



# GRUPO GALÁCTICO

*JAMES BLISH*

**GALAXIA**  
Ciencia-Ficción

Grupo galáctico es una de las últimas obras publicadas de este prestigioso autor.

## EL SONDEADOR DE TUMBAR

El lejano fulgor de la explosión atómica se había ya desvanecido del cielo cuando el coche de McDonough chirrió al salir de la oscura ciudad de Port Jervis y embocar la dirección norte. Marchaba a ochenta kilómetros por hora en la carretera Nacional 209, sin otras luces que las de situación y si un ciervo hubiera irrumpido en la calzada por delante de él no habría podido verlo hasta después del impacto. Resultaba bastante difícil poder ver la cinta asfaltada de la carretera.

Pero pensaba y no por primera vez, en el viejo chiste del hombre que hacía sonar las ruedas de los trenes.

Lo había estado haciendo, según la historia, durante treinta años. Cada día de trabajo iba arriba y abajo a ambos lados de las locomotoras detenidas en los muelles y golpeaba las ruedas con un martillo; primero las ruedas motrices y luego las demás. Cada vez inclinaba la cabeza, como para escuchar algo especial en el sonido. El día de su retirada, se hallaba dando una magnífica comida a sus amigos — como correspondía a un miembro tan antiguo como él en el Montepío Ferroviario—, cuando alguien le preguntó qué es lo que había estado sondeando con aquellos martillazos durante tantos años.

El hombrecillo de nuestra historia, inclinó la cabeza como si escuchara algo, pero con toda evidencia nada pudo captar.

—Pues no lo sé —dijo con sinceridad. «Así soy yo», pensó McDonough. «Sondeo y ausculto tumbas, no trenes. ¿Pero qué es lo que escucho?».

El cuentakilómetros le dijo que estaba cerca del desvío que conducía al aeropuerto y encendió las luces antideslumbrantes. Allí estaba. Al principio nada digno de verse cuando los faros barrieron toda la extensión de la polvorienta calzada, nada excepto un muro de oscuridad tan profundo como la noche, que vagamente rebordeaba al Este por las bajas y mansas colinas del valle de Neversink. Luego otro par de luces brilló tras él, en la carretera principal, traqueteando detrás del coche de McDonough, entre las nubes de polvo alzadas por su vehículo.

Hizo girar el coche para detenerlo junto a la cerca del aeropuerto y apagó las luces; el otro automóvil le imitó. En la renovada negrura fueron barridas las débiles trazas del alba sobre las colinas, como si todo el universo hubiese retrocedido una hora. Luego el amarillento ojo de una linterna asomó por la ventanilla del otro coche y se posó con firmeza en su cara. Abrió la portezuela.

—¿Martinson? —preguntó tentativamente.

—Aquí mismo —dijo la otra voz. El rayo de la linterna trazó un óvalo en el suelo—. ¿Te acompaña alguien?

—No. ¿Y a ti?

—No. Adelante y saca tu equipo. Yo abriré la cámara. El óvalo de luz recorrió la zona de aparcamiento y se detuvo intranquilo en el candado que cerraba la trampilla del cobertizo de operaciones. McDonough encendió la luz interior de su coche, sólo lo suficiente para localizar el bulto envuelto en lona que contenía los componentes de su electroencefalógrafo. Una vez lo tuvo en sus manos lo dejó con cuidado sobre el suelo.

Acababa de cerrar la portezuela de golpe y de recoger de nuevo la carga, cuando retazos de luz comenzaron a cobrar vida dentro de la pequeña choza o cobertizo, atravesando las persianas bajas. Al mismo tiempo, cuatro coches

vinieron hacia el campo desde lugar opuesto, cada uno con sus luces de aparcamiento encendidas y enfilándose a cada lado de la pista de aterrizaje. No tardaría en amanecer, pero si los aviones estaban preparados para despegar antes del alba, los coches podrían iluminar la pista de despegue con sus faros delanteros.

