieron que las pruebas que traía encima equivalían a la ruina de todos ellos. El sindicato disponía de una suma ilimitada de dinero; una suma ilimitada, en toda la extensión de la palabra. Buscaron un agente capaz de controlar con seguridad aquella fuerza gigantesca. El elegido tenía que ser un hombre rico en recursos, decidido y adaptable; es decir, de los que son uno entre un millón. Se decidieron por Herbert de Lemac y reconozco que acertaron.

## 10

“Mis obligaciones eran elegir mis subordinados, dirigir sin trabas de ninguna especie la fuerza que proporciona el dinero y asegurarme de que monsieur Caratal no arribara jamás a París. Antes de que pasara una hora de recibir las instrucciones, me puse a la encomendada tarea con la energía que me es característica y las medidas que tomé resultaron ser las mejores posibles de imaginar para conseguir el objetivo.

“Envié de inmediato a Sur América a un hombre de mi entera confianza para que realizara el viaje a Europa al lado de monsieur

Caratal. Si este hombre hubiera llegado a tiempo a su destino, el barco en que monsieur Caratal navegaba no habría llegado jamás a Liverpool. Por desgracia, zarpó antes de que mi agente pudiera alcanzarlo. Fleté un pequeño bergantín armado para cortarle el paso al buque; pero aquí tampoco me acompañó la suerte. Sin embargo, yo, como todos los grandes organizadores, admití la posibilidad del fracaso y preparé una serie de alternativas con la certeza que alguna tendría éxito. No considere ninguno las dificultades de mi empresa menores de lo que realmente eran, ni piense que en este caso era mejor recurrir a un vulgar asesinato. No sólo era preciso destruir a monsieur Caratal; había que hacer desaparecer también los documentos y a sus acompañantes, pues teníamos razones para creer que les había comunicado sus secretos. Tengan además presente que todos vivían alerta, con la sospecha constante de aquello que se les tenía preparado. Era una labor digna de mí desde todo punto de vista, puesto que alcanzo la plenitud de mis facultades cuando se trata de empresas ante las que otros retrocederían asustados.

“Todo estaba preparado en Liverpool para la recepción que había de hacerse a monsieur Caratal, y mi ansiedad era todavía mayor porque tenía razones para creer que ese hombre había tomado medidas para disponer de una guardia considerable desde el momento en que llegara a Londres. Todo debía hacerse, pues, entre el momento que él pusiese el pie en el muelle de Liverpool y su llegada a la estación terminal en Londres, en el ferrocarril de Londres y la Costa Occidental. Ideamos seis proyectos, cada uno más complicado que el anterior; de los movimientos del viajero dependería cuál de esos proyectos ejecutaríamos. Lo teníamos todo dispuesto, hiciera lo que hiciera. Tanto como si viajaba en un

tren ordinario, como si tomara un expreso o contratara un tren especial, le saldríamos al paso. Todo estaba previsto y a punto.

“Supondrán sin duda que me resultaba imposible llevar a cabo todo personalmente. ¿Qué sabía yo de las líneas inglesas de ferrocarriles? Pero con dinero es posible encontrar agentes disponibles en todo el mundo y dí muy pronto con uno de los cerebros más agudos de Inglaterra, quien se puso a mi servicio. No quiero citar nombres, pero sería injusto que me atribuyera todo el mérito. Mi aliado inglés era digno de esta alianza. Conocía a fondo la línea de Londres y la Costa Occidental y tenía bajo su mando una cuadrilla de trabajadores inteligentes y en los que podía confiar. La idea fue suya y yo sólo tuve que contribuir en algunos detalles. Compramos a varios funcionarios del ferrocarril, siendo James McPherson el más importante de todos, porque nos cercioramos de que, tratándose de trenes especiales, era casi seguro que actuase de jefe de tren. También Smith, el fogonero, estaba a nuestras órdenes. Se tanteó asimismo a John Slater, maquinista; pero resultó hombre demasiado terco y peligroso, por lo que prescindimos de él. No teníamos la certeza absoluta de que monsieur Caratal contratara un tren especial, pero nos pareció muy probable que lo hiciera así, porque lo más importante para él era llegar a París cuanto antes. Llevamos a cabo, pues, preparativos especiales para hacer frente a esa eventualidad. Estos preparativos estaban a punto hasta en sus menores detalles mucho antes de que el vapor avistara las costas de Inglaterra. Les divertiría saber que uno de mis agentes iba en la lancha del piloto que guió al vapor hasta el lugar donde tenía que anclar.

“Desde el instante de la llegada de Caratal a Liverpool, supimos que sospechaba un peligro y estaba sobre aviso. Traía de escolta a un individuo peligroso, de apellido Gómez, que iba bien armado y dispuesto a hacer uso de las armas. Este individuo llevaba encima los documentos confidenciales de Caratal y estaba preparado para protegerlos igual que a su amo. Existía, pues, la probabilidad de que Caratal se hubiera confiado a Gómez, y que deshacerse de Caratal sin acabar con Gómez sería una simple pérdida de energía. Era necesario que los dos tuvieran idéntico final, y nuestros planes a ese respecto se vieron favorecidos por la solicitud que hicieron de un tren especial. Está claro que en ese tren especial dos de los tres empleados de la Compañía estaban a nuestro servicio y que la suma que les pagamos les permitiría gozar de independencia durante el resto de sus vidas. No llegaré hasta el extremo de afirmar que los ingleses son más honrados que cualquier otro país, pero sí es verdad que me resultaron más costosos de comprar.

“He hablado ya de mi agente inglés. Es un hombre a quien espera un gran porvenir, a menos que algún mal de garganta se lo lleve antes de tiempo. A su cargo corrieron todas las medidas que se tomaron en Liverpool, mientras que yo me instalé en un hostel en Kenyon, donde aguardaba un despacho cifrado para entrar en acción. Cuando todo estuvo dispuesto para el tren especial, mi agente me telegrafió en el acto, advirtiéndome que debía tenerlo todo preparado inmediatamente. Él, por su parte, solicitó, con el nombre y apellido de Horace Moore, otro tren especial, con la esperanza que lo enviarían en el mismo en que viajaría monsieur Caratal. Su presencia en el tren podría sernos útil en determinadas circunstancias. Si, por ejemplo, fallaba nuestro golpe máximo, mi

agente cuidaría de matarlos a los dos a tiros y de destruir los documentos; pero Caratal estaba sobre aviso y se negó a que viajara cualquier otra persona en su tren. Entonces mi agente abandonó la estación, entró de nuevo por la otra puerta y se metió en el furgón por el lado opuesto del andén y viajó con el jefe de tren McPherson.

“Mientras tanto les interesará saber cuáles fueron mis movimientos. Todo había sido preparado con varios días de antelación y sólo faltaban los últimos retoques. La línea de desviación que elegimos había estado conectada anteriormente con la vía principal, pero estaba cortada. No teníamos sino montar unos pocos durmientes para volver a conectarla. Estos se pusieron sin correr el peligro de llamar en lo posible la atención y sólo quedaba completar la unión con la vía principal, disponiendo las agujas tal y como habían estado en otro tiempo. Las traviesas no habían sido desmontadas y los durmientes, bridas y remaches estaban preparados, porque nos habíamos apoderado de ellos en un apartadero en el trecho abandonado de la línea. Con mi reducida pero competente cuadrilla de trabajadores, tuvimos todo preparado mucho antes de que apareciera el tren especial. Cuando llegó, se desvió hacia la línea lateral tan suavemente que el salto en las juntas no fue advertido por los dos viajeros.

12

“El plan era que Smith, el fogonero, durmiera con cloroformo a John Slater, el maquinista, a fin de que éste desapareciese con los demás. En este punto, y sólo en este punto, nuestros planes fallaron –dejo a un lado la estupidez criminal de McPherson de escribirle a su mujer a su casa. Nuestro fogonero llevó a cabo su tarea con tal torpeza, que Slater cayó de la locomotora en sus forcejeos y, aunque

la suerte nos acompañó y el hombre se desnucó al caer, no por eso deja de constituir un borrón en lo que de otro modo habría sido una obra de absoluta maestría, de las que es preciso contemplar con callada admiración. El experto en crímenes descubrirá en John Slater la única grieta de todas nuestras admirables combinaciones. Quien como yo lleva obtenidos tantos éxitos, puede permitirse ser sincero y por esa razón señalo con el dedo a John Slater y afirmo que fue el único fallo.

“Pero ya tengo a nuestro tren especial dentro de la línea de dos kilómetros o, más bien, de una milla de longitud, que conduce, o que solía conducir, a la mina abandonada de Heartsease, una de las minas de carbón más importantes de Inglaterra. Preguntarán ustedes cómo pudo ocurrir que nadie viera circular el tren por la línea abandonada. Contesto que esa línea corre en todo su trayecto por una profunda trinchera. Nadie que no se encontrara en el borde de esa trinchera podía verlo. Pero HABÍA alguien allí. Estaba era yo. Y ahora les diré lo que vi.

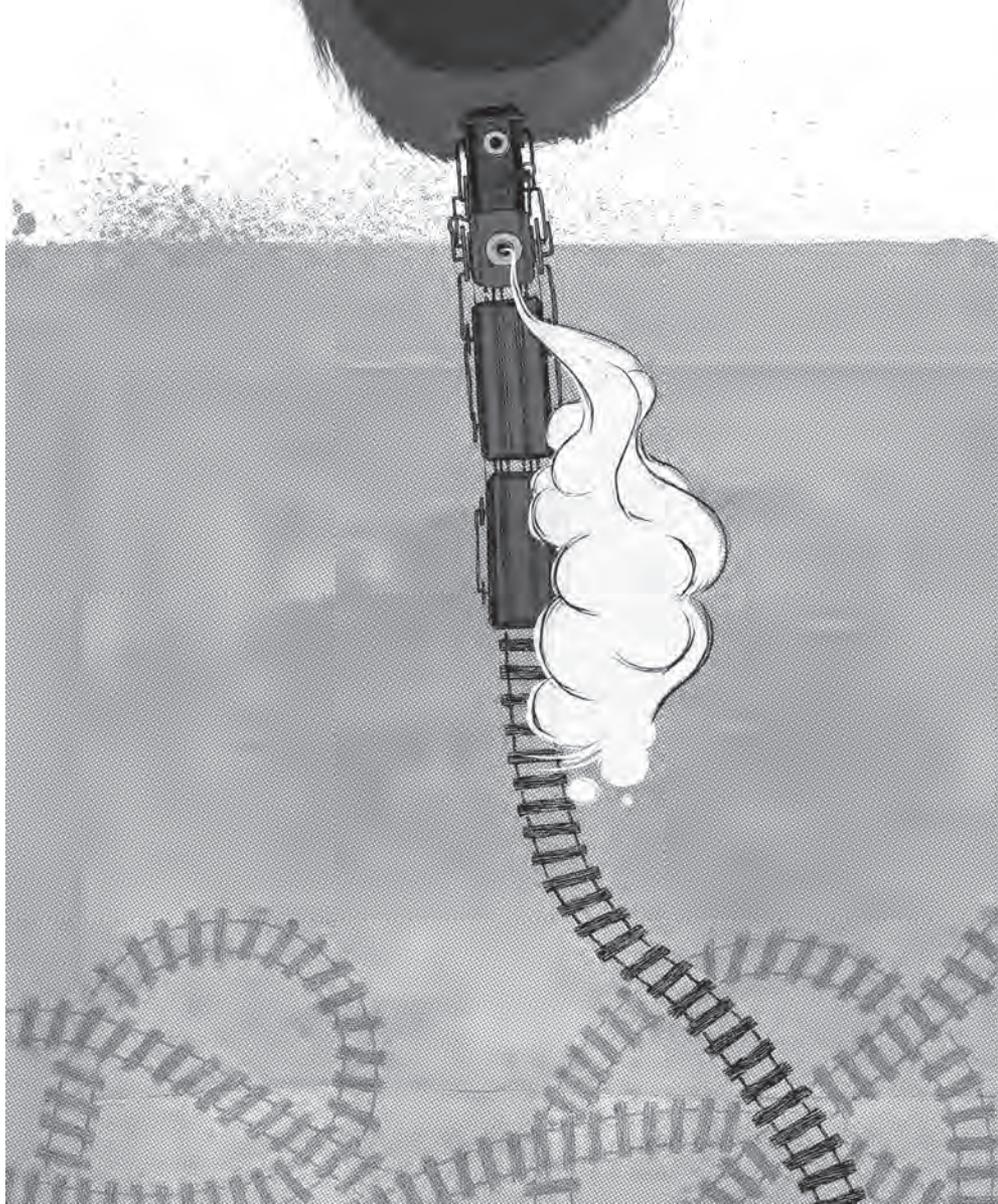
“Mi ayudante se había quedado junto a las agujas para dirigir la maniobra de desviación del tren. Lo acompañaban cuatro hombres armados y si el tren llegara a descarrilarse –cosa que nos parecía muy probable puesto que las agujas estaban muy oxidadas– tendríamos así otros medios a los que recurrir. Al ver que el tren se había desviado sin dificultad por la línea lateral, dejé a mi cargo la responsabilidad. Yo estaba esperando en un lugar desde donde se divisaba la boca de la mina y estaba armado, lo mismo que mis dos acompañantes. Lo que demostraba, como pueden ver, que yo siempre estaba preparado.

“Cuando el tren avanzó lo suficiente por la línea lateral, el fogonero, Smith, redujo la velocidad y entonces, acelerándola de nuevo

a máxima velocidad, él y McPherson, y mi lugarteniente inglés, saltaron a tierra antes de que fuera demasiado tarde. Quizá fue esta desaceleración del tren lo que primero llamó la atención de los viajeros, aunque el tren avanzaba de nuevo a toda velocidad, para cuando asomaron las cabezas por la ventanilla, ya. Sonrió al pensar en el desconcierto que debieron sentir. ¡Imagínense sus propias sensaciones si, al sacar la cabeza por la ventanilla del lujoso coche, advirtieran de pronto que el tren avanzaba por una vía oxidada y carcomida, de un color encarnado y amarillento por la falta de uso y por el abandono! ¡Que vuelco les debió dar el corazón al darse cuenta, con la rapidez del relámpago, de que al final de aquella vía siniestra de ferrocarril no se encontraba Manchester, sino la muerte! Pero ya el tren corría a una velocidad increíble, saltando y balanceándose sobre las vías podridas, en tanto que las ruedas chirriaban de manera espantosa sobre la superficie de los rieles. Pasaron a muy poca distancia de mí y pude ver sus rostros. Caratal rezaba, según me pareció, o al menos tenía colgado de la mano algo parecido a un rosario. El otro bramaba como un toro que percibe el olor de la sangre del matadero. Nos vio en lo alto del talud y nos hizo señas lo mismo que un loco. En seguida dio un tirón a la muñeca y arrojó la cartera de documentos por la ventana. El gesto, por supuesto, era evidente. Ahí se encontraba las pruebas y guardarían silencio si les perdonábamos la vida. Habría sido muy placentero poder hacerlo, pero los negocios son los negocios. Además, el tren estaba ya tan fuera de nuestro control como del suyo.

13

“El hombre cesó los alaridos cuando el tren dobló entre estruendos la curva y se presentó ante ellos la negra boca de la



mina con las fauces abiertas. Habíamos quitado las tablas que la cerraban, dejando despejada la entrada. En los tiempos en que la mina funcionaba, los rieles de la vía llegaban hasta muy cerca del montacargas, para mayor comodidad en el manejo del carbón, sólo tuvimos, pues, que agregar dos o tres rieles para que alcanzasen hasta el borde mismo del pozo de la mina. En realidad, como la longitud de los carriles no coincidía exactamente, la línea sobresalía unos tres pies de los bordes del pozo. Vimos asomadas a la ventana dos cabezas: la de Caratal debajo y la de Gómez encima; pero tanto el uno como el otro habían quedado mudos ante lo que vieron. Y, sin embargo, no podían retirar las cabezas. Parecía como si el espectáculo los había paralizado.