«Somos rápidos», pensó McDonough, con orgullo. Aún cuando las Fuerzas Aéreas piensen que la Patrulla Civil Aérea es sólo un grupo de aficionados, podemos realizar una misión en el aire muy por delante de cualquier otro escuadrón de la P. C. A. de este país. «Somos muy rápidos».

Estaba recobrando ya su misión nocturna y con una rápida mirada descubrió que la manga de aire se agitaba recta por encima del negro y silencioso hangar, destacándose en el alba perlada. Las estrellas palidecían sin casi parpadear, El viento era de componente norte, procedente del valle; era ideal para el vuelo.

Pequeñas figuras cojeando corrían a través del campo desde los coches aparcados, hacia la cabaña. El escuadrón se estaba reuniendo.

—¡Mac! —gritó Martinson desde dentro del cobertizo—. ¿Dónde estás? ¡Mete tus trastos aquí y empecemos!

McDonough cruzó la puerta y colocó sobre la mesa-mapa los componentes de su aparato para electroencefalogramas. La luz se derramaba por la pequeña habitación desde la diminuta oficina, con una timidez que parecía propia de quien se ha visto derrotada por la larga oscuridad. En la sala de reuniones la radio parpadeaba con un ojillo diminuto y rojo, pero el oficial encargado de las comunicaciones del pelotón todavía no había llegado a responder. En el despacho, la voz de Martinson sonó suave y apremiante y el teléfono le devolvió ruidos minúsculos e ininteligibles, como procedentes de un periquito que sólo supiese gritar sus parloteos indescifrables.

Luego, de pronto, apareció un ayudante en la puerta de la oficina y miró a McDonough.

—¿A qué estáis esperando? —dijo—. Mete en el Cub (\*), de prisa, tu lector de mentes.

—¿Qué tiene de malo el Aeronca? Es más rápido.

—Agua en la gasolina; se ha helado. Tendremos que vaciar el tanque. No es tiempo apropiado para discutir —Martinson empujó, para abrir, la chirriante puerta que daba al hangar, su mano tanteó en busca del conmutador de la luz.

McDonough le siguió, sujetando con ambas manos la correa que servía para portar sus aparatos, con los codos juntos. Nada es tan condenadamente pesado como un aparato electrónico que tiene en el chasis montado un transformador, así que si esto se cuadruplicaba, puesto que son cuatro los chasis y los transformadores, la carga resulta más que pesada.

El ayudante estaba ya conduciendo la vagoneta eléctrica de servicio hacia la pista de cemento en dirección al Piper Cub.

—Instala tu aparato —dijo—. Yo lo llenaré de combustible y revisaré el aceite.

—Está bien. No creo que necesite mucha gasolina.

—¿Es que no vas a dejar de hablar? Vámonos. McDonough bajó su carga hasta el frío suelo junto a la cabina del avión, con un breve chispazo de indignación. En la vida diaria, Martinson era impresor y no hacía otra cosa más que obedecer, no daba órdenes a nadie, ni siquiera a su esposa. Bueno, esos eran de ordinario los muchachos que dejaban que los galones se les subieran a la cabeza, aún en un grupo voluntario. Se puso a trabajar.

Llegaron voces del cobertizo y luego Andy Persons, el oficial comandante, vino saltando por el alféizar, seguido por dos cadetes de ojos soñolientos.

—¿Qué pasa? —gritó—. ¿Eres tú, Martinson?

—Soy yo. Uno de vosotros, cadetes, traedme ese bidón. Andy abre las puertas, ¿eh? Hay un bombardero ruso al norte de nosotros, en algún lugar cerca de Howells. Parte de una expedición cuyo objetivo era Shenectady.

—¿Lo derribaron?

—No, tiraron demasiado alto, por encima..., alcanzaron, sin embargo, a un Kingston. En el campo Stewart les dieron, mientras volvían para reagruparse, derribando a ese aparato en su primera pasada. Se supone que nosotros...

El resto de la respuesta del ayudante se perdió a causa de un creciente y atronador rugido, como si todos estuviesen de pie bajo un enorme puente de hierro por el que cruzasen a la vez los trenes del mundo. Las boquillas de diecinueve metros de los reactores soplaban en la noche por encima del campo, otro escuadrón venido del campo Stewart para vengar la agonía de hidrógeno nuclear que quedó de lo que fue Kingston.

Con la cabeza aún dentro de la cabina del avión, McDonough escuchó como transpuesto. Al igual que la mayoría de los oficiales de la P. C. A. no era demasiado viejo para ser un piloto de reactores, tenía lentos los reflejos, su vista no sobrepasaba el mínimo, los músculos del vientre eran demasiado suaves para soportar las vueltas a cinco veces la gravedad; por esto, de vez en cuando pensaba en lo que sería tripular uno de esos cohetes voladores, cruzando el firmamento a casi cuatro mil kilómetros por hora dejando una estela de vapores de querosén o verse seguido a lo largo del campo a toda velocidad por la doble ola del frente supersónico, en donde estallaba el estampido que se produce al cruzar la barrera del sonido. Era una doble acción casi tan bonita como el pilotar aquella catarata unipersonal de energía que constituía un avión cohete de combate.

El ruido creció hasta que parecía seguro que los invisibles reactores fueran a estrellarse directamente a través del hangar, disminuyendo luego de manera natural.

—¿Las órdenes de siempre? —gritó Persons, por debajo del rugido decreciente—. ¿Encontrar el avión, sondear a los supervivientes, recoger los cerebros de los cadáveres? ¿Qué otra cosa más? ¿Va a venir otro?

—Nadie —contestó Martinson, bajando por la escalerilla y apartándolo del aparato—. El escuadrón de Middletown no ha sido desmovilizado; Montgomery no tiene ni un aparato; Newburgh carece ahora de campo.

—Walter tiene el Grupo L-16...

—Les quitaron el tren de aterrizaje la semana pasada —dijo Martinson, con sombría satisfacción—. Como siempre, es cosa nuestra. Mac, ¿tienes ya tus herramientas instaladas dentro?

—Aguarda un momento —dijo MacDonough—. Walter ya se habrá colocado las gafas, encasquetados el casco y el detector amplificador, mientras que la fuente de energía de electroencefalógrafo estaba asegurada en sus soportes de la plataforma de detrás del asiento posterior del Cub. La «redecilla del pelo» —la red flexible de electrodos que se encasquetaría en la cabeza de cualquier hombre muerto cuyo cráneo hubiese resistido el choque del bombardeo— iba conectada a ellos y colgaba por debajo del asiento de sus pinzas especiales, los cables unidos para impedir que se enredasen con los cables también de control del aparato. Nada quedaba por hacer ahora, sino asegurar el analizador de frecuencias, que era la más pesada de las unidades y que tenía que ser dejada caer delante del patín de cola trasero de manera que su peso no enfilase el vuelo. Si el aparato no tuviese que ser revisado después de cada despegue, podía haber sido dejado en el avión... pero el caso era opuesto por completo.

—Está bien —dije, sacando la cabeza de la cabina. Temblaba ligeramente. Aquellas expediciones para sondear tumbas destrozaban los nervios. No importaba cuanto adiestramiento en el arte de leer la mente de un muerto pudiese tener el operante, cada experiencia era distinta y no se podía repetir comparándola con la de los cadáveres almacenados largo tiempo en el laboratorio. El cerebro recién muerto es un infierno, casi por definición.



—Bien —dijo Persons—. Martinson, pilotarás tú. Mac, mantente a la escucha; vamos a aprovisionar el Airoknocker y despegar sobre las diez si nos es posible. En cualquier caso os comunicaremos las marcaciones que consigamos de las fuerzas Aéreas tan de prisa como nos lleguen. Martinson, reaprovisiónate en Montgomery si es preciso; no pierdas tiempo viniendo aquí. ¿Entendido?

—Roger —dijo Martinson, instalándose en el asiento delantero y ajustándose el cinturón de seguridad. McDonough colocó su pie apresuradamente en el estribo y saltó al asiento posterior.