“Me había preguntado cómo caería el tren, a toda velocidad, en el pozo hacia el que lo había dirigido, y sentí mucho interés en verlo. Uno de mis colaboradores opinaba que daría un verdadero salto saliendo por el otro lado, y la verdad es que estuvo a punto de ocurrir eso. Por fortuna, sin embargo, dio un salto corto y los parachoques de la máquina golpearon el borde contrario del pozo con un estrépito espantoso. La chimenea de la locomotora voló por los aires. El tén­der, los coches y el furgón quedaron destrozados y aplastados, formando un revoltijo que, junto con los restos de la máquina, obstruyó por un instante la boca del pozo. Pero entonces alguna cosa en el centro cedió y toda la masa de hierros, carbones humeantes, aplicaciones metálicas, ruedas, obra de madera y tapicería se hundió con estrépito, como una masa informe, dentro de la mina. Escuchamos una sucesión de traqueteos, ruidos y golpes, producidos por el choque de todos aquellos restos contra las paredes del pozo; y al cabo de un rato largo nos llegó un estruendo atronador. El tren había tocado fondo. Debí de

estallar la caldera, porque después de aquel estruendo se produjo un estampido seco y una espesa nube de vapor y de humo subió desde las oscuras profundidades, que luego cayó sobre nosotros como un denso chorro de lluvia. Entonces el vapor se disolvió en delgadas nubecillas, que se fueron esfumando poco a poco bajo el sol de verano, y todo volvió a quedar en silencio al interior de la mina de Heartscase.

“Entonces, una vez cumplidos con tanto éxito nuestros planes, sólo quedaba retirarnos sin dejar rastro alguno. La pequeña cuadrilla de trabajadores que había quedado en el otro extremo, ya había levantado los durmientes y desconectado la línea secundaria, dejándolo todo como había estado antes. Nosotros estábamos igualmente atareados en la mina. Arrojamus la chimenea y otros fragmentos dentro del pozo, lo cubrimos con tablas tal y como estaba siempre, y los carriles que llegaban hasta allí fueron levantados y retirados. Después, sin precipitaciones, pero sin demora, todos salimos del país, la mayoría hacia París, mi colega inglés hacia Manchester y McPherson se embarcó en Southampton, desde donde emigró hacia a Norteamérica. Dejemos que los periódicos ingleses de aquella fecha cuenten con qué perfección realizamos nuestro trabajo y de qué manera hicimos perder por completo nuestra pista a sus más experimentados sabuesos.

14

“Ustedes recordarán que Gómez lanzó por la ventana la cartera de documentos, y no hará falta que diga que me apoderé de la misma y la entregué a quienes me habían contratado. Quizá interese hoy a estos jefes, sin embargo, saber que extraje de la cartera un par de documentos sin importancia como recuerdo de

la ocasión. No tengo ningún deseo de publicar estos papeles; pero, aún así, en este mundo cada cual mira por sí mismo y ¿qué más podría hacer si mis amigos no acuden en mi ayuda cuando yo los necesito? Messieurs, crearán ustedes que Herbert de Lernac es tan magnífico de enemigo como de amigo suyo y que no es hombre que se deje llevar a la guillotina sin antes hacer que todos y cada uno de ustedes se vean en camino hacia el presidio de Nueva Caledonia. Por su propio interés, y no del mío, dense prisa Monsieur de..., General... y Barón... (pueden llenar los espacios en blanco mientras leen esto). Les prometo que en la próxima edición no habrá espacios en blanco para llenar.

“P. D. Al releer mi exposición puedo observar que ha quedado una única omisión. Tiene que ver con el desdichado hombre McPherson, quien cometió la estupidez de escribirle a su mujer, citándose con ella en Nueva York. Es fácil imaginar que cuando intereses como los nuestros estaban en peligro, no podíamos abandonarlos a la casualidad de que un hombre con esta clase de vida revelara o no los secretos a su mujer. Al haber roto el juramento de silencio escribiéndole a su mujer, ya no podíamos confiar más en él. Tomamos en consecuencia las medidas necesarias para que no se encontrara con ella. A veces he pensado que sería amable escribirle y asegurarle que no hay ningún impedimento para que contraiga matrimonio de nuevo”.

*El remolque*

—...CRÉANME USTEDES que me cuesta trabajo referir estas cosas. A pesar de los años, su recuerdo me es todavía muy penoso.

Y mientras el narrador se concentraba en sí mismo para escudriñar en su memoria, hubo por algunos momentos un silencio profundo en la pequeña cámara del bergantín. Sin la ligera oscilación de la lámpara colgada de la ennegrecida techumbre, nos hubiéramos creído en tierra firme y muy lejos del *Delfín*, anclado a una milla de la costa.

De pronto quitóse el marino la pipa de la boca y su voz grave y pausada resonó:

—Era yo entonces un muchacho y servía como ayudante y aprendiz en diversas faenas a bordo del *San Jorge*, un pequeño remolcador de la matrícula de Lota.

“La dotación se componía del capitán, del timonel, del maquinista, del fogonero y de este servidor de ustedes, que era el más joven de todos. Nunca hubo en barco alguno tripulación más unida que la de ese querido *San Jorge*. Los cinco no formábamos más que una familia, en la que



el capitán era el padre y los demás los hijos. ¡Y qué hombre era nuestro capitán! ¡Cómo le queríamos todos! Más que cariño, era idolatría la que sentíamos por él. Valiente y justo, era la bondad misma. Siempre tomaba para sí la tarea más pesada, ayudando a cada cual en la propia con un buen humor que nada podía enturbiar. ¡Cuántas veces viendo que mis múltiples faenas teníanme rendido, reventado casi, vino hacia mí diciéndome alegre y cariñosamente: ‘Vamos, muchacho, descansa ahora un ratito mientras yo estiro un poco los nervios!’

“Y cuando desde el toldo, a cubierto del sol o de la lluvia, miraba el ancho corpachón del capitán, su rostro colorado, sus bigotes rubios un tanto canosos y sus ojos azules de mirada tan franca como la de un niño, sentía que una ternura dulce y profunda me inundaba el alma y desbordaba de mi razón. Por salvarle de un peligro hubiera sacrificado mi vida sin vacilación alguna”

Hizo una breve pausa el narrador, llevóse la pipa a los labios y prosiguió, después de lanzar una espesa bocanada de humo:

–Un día levamos ancla al amanecer y pusimos proa a Santa María. Remolcábamos una lancha con madera, en la cual íbamos a traer, de regreso, un cargamento de pieles de lobo marino que debía embarcar, a la mañana siguiente, el transatlántico que pasaba con rumbo al Estrecho. El mar estaba tranquilo como una balsa de aceite. El cielo era azul y la atmósfera tan transparente que podíamos percibir, sin perder un solo detalle, todo el contorno del golfo de Arauco.

“Todos, a bordo del *San Jorge*, estábamos alegres y el capitán más que ninguno, pues el patrón de la lancha que remolcábamos era nada menos que Marcos, su querido Marcos que de pie en la popa, doblegando entre sus manos como un junco la larga bayona,

obligaba a la pesada mole a seguir la estela que iba dejando en las azules aguas la hélice del remolcador.

“Marcos, hijo único del capitán, era también un amigo nuestro, un alegre y simpático camarada. Nunca el proverbio ‘de tal palo tal astilla’ había tenido en aquellos dos seres tan completa confirmación; semejantes en lo físico y en lo moral, era aquel hijo el retrato de su padre, contando el mozo dos años más que yo, que tenía en ese entonces veintiuno cumplidos.