—¡Cadetes! —ordenó Persons—. ¡Fuera calzos! ¡Rodando! Por regla general Persons en persona hacía el peor trabajo de alzar y oscilar la cola. El Cub saltó de la antepista y se metió en la hierba bajo la brillante mañana.

—¡Corten! —gritó el cadete del morro—. ¡Gas! ¡Frenos!

—Corto, frenos —repitió Martinson—. ¿Mas a dónde? ¿Tienes alguna idea? Mientras McDonough pensaba en ello, el cadete echó la hélice hacia atrás cuatro vueltas.

—¡Frenos! ¡Contacto!

—Probemos en torno al túnel Otisville. Si han sido derribados por encima de los Howells, han tenido muchas posibilidades de caer en el lado de aquella montaña.

Martinson asintió y alzó la mano enguantada por encima de la cabeza. —¡Contacto!— gritó y dio al interruptor. El cadete impulsó la hélice y el motor rugió; a la izquierda de McDonough, la válvula de mariposa duplicada se deslizó hacia delante un poco mientras el piloto retenía el motor. McDonough cerró la cabina y luego el avión comenzó a rodar hacia el borde lejano e impreciso del campo de hierba.

El firmamento se hizo más brillante. Habían partido de nuevo, a sondear en la tumba de otro hombre y a preguntar a la apagada voz interior pidiéndole que legase cuantos recuerdos le habían quedado sin decir, en el momento de su muerte.

La Patrulla Civil Aérea es y ha sido desde 1941 auxiliar de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos, su actividad ha sido la patrulla costera y el trabajo de rescate marino. Para 1954 —cuando sus efectivos se componían de más de ochenta mil hombres y mujeres, quince mil de ellos con título de piloto— la Fuerza Aérea tuvo el valor suficiente como para designar a la P. C. A. como su arma de Inteligencia Aérea, con la misión de localizar a los derribados aviones enemigos y enviar por radio información de importancia militar.

Búsqueda Aérea, es primariamente, caída de aviones que pueden volar bajos y despacio. La inteligencia Aérea requiere velocidad, puesto que la clase de información que puede ofrecer un siniestro enemigo quizá no sirva ya dentro de pocas horas. Los aviones de la P. C. A., en su mayoría de un solo motor, modelos de aparatos particulares, ya habían demostrado ser ideales instrumentos aéreos para la búsqueda; la red de radio de la P. C. A., con sus seis mil quinientas estaciones móviles y fijas, era más que suficientemente rápida para conseguir información y conducirla a donde fuese necesario, mientras aún esta información tenía actualidad.

Pero el enemigo esperado, después de todo, era Rusia; ¿y cuántos civiles, incluso aquellos que sabían volar, navegar y operar un rayo transmisor, podían preguntar algo inteligente y sagaz en ruso, y es más, comprender la respuesta?

Fue el rápido y asombroso desarrollo de los métodos eléctricos para sondear el cerebro, lo que proporcionó la solución en particular el perfeccionamiento, durante la década del cincuenta al sesenta, de rápidos estímulos encaminados a refrescar la memoria visual. Bruscamente, los técnicos de electroencefalogramas ya no necesitaron utilizar el lenguaje para sondear el cerebro en busca de imágenes visuales y leerlas; ni siquiera era preciso que supiesen que no

funcionaban sus aparatos, permitiendo con eso dejar tranquilo su cerebro. Unos cuantos momentos de parpadeo en los ojos del sujeto, en una frecuencia elegida según una tabla y las imágenes vendrían en oleadas hasta las gafas fotoscópicas del operador, la frecuencia escogida sin el más ligero conocimiento básico de electrofisiología, como una mujer escogiendo ingredientes de cocina, aún ignorando exactamente el por qué hacía eso, bastaba; la química no tenía nada que ver con la elección.

Fue aquel descubrimiento de ingeniería lo que hizo que se instalasen sondeadores de tumbas en los asientos posteriores de los aviones de la P. C. A. cuando comenzó la guerra... porque las imágenes que se producían en las gafas fotoscópicas no paraban ni cuando el cerebro se hubiese muerto.