“Deliciosa fue aquella travesía. Bordeamos la isla por el lado sur y, a mediodía, habíamos fondeado en la ensenada, término de nuestro viaje. Descargada la lancha, después de una faena pesada y laboriosa, esperamos el nuevo cargamento que, debido a no sé qué imprevista dificultad, no estaba aún listo para proceder a su embarque, cosa que puso de malísimo humor al capitán. A la verdad, sobrábale razón para disgustarse; pues el tiempo, tan hermoso por la mañana, cambió, al caer la tarde, súbitamente. Un nordeste que refrescaba por instantes picaba el mar azotándolo con violentísimas ráfagas, y fuera de la caleta arremolinábanse las olas en torbellinos espumosos. El cielo de un gris de pizarra, cubierto por nubes muy bajas que acortaban considerablemente el horizonte, tenía un aspecto amenazador. En breve la lluvia empezó a caer. Fuertes chaparrones nos obligaron a enfundarnos en nuestros impermeables, mientras comentábamos la intempestiva borrasca. Aunque la calma del océano y el enrarecimiento del aire nos hicieran aquella mañana presentir un cambio de tiempo, estábamos, sin embargo, muy lejos de esperar semejante mudanza. Si no fuese por el apremio del transatlántico y las perentorias órdenes recibidas, hubiéramos esperado, al abrigo de la caleta, que amainara la violencia del temporal.

“Llegó por fin el ansiado cargamento y procedimos a embarcarlo a toda prisa, mas aun cuando todos trabajamos con ahínco para apresurar la operación, ésta terminó al anochecer, en un crepúsculo muy corto. Inmediatamente dejamos el fondeadero con el remolque: la enorme y pesada lancha en cuya popa y bancos distinguíamos las siluetas del patrón y de los cuatro remeros, destacándose como masas borrosas a través de la lluvia y los copos de espuma que arrebatava el viento huracanado de las crestas de las olas.

“Todo marchó bien al principio, mientras estuvimos al abrigo de los acantilados de la isla; pero cambió completamente en cuanto enfilamos el canal para internarnos en el golfo. Una racha de lluvia y granizo nos azotó por la proa y se llevó la lona del toldo que pasó rozándose por encima de la cabeza como alas de un gigantesco petrel, el pájaro mensajero de la tempestad.

“A una voz del capitán, asido a la rueda del timón, yo y el timonel corrimos hacia las escotillas de la cámara y de la máquina y extendimos sobre ellas las gruesas lonas embreadas, tapándolas herméticamente.

“Apenas había vuelto a ocupar mi sitio junto al guarda cable, cuando una luz blanquecina brilló por la proa y una masa de agua se estrelló contra mis piernas impetuosamente. Asido a la barra resistí el choque de aquella ola, a la cual siguieron otras dos con intervalos de pocos segundos. Por un instante creí que todo había terminado, pero la voz del capitán que gritaba aproximándose a la bocina de mando: ‘¡Avante a toda fuerza!’ me hizo ver que aún estábamos a flote.

“El casco entero del *San Jorge* vibró y rechinó sordamente. La hélice había doblado sus revoluciones y los chasquidos del cable

del remolque nos indicaron que el andar era sensiblemente más rápido. Durante un tiempo que me pareció larguísimo, la situación se sostuvo sin agravarse. Aunque la marejada era siempre muy dura, no habíamos vuelto a embarcar olas como las que nos asaltaron a la salida del canal y el *San Jorge*, lanzado a toda máquina, manteníase bravamente en la dirección que nos marcaban los destellos del faro desde lo alto del promontorio que domina la entrada del puerto.

“Pero esta calma relativa, esta tregua del viento y del océano, cesó cuando, según nuestros cálculos, estábamos en mitad del golfo. La furia de los elementos desencadenados asumió esta vez tales proporciones, que nadie a bordo del *San Jorge* dudó un instante sobre el resultado final de la travesía.

“El capitán y el timonel, asidos a la rueda del timón, mantenían el rumbo enfilando el nordeste que amenazaba convertirse en huracán. En la proa, un relámpago continuo nos indicaba que el enfurecido oleaje aumentaba en intensidad fatigando al barquichuelo, que se enderezaba a cada guiñada con gran trabajo. Parecía que navegábamos entre dos aguas, y el peligro de irnos por ojo era cada vez más inminente.

“De pronto la voz del capitán llegó a mis oídos por encima del fragor de la borrasca:

–¡Antonio, vigila el cable de remolque!

–Sí, capitán –le contesté; pero una racha furiosa me cortó la palabra obligándome a volver la cabeza. La linterna colgada detrás de la chimenea arrojaba un débil resplandor sobre la cubierta del *San Jorge*, iluminando vagamente las siluetas del capitán y del timonel. Todo lo demás, a proa y popa, estaba sumergido en las más profundas tinieblas y de la lancha separada del remolcador

por veinte brazas, que era la longitud de la espía, sólo percibíase esa pálida fosforescencia que despiden las olas al chocar contra un obstáculo en la oscuridad. Pero los chasquidos del tirante cable indicaban claramente que el remolque seguía nuestras aguas y aunque no podíamos verlo sentíamos que estaba ahí, muy próximo a nosotros, envuelto en las sombras cada vez más densas de la medianoche.

“De pronto, entre el fragoroso estruendo de la borrasca, me pareció oír un ruido sordo y persistente por el lado de estribor. El capitán y el timonel debieron también percibirlo, porque a la luz de la linterna vi que se volvían a la derecha y se quedaban inmóviles, escuchando, al parecer, el extraño ruido con grandísima atención. Transcurrieron así algunos minutos y aquellas sordas detonaciones semejantes a truenos lejanos fueron creciendo y aumentando hasta tal punto, que ya la duda no fue posible: el *San Jorge* derivaba hacia los bajíos de la Punta de Lavapié.

“El estrépito de las olas rodando sobre el temible y peligroso banco ahogó muy pronto con su resonante y pavoroso acento todas las demás voces de la tempestad.

“No sé qué pensarían mis compañeros, pero yo, asaltado por una idea repentina, dije en voz baja, temerosamente:

–El remolque es nuestra perdición.

En ese preciso instante rasgó las tinieblas un relámpago vivísimo, alzándose unánimemente en el remolcador y en la lancha un grito de angustia:

–¡El banco, el banco!

“Cada cual había visto, al producirse la descarga eléctrica, destacarse una superficie blanquecina salpicada de puntos oscuros a tres o cuatro cables del costado de estribor del *San Jorge*. Los

comentarios eran inútiles. Todos comprendíamos perfectamente lo que había pasado. La gran superficie que la lancha semidescargada oponía al viento no sólo disminuía la marcha del remolcador, sino que también llegaba hasta anularla por completo. Desde que salimos del canal no habíamos avanzado gran cosa, siendo arrastrados por la corriente hacia el banco que creíamos a algunas millas de distancia. En balde la hélice multiplicaba sus revoluciones para impulsarnos adelante. La fuerza del viento era más poderosa que la máquina, y derivábamos lentamente hacia el bajío cuya proximidad ponía en nuestros corazones un temeroso espanto. Sólo una cosa nos restaba que hacer para salvarnos: cortar sin perder un minuto el cable del remolque y abandonar la lancha a su suerte. Virar en redondo para acercarnos a Marcos y sus compañeros era zozobrar infaliblemente apenas las olas nos cogiesen por el flanco. Para nuestro capitán el dilema era terrible: o perecíamos todos o salvaba su buque enviando a su hijo a una desastrosa muerte.

“Este pensamiento prodújome tal conmoción que olvidando mis propias angustias sólo pensé en la horrible lucha que debía librarse en el corazón de aquel padre tan cariñoso y amante. Desde mi puesto, junto al guarda cable, percibía su ancha silueta destacarse de un modo confuso a los débiles resplandores de la linterna. Aferrado a la barandilla trataba de adivinar por sus actitudes, si, además de esa alternativa, él veía otra que fuese nuestra salvación. ¡Quién sabe si una audaz maniobra, un auxilio inesperado o la caída brusca del nordeste pusiesen un feliz término a nuestras angustias! Mas, toda maniobra que no fuese mantener la proa al viento era una insensatez y de ahí, de las tinieblas, ninguna ayuda podía venir. En cuanto a que aminorase la violencia de la borras-

ca, nada, ni el más leve signo hacía lo presagiar. Por el contrario, recrudecía cada vez más la furia de la tormenta. El estampido del trueno mezclaba su redoble atronador al bramido de los rompientes; y el relámpago desgarrando las nubes amenazaba incendiar el cielo. A la luz ennegrecedora de las descargas eléctricas vi cómo el banco parecía venir a nuestro encuentro. Algunos instantes más y el *San Jorge* y la lancha se irían dando tumbos por encima de aquella vorágine.

“Entonces, dominando el ensordecedor estrépito, se oyó la voz atronadora del capitán que decía junto a la bocina de mando:

–¡Cargar las válvulas!

“Una trepidación sorda me anunció un momento después que la orden se había cumplido. La hélice debía girar vertiginosamente, porque el casco del remolcador gemía como si fuera a disgregarse. Yo veía al capitán revolverse en su sitio y adivinaba su infinita desesperación al ver que todos sus esfuerzos no harían sino retardar por algunos minutos la catástrofe.

“De improviso se alzó la escotilla de la máquina y asomó por el hueco la cabeza del maquinista. Una ráfaga le arrebató la gorra y arremolinó la nevada cabellera sobre su frente. Asido al pasamanos, permaneció un instante inmóvil, mientras rasgaba las tinieblas un deslumbrador relámpago. Una ojeada le bastó para darse cuenta de la situación, y esforzando la voz por encima de aquella infernal baráunda, gritó:

–¡Capitán, nos vamos sobre el banco!

“El capitán no contestó, y si lo hizo su réplica no llegó a mis oídos. Transcurrió así un minuto de expectación que me pareció inacabable, un minuto que el maquinista empleó, sin duda, en buscar un medio de evitar la inminencia del desastre. Pero el

resultado de este examen debió serle tan pavoroso que, a la luz de la linterna suspendida encima de su cabeza, vi que su rostro se demudaba y adquiriría una expresión de indecible espanto al clavar sus ojos en el viejo camarada a quien el conflicto entre su amor de padre y el deber imperioso de salvar la nave confiada a su honradez, mantenía anonadado, loco de dolor, junto a la rueda del gobernalle.

“Pasaron algunos segundos: el maquinista avanzó algunos pasos agarrado a la barandilla y se puso a hablar, esforzando la voz, de una manera enérgica. Mas, era tal el fragor de la borrasca que sólo llegaron hasta mí palabras sueltas y frases vagas e incoherentes... resignación... voluntad de Dios... honor... deber...”

“Sólo el fin de la arenga percibílo completo:

–Mi vida nada importa, pero no puede usted, capitán, hacer morir a estos muchachos.

“El anciano se refería a mí, al timonel y al fogonero, cuya cabeza asomábase de vez en cuando por la abertura de la escotilla.

“No pude saber si el capitán respondió o no al llamamiento de su viejo amigo, porque el mugido de las olas que barrían el barco se mezcló en ese instante al retumbo violento de un trueno. Creí llegada mi última hora, de un momento a otro íbamos a tocar fondo, y empezaba a balbucear una plegaria cuando una voz, que reconocí ser la de Marcos, se alzó en las tinieblas por parte de popa. Aunque muy debilitadas, oí distintamente estas palabras:

–¡Padre, cortad el cable, pronto, pronto!

“Un frío estremecimiento me sacudió de pies a cabeza.

“Estábamos al final de la batalla e íbamos a ser tumbados y tragados por la hirviente sima dentro de un instante. La figura de Marcos se me apareció como la de un héroe. Perdida toda



esperanza, la entereza que demostraba en aquel trance hizo acudir las lágrimas a mis ojos. ¡Valeroso amigo, ya no nos veremos más!

“El *San Jorge*, asaltado por las olas furiosas, empezó a bailar una infernal zarabanda. Como un gozquecillo entre los dientes de un alano, era sacudido de proa a popa y de babor a estribor con una violencia formidable. Cuando la hélice giraba en el vacío rechinaba el barco de tal modo, que parecía que todo él iba a disgregarse en mil pedazos.

“Cegado por la lluvia que caía torrencialmente, me mantenía asido al guarda cable, cuando la voz estentórea del maquinista me hirió como el rayo:

–¡Antonio, coge el hacha!

“Me volví hacia la rueda del timón y una masa confusa que ahí se agitaba me sacó de mi estupor. Más bien adiviné que vi en aquel grupo al capitán y al anciano debatiéndose a brazo partido sobre la cubierta. De súbito vislumbé al maquinista que, desembarazado de su adversario, se abalanza hacia popa exclamando:

–¡Antonio, un hachazo a ese cable, vivo, vivo!

“Me agaché de un modo casi inconsciente, y alzando la tapa del cajoncillo de herramientas aferré el hacha por el mango, mas, cuando me preparaba con el brazo en alto a descargar el golpe, la luz de un relámpago mostrándome en esa actitud acusadora, reveló mi propósito a los tripulantes del remolque. Escuché un furioso clamoreo:

–¡Cortan el cable, cortan el cable! ¡Asesinos! ¡Malditos! ¡No, no...!

“Entretanto yo, espoleado por aquellos gritos y ansioso por concluir de una vez, descargaba sobre el cable furibundos tajos, hasta que, de pronto, algo semejante a un tentáculo con un sordo

chasquido, se enroscó en mis piernas y me arrojó de bruces sobre la cubierta. Me enderecé en el momento que el maquinista desaparecía por la escotilla, después de gritar al timonel:

–¡Proa al faro, muchacho!

“Busqué con la vista al capitán y distinguí su silueta junto al guarda cable. Bastóle un segundo para dar con el cortado trozo de la espía y lanzando un grito desgarrador: “¡Marcos, Marcos!”, se apoyó sobre la borda, balanceándose en el vacío. Tuve apenas tiempo de asirle por una pierna y arrebátandolo al abismo rodamos juntos sobre la cubierta entablado una lucha desesperada entre las tinieblas. Forcejeábamos en silencio: él para desasirse, yo para mantenerlo quieto. En otras circunstancias el capitán me hubiera aventado como una pluma, pero estaba herido y la pérdida de sangre debilitaba sus fuerzas. En su combate con el maquinista su cabeza debió chocar contra algún hierro, porque creí sentir varias veces que un líquido tibio, al juntarse nuestros rostros, goteaba de su cabellera. De súbito cesó de debatirse y con las espaldas apoyadas en la borda quedamos un instante inmóviles. De repente empezó a gemir:

–Antonio, hijo mío, déjame que vaya a reunirme con mi Marcos.

Y como yo estallara en sollozos, exaltándose por grados prosiguió:

–¡Malvado, sentí los hachazos, pero no fue el cable... ¿oyes?, lo que cortó el filo de tu hacha: no, no...; fue el cuello de él, su cuello lo que cortaste, verdugo! ¡Ah, tienes las manos teñidas de sangre...! ¡Quítate, no me manches, asesino!

“Sentí un furioso rechinar de dientes y se me echó encima lanzando feroces alaridos:

–¡Ahora te toca a ti...! ¡Al banco, al banco!

“La locura había devuelto al capitán sus fuerzas y haciéndome perder pie me lanzó en el aire como una paja. Tuve durante un segundo la visión de la muerte, fatal e inevitable, cuando una ola abordando por la proa al *San Jorge* se precipitó hacia la popa como una avalancha, derribándonos y arrastrándonos a lo largo de la cubierta.

“Mis manos al caer tropezaron con algo duro y cilíndrico y me aferré a ello con la desesperación. Cuando aquel torbellino hubo pasado, me encontré asido con ambas manos al trozo de cable de remolque; en cuanto al capitán, había desaparecido”.

En ese instante se abrió la puerta de la cámara y asomó por ella el piloto del *Delfín*.

–Capitán –dijo–, ya la marea toca a la pleamar. ¿Levamos ancla?

El capitán hizo un signo de asentimiento y todos nos pusimos de pie. Había llegado el instante de volver a tierra y mientras nos aproximábamos a la escala para descender al bote, nuestro amigo nos dijo:

–Lo demás de la historia carece de interés. El *San Jorge* se salvó, y yo, al día siguiente, me embarcaba como grumete a bordo del *Delfín*. Han pasado ya quince años... Ahora soy su capitán.

*Un sueño*

HABLAMOS DESPUÉS de esos sueños en los que hay tantas cosas maravillosas y esto fue lo que me contó Sergio Sergueyevich cuando nos quedamos solos en la gran sala semioscura.

–No sé qué pudo ser aquello. Desde luego fue un sueño. Dudarlo sería una falta de puro sentido común, pero hubo en aquel sueño algo demasiado parecido a la realidad.

“No me había acostado. Permanecía de pie, paseando por mi celda con los ojos bien abiertos. Lo que soñé –si es que lo soñé– quedó grabado en mi memoria como si en efecto hubiera sucedido.

“Llevaba dos años encerrado en la cárcel de San Petersburgo por cuestiones políticas y, como estaba incomunicado y no sabía nada de mis amigos, una oscura melancolía se iba apoderando de mi corazón. Todo me parecía muerto. Ni siquiera me interesaba contar los días que iban transcurriendo.

“Leía muy poco y pasaba gran parte del día y de la noche caminando arriba y abajo de aquella celda que apenas

medía tres metros. Me movía despacio, para no marearme, y recordaba muchas cosas... Sin embargo, poco a poco, las imágenes se iban borrando de mi memoria.

“Sólo una de estas imágenes permanecía fresca y viva, a pesar de ser en aquel entonces la más lejana e inaccesible: la de María Nicolayevna, mi novia, una muchacha encantadora. Lo único que sabía de ella era que no había sido detenida y, por esto, suponía que se encontraba sana y salva.

“En aquel triste atardecer de otoño el recuerdo de María llenaba mi pensamiento. En mi lento caminar sobre el suelo asfaltado de la celda, en medio de aquel tétrico silencio, veía los muros deslizarse a derecha e izquierda, desnudos y monótonos... De pronto, me pareció que yo permanecía inmóvil y eran los muros los que se deslizaban.

“¿Estaba en efecto inmóvil? No. Seguía avanzando lentamente..., pero ya no era por la celda sino por la calle Trevskaia de Moscú, en dirección a los grandes bulevares.

“Era una hermosa tarde de invierno, hacía un sol espléndido y todo era animación y ruido de coches. Consulté el reloj. Marcaba las tres y media. ‘A esta hora –pensé– en Petersburgo empieza a anochecer...’ Sentí una repentina inquietud. Había llegado aquella mañana a Moscú con María Nicolayevna llevado por motivos políticos y nos habíamos registrado en el hotel como marido y mujer. Ella se había quedado sola en la habitación y, a pesar de que le había indicado que cerrara con llave y no le abriera la puerta a nadie, me asaltó el temor de que pudieran tenderle una trampa. ¡No había tiempo que perder!

“Tomé un coche de punto. Al llegar, subí la escalera a toda prisa y en seguida me vi ante la puerta de nuestra habitación. Al



no haber visto la llave en el vestíbulo, imaginé que María no había salido. Llamé del modo que habíamos convenido y esperé: silencio absoluto. Volví a llamar y empujé sin lograr abrir... ¡Nada!

“Sin duda había salido o, de lo contrario, algo le había ocurrido. Entonces vi a Vasili, el camarero de nuestro piso.

–Vasili –le pregunté–. ¿Ha visto usted salir a mi mujer? ¿Ha venido alguien a visitarla?

“El camarero titubeó... ¡Había tanto movimiento en el Hotel!

–¡Ah, sí, ya recuerdo! –dijo, al fin–. La señora salió. La vi guardarse la llave en el bolsillo.

–¿Iba sola?

–No. Acompañada por un señor alto con gorro de pieles.

–¿Dejó algún recado?

–No, Sergio Sergueyevich.

–No es posible, Vasili, no se debe acordar usted...

–No. No me ha dicho nada. Tal vez el portero...

“Bajé a la portería seguido por el camarero, quien se había percatado de mi inquietud que, por lo demás, no era infundada: no conocíamos a nadie en Moscú y aquel caballero alto del gorro de piel me inspiraba angustiosos recelos.

“Tampoco al portero le había dejado María recado alguno. Mi desasosiego iba en aumento.

–¿No recuerda usted qué dirección tomaron?

–Salieron en un coche de punto de la parada de enfrente... ¡Mire usted, es ese mismo que llega ahora!

“Nos encontrábamos en la puerta y el portero llamó al cochero.

–¿A dónde llevaste a los señores?

–No recuerdo el nombre de la calle... Es una calle muy apartada en la que nunca había estado. El caballero me ha guiado.

–No te será difícil volver a encontrarla –insistió el portero–, tú no eres un novato.

–¡Claro que la encontraría! Pero el caballo está muy cansado...

–Te daré una buena propina –dije para animarle. Logré convencerle. El portero abrió la portezuela y subí al carruaje.

“Estaba ya más tranquilo. En media hora o una hora, a lo máximo, llegaría a la casa donde el misterioso caballero había conducido a María. En las calles reinaba gran animación y, aunque no se habían encendido todavía los faroles, las tiendas ya estaban iluminadas. El tránsito era tan compacto que, de vez en cuando, teníamos que detenernos y entonces sentía yo en la nuca el cálido aliento del caballo del carruaje de atrás.

“De pronto recordé que era la noche de Navidad. ¡Cómo se me pudo olvidar!... En la plaza del Teatro se alzaba en medio de la nieve un verdadero bosque de pinos jóvenes y verdes de una fragancia deliciosa. Muchos hombres, envueltos en abrigos de pieles, paseaban alrededor oliendo a campo y a selva.

“No tardaron en encender los faroles y mi corazón se sintió cada vez más tranquilo. Luego de recorrer varias calles, algunas de las cuales me parecieron muy largas, desembocamos en una parte de la ciudad que yo no conocía.

“Al principio, el cochero me iba diciendo los nombres de las calles por las que pasábamos –unos nombres raros que nunca había escuchado–, pero luego empezamos a zigzaguear por un Dédalo de callejuelas tan desconocidas para el cochero como para mí.

“Resulta muy desagradable recorrer de noche una ciudad o un barrio que no se conoce. Cada vez que se dobla una esquina se teme haber penetrado en un callejón sin salida. Debido a que ello me ocurría en Moscú, ciudad que yo creía conocer palmo a

palmo, mi desasosiego empezó a crecer. Me parecía que, en cada callejuela, me acechaban traiciones y emboscadas.

“Al pensar en María y en el individuo del gorro de pieles me entraban impulsos de echar a correr en su búsqueda. El caballo marchaba muy despacio y, de vez en cuando, volvía sobre sus pasos. Yo contemplaba la espalda inmóvil del cochero y me parecía como si siempre la hubiese estado viendo, como si se tratase de algo inmutable y fatal.

“Los faroles eran cada vez más escasos. Casi no se veían tiendas ni ventanas iluminadas. Todo se hundía en el sueño nocturno.

“Al doblar una esquina el coche se detuvo.

–¿Por qué te detienes? –le pregunté al cochero, lleno de angustia.

“No contestó. De pronto, hizo volver grupas al caballo de modo tan brusco que por poco me lanza al arroyo.

–¿Te has perdido?

–Ya hemos pasado por aquí –repuso tras unos instantes de silencio–. Fíjese usted.

“Me fijé, en efecto, y recordé el paraje, el mismo farol junto al montón de nieve, la misma casa de dos pisos... ¡Ya habíamos pasado por allí!

“Aquello fue el comienzo de un nuevo e insoportable tormento: empezamos entonces a pasar por calles y callejuelas en las que ya habíamos estado, sin poder salir de aquel laberinto.

“Luego atravesamos una amplia avenida, alumbradísima y muy animada, por la que también habíamos pasado. Poco después, volvimos a atravesarla.

–Deberíamos preguntarle a alguien...

–¿Qué vamos a preguntarles? –contestó secamente el cochero–.



Si no sabemos a dónde vamos...

-Pero tú decías...

-¡Yo no he dicho nada!

-Haz un esfuerzo por orientarte. Se trata de algo muy importante para mí.

“No contestó. Cuando habíamos recorrido unos cien metros más en zigzag, dijo:

-Ya ve usted que hago todo lo posible...

“Por fin alcanzamos una calleja en la que no habíamos estado. El cochero, sin volverse, dijo:

-¡Ya empiezo a orientarme!

-¿Llegaremos pronto?

-No sé.

“Mi suplicio no había concluido. Nos envolvía una densa oscuridad y sólo veíamos interminables tapias, tras las que se alzaban árboles inmensos, cuyas ramas casi se cruzaban con las del lado opuesto, y había casas sin ninguna ventana iluminada. En una de ellas debía estar María Nicolayevna. Sin duda había caído en una trampa siniestra y terrible. ¿Quién sería el hombre alto que la había llevado hasta allá?

“Las tapias seguían deslizándose a ambos lados del coche. Ya empezaba a sospechar que estábamos pasando otra vez por las mismas calles, cuando, de pronto, el cochero exclamó:

-¡Ahí es!

-¿Dónde?

-¿Ve usted esa puertecita en la tapia?

“Vi la puertecita pese a la oscuridad. Nos detuvimos y bajé del coche. Me acerqué a la puerta y estaba cerrada. No había aldaba. Reinaba un profundo silencio.

“Se me doblaron las piernas al preguntarme para qué habrían llevado allí a María.

“Di unos golpecitos con los nudillos. Silencio. Sobre mi cabeza, las ramas cubiertas de nieve parecían serpientes blancas.

“A través de una rendija pude ver un largo sendero que conducía a la escalera de una casa sin luz alguna, tétrica, terrible. Allí había alguien. Algo ocurría. Lo denunciaba la negrura hipócrita de sus ventanas.

“Enloquecido, empecé a dar tremendos puñetazos en la puercecita y a gritar.

–¡Abran!

“Los golpes se fundían en un ruido sordo y continuo que resonaba en toda la calle y me impedía oír mi propia voz.

“Las manos me dolían, pero seguía golpeando cada vez con más fuerza. La puerta, la tapia, la calle entera se estremecían como un puente viejo al paso de un escuadrón.

“Por fin, una luz débil y amarillenta brilló en una rendija. Temblaron algunas ramas. Alguien se acercaba con una linterna y se oían voces ahogadas.

“Un profundo temor me embargó. Había algo terrible en aquellas voces, en la luz trémula y débil.

“Los faros se detuvieron ante la puerta. Al cabo de unos instantes, que me parecieron siglos, se oyó el tintineo de unas llaves, el ruido de una cerradura y una luz cegadora hirió mis ojos.

“En la puerta estaban... mi carcelero y otro funcionario.

–¿Qué es esto? –grité –. ¿Qué hace aquí mi carcelero? ¿Dónde estoy? ¿A qué puerta he llamado?

“Los dos empleados, inmóviles en el umbral, me miraban asombrados.

–¿Por qué llama usted de ese modo, Sergio Sergueyevich? –me dijo el carcelero–. Tome el quinqué, ahora le traeré el samovar.  
“Tomé el quinqué. Estaba en mi celda”.

O. HENRY

## *Desde el pescante del cochero*

EL COCHERO tiene su punto de vista. Quizá sea más unilateral que cualquier otro profesional. Desde la elevada y oscilante silla de su cabriolé, con el pescante en la zaga, considera a sus prójimos unas partículas nómadas que carecen de importancia, a menos que las posean deseos migratorios. Él es Jerry y el lector una mercancía de tránsito. Uno podría ser un presidente o un vagabundo: para el cochero no es nada más que un Viaje. Lo carga, hace restallar el látigo, le sacude a uno las vértebras y lo vuelve a depositar en el suelo.

Cuando llega la hora de pagar, si uno revela familiaridad con los aranceles descubrirá qué significa el desprecio: si descubre que se le ha olvidado la cartera, verá lo dulce que era la imaginación del Dante.

Si afirmamos que la combinación entre los motivos del cochero y su unilateral punto de vista proviene de la peculiar construcción del cabriolé, con el pescante en la parte de atrás, esto no implica plantear una teoría extravagante. Este campeón del gallinero está instalado en lo alto como

Júpiter, en un asiento que no comparte con nadie, controlando nuestro destino entre dos correas de inconstante cuero. Impotente, ridículo, confinado, saltarín como un mandarín de juguete, el pasajero, todo un caballero ante quien los mayordomos se inclinan de manera abyecta, está acurrucado como una rata en una trampa y tendría que enviar un chillido por alguna ranura de su peripatético sarcófago si quisiera que se sepan sus débiles deseos.

De modo que, en un cabriolé, uno no es siquiera un ocupante: es el contenido. Sólo es un cargamento en alta mar y el “querubín sentado en lo alto” conoce de memoria el domicilio del demonio de los mares.

Una noche, había ruidos de fiesta en la gran casa de huéspedes de ladrillo casi pegada al *Café Familiar* de McGary. Los ruidos parecían provenir de los aposentos de la familia Walsh. El andén estaba obstruido por un grupo de vecinos curiosos, que le abrían paso de vez en cuando a un presuroso emisario que traía del café de McGary mercancías vinculadas a los festejos y diversiones. El contingente de la vereda se dedicaba a comentar y discutir, sin olvidar, por cierto, la noticia del matrimonio de Norah Walsh.

En mitad de la fiesta, hubo una repentina erupción de algunos juerguistas hacia la vereda. Quienes no estaban invitados los rodearon y se confundieron entre sí, y en el aire nocturno se elevaron alegres gritos, felicitaciones, risas y rumores inclasificables, nacidos de las ofrendas que venían de donde McGary a la escena del himeneo.

Cerca del borde de la vereda, se encontraba estacionado el cabriolé de Jerry O'Donovan. A Jerry lo llamaban pájaro nocturno: pero nunca un cabriolé más reluciente ni limpio que el suyo cerró sus puertas sobre el encaje y las violetas de noviembre. ¡Y el caballo



de Jerry! No exagero si digo que estaba tan lleno de avena que cualquiera de esas viejas señoras que dejan los platos sin lavar y andan por ahí haciendo arrestar a los mensajeros del expreso, habría sonreído –sí, sonreído– de haberlo visto.

Entre la movediza y alborotadora multitud podía vislumbrarse por momentos el sombrero de copa de Jerry, estropeado por los vientos y las lluvias de muchos años; la nariz semejante a una zanahoria, golpeada tanto por la traviesa y atlética prole de los millonarios, así como por viajeros rebeldes; la levita verde con botones de latón, admirada en la vecindad de McGary. Era evidente que Jerry había usurpado las funciones de su cabriolé y que llevaba una “carga”. En realidad la metáfora puede ampliarse, comparando a Jerry con un carro cargado de pan, si aceptamos el testimonio de un joven espectador a quien se le oyó observar que “Jerry tenía un panecillo”.

De la multitud agolpada en la vereda o del escaso fluir de los peatones, surgió de prisa una muchacha y se detuvo junto al cabriolé. La vista de águila profesional de Jerry advirtió el movimiento. Se abalanzó hacia su coche, derribando a tres o cuatro de los mirones y a él mismo por poco... pero no, se asió de una boca de agua y logró mantener el equilibrio. Como un marinero que lustra los flechastes durante una tormenta, Jerry trepó a su asiento profesional. Cuando llegó allí, los líquidos de McGary quedaron bajo control. Jerry hizo un movimiento de vaivén en el palo de mesana de su nave, tan a salvo como un deshollinador amarrado en lo alto de un rascacielos.

–Suba, señora –dijo, recogiendo las riendas.

La joven subió al cabriolé, la portezuela se cerró con estrépito, el látigo de Jerry restalló en el aire, la multitud de la vereda



se dispersó y el hermoso coche se lanzó a través de la ciudad.

Cuando el bien nutrido caballo hubo morigerado un poco el primer impulso de su velocidad, Jerry abrió el techo del cabriolé y gritó por la abertura con la voz de un megáfono rajado, tratando de mostrarse amable:

–¿Adónde desea ir?

–Adónde usted quiera –fue la respuesta que subió hasta él, musical y satisfecha.

“Está viajando por placer”, pensó Jerry.

Y sugirió, como la cosa más natural del mundo:

–Dé una vuelta alrededor del parque, señora. Será un paseo elegante, fresco y hermoso.

–Como usted guste –respondió la pasajera, complaciente.

El cabriolé empezó a rodar por la Quinta Avenida y cobró velocidad por esa calle perfecta. Jerry saltaba y oscilaba en su asiento. Los poderosos fluidos de McGary se habían revuelto y proyectaban nuevas vaharadas hacia su cabeza. Jerry cantaba una antigua canción de Killisnook y esgrimía su látigo como una batuta.

Al interior del cabriolé, la pasajera estaba muy recta sobre los almohadones, mirando a derecha e izquierda las luces y las casas. Hasta en la sombra, sus ojos brillaban como estrellas a la hora del crepúsculo.

Cuando llegaron a la calle Cincuenta y Nueve, la cabeza de Jerry oscilaba y sus riendas estaban flojas. Pero su caballo franqueó la verja del parque y comenzó el viejo recorrido nocturno familiar. Entonces la pasajera se echó hacia atrás, en éxtasis, y aspiró profundamente los limpios y saludables olores del césped y el follaje y las flores. Y la sabia bestia uncida al cabriolé, conociendo el

terreno que pisaba, trotaba a placer de Jerry, manteniéndose a la derecha de la ruta.

El hábito había enfrentado también victoriosamente el creciente sopor de Jerry. Levantó la escotilla de su navío sacudido por la tempestad y preguntó lo que habitualmente preguntan los cocheros:

–¿Quiere parar en el casino, señora? Podrá tomar algo y escuchar música. Todos paran ahí.

–Creo que eso sería agradable –dijo la pasajera.

Se detuvieron impetuosamente ante las puertas del casino. La portezuela del cabriolé se abrió y la pasajera bajó a la vereda. De inmediato la apresó una maraña de música embriagadora y la aturdió un escenario de luces y colores. Alguien le deslizó en la mano una tarjetita en la que estaba impreso un número: el 34. La muchacha miró a alrededor y vio el cabriolé a veinte metros de distancia, ocupando ya su lugar en la fila de coches, cabriolés y automóviles que aguardaban. Y entonces, un hombre que parecía ser todo pechera de camisa retrocedió bailando ante ella, y cuando quiso darse cuenta, ya estaba sentada ante una mesita, junto a una balastrada sobre la cual trepaba una enredadera de jazmín.

En este lugar parecía existir una silenciosa invitación a comprar algo. La joven consultó una colección de moneditas que llevaba en un bolso flaco y las moneditas la autorizaron a pedir un vaso de cerveza.

Y allí se quedó sentada, aspirando y asimilando todo aquello: la vida de colores y formas nuevos en el palacio de cuento de hadas de un bosque encantado.

En unas cincuenta mesas, había príncipes y reinas ataviados con todas las sedas y joyas imaginables. Y de vez en cuando, alguno miraba con curiosidad a la pasajera de Jerry. Veían una figura

rústica, con un traje de seda rosado del tipo que se atenúa con la palabra “fular”, y un rostro igualmente rústico que revelaba un amor a la vida que envidiaron las reinas.

Las largas manecillas de los relojes dieron dos vueltas completas.

Las realezas disminuyeron, retirándose de sus tronos al fresco, y volvieron ruidosamente a sus carrozas. La música se refugió en estuches de madera y maletas de cuero y trapo. Los camareros retiraron intencionadamente los manteles cerca de la rústica figura sentada casi a solas.

La pasajera de Jerry se puso de pie y tendiendo su tarjeta numerada, preguntó con sencillez:

–¿Me traerán algo con esta tarjeta?

Un camarero le dijo que aquella era su contraseña del cabriolé y que debía dársela al conserje. Éste la tomó y voceó su número. Solo tres cabriolés estaban en la fila. Uno de los cocheros fue a despertar a gritos a Jerry, dormido en su cabriolé. Jerry masculló una blasfemia, trepó al puente del capitán y guió su nave hasta el muelle. Su pasajera subió al cabriolé y el coche se internó en el umbrío frescor del parque, siguiendo los atajos más cortos que los llevaban de regreso.

En la verja, un centelleo de razón, bajo la forma de una repentina sospecha, invadió el oscurecido cerebro de Jerry. Se le ocurrieron un par de cosas. Detuvo al caballo, levantó el techo del cabriolé y dejó caer por la abertura su fonográfica voz, como una plomada: –Quiero ver cuatro dólares antes de proseguir este viaje. ¿Los tiene?

–¡Cuatro dólares! –exclamó riendo la pasajera, con dulzura–. No, por cierto. Sólo tengo unos peniques y un par de monedas de diez centavos.

Jerry cerró el techo y fustigó a su bien nutrido caballo. El repiqueteo de los cascos sofocó su blasfemia, pero no pudo ahogarla del todo. Jerry profirió maldiciones en voz baja y casi inarticuladas, castigó malignamente con el látigo a los vehículos que pasaban y esparció salvajes y variables improperios por las calles, a tal punto que un conductor de camión, que se arrastraba camino de su casa, lo oyó y se sintió avergonzado. Pero Jerry sabía adónde debía ir y se dirigió allí al galope.

Detuvo el caballo ante la casa de las luces verdes, junto a la escalinata. Abrió de par en par la portezuela del cabriolé y bajó pesadamente al suelo.

–Venga –dijo con rudeza.

Su mirada se cruzó con la soñadora sonrisa del casino aún sobre el semblante de la muchacha. Jerry la tomó del brazo y la condujo a la comisaría. Un sargento de bigote gris los miró con ojos penetrantes desde el otro lado del escritorio. Él y el auriga se conocían.

–Sargento –empezó Jerry, con su tono quejumbroso, ronco y atormentado de otras ocasiones–. Tengo aquí a una pasajera que...

Jerry hizo una pausa. Se pasó por la frente una mano nudosa y roja. La niebla provocada por McGary comenzaba a disiparse.

–Una pasajera, sargento, que quiero presentarle –continuó, con una sonrisa–. Es mi esposa. Me casé con ella esta noche en casa del viejo Walsh. Y por cierto que nos divertimos. Dale la mano al sargento, Norah, y nos iremos a casa.

Antes de subir de nuevo al cabriolé, Norah suspiró profundamente.

–Me he divertido tanto, Jerry.... –dijo.

RELATOS EN MOVIMIENTO  
FUE EDITADO POR LA  
FUNDACIÓN GILBERTO  
ALZATE AVENDAÑO  
Y LA SECRETARÍA DE  
EDUCACIÓN DEL DISTRITO  
PARA SU BIBLIOTECA

*libro al viento*

BAJO EL NÚMERO SESENTA  
Y TRES Y SE IMPRIMIÓ EL  
MES DE OCTUBRE DEL AÑO  
2009 EN BOGOTÁ



Este es un «Libro al viento».

Es para que usted lo lea y para que lo lean  
muchos como usted. Por eso, cuando termine,  
devuélvalo y tome otro.

**DISTRIBUCIÓN GRATUITA  
PROHIBIDA SU VENTA**



IFPC-UNESCO

Con el aval del Fondo Internacional  
para la Promoción de la Cultura



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