El mundo al alba, como vio McDonough desde una altura de novecientos metros, era un universo de largas formas esculpidas, casi tan móviles y tridimensionales como un panorama lunar cerca del fin de la luz del día. El aire estaba muy quieto y el Cub ronroneaba tan gentil a través de la bruma azulada como una abeja, ganando altura sobre el suelo en una serie de amplios círculos. En la última vuelta, el avión giró hacia el sur por encima de una granja propiedad de alguien a quien conoció Martinson, un hombre que estaba labrando su terreno desde el asiento de su tractor, y Martinson osciló las alas del aparato para saludarle recibiendo un ademán parecido al agitarse la antena de un insecto. Todo era engañosamente normal.

Entonces el horizonte subió por debajo del morro del Cub y Martinson se vio saliendo del valle. Un lago pasaba por debajo de ellos, moteado de islas y con pardas barracas de Camp Cejwin, una vez campamento veraniego para niños, pero ahora lleno de soldados durmiendo. Martinson continuó hacia el sur faldeando por Jervis, hasta que McDonough fue capaz de captar la línea principal del ferrocarril Erie, yendo hacia el noreste en dirección a Otisville y

Howells. La montaña a través de la que el río Otisville corría, era ya visible como una masa humeante a lo lejos, a la izquierda del amanecer.

McDonough puso la radio, que respondió con un balbuceo rítmico; el motor del Cub no estaba adecuadamente protegido por dispositivos antiparasitarios. Al fondo, la voz del oficial les llamaba:

—Hugonote a L-4. Hugonote a L-4.

—Aquí L-4. Te oímos, Andy, nos dirigimos hacia Otisville. Aquí arriba está tan liso como el vidrio. Todavía nada que informar.

—Te oímos débil pero claro. Estamos aprovisionando gasolina al Airokknocker. Lo seguiremos tan de prisa como sea posible. Todavía no hay marcaciones nuevas de las Fuerzas Aéreas. Si vienen, o si captáis algo, llamadnos en seguida. Corto.

—L-4 Hugonote. Nos perdimos la última frase Andy. Parasitos del motor. Nos perdimos la última frase. Por favor, repítela.

—Está bien, Mac. Si veis al bombardero, avisarnos en seguida. ¿Entendido? Cambio.

—Entendido, Andy. L-4 Hugonote, cambio y corto.

—Cambio y corto.

La trinchera del ferrocarril por debajo de ellos describía un amplio arco y se separaba en dos, engañosamente. Una de las líneas había sido abandonada años atrás, pero aún quedaban las vías instaladas y hubiera sido imposible a un forastero, saber desde el aire si estaba o no en explotación; el terreno desde un avión resulta engañoso al menos que conozcas perfectamente sus características. Martinson, sin embargo, conocía tan bien como McDonough cual de los dos ramales estaba fuera de uso así condujo al Cub en un giro ascendente hacia la montaña.

Las franjas rectangulares de terreno cultivado quedaron atrás, salpicadas de puntitos minúsculos que eran vacas. Aparentemente tan inmóviles como juguetes.

Al cabo de un rato la engañosa línea de ferrocarril giró bruscamente hacia el este, entrando en unos bosques enteramente verdes y no volviendo a salir jamás. La montaña se hizo mayor, con la bruma matinal alzándose en la ladera más próxima, como si todo el bosque estuviese hirviendo violentamente.

Martinson volvió la cabeza para mirar por el rabillo del ojo el asiento trasero, pero McDonough denegó con un gesto. No había posibilidad alguna de que el bombardero que se estrelló estuviese en aquella ladera cubierta por un farallón rocoso e imponente.

Martinson se encogió de hombros y echó hacia atrás la palanca de mando. El avión ascendió hacia el firmamento, pasó los mil doscientos metros y llegó a los mil quinientos.

El lago Hawthorne pareció circular por debajo de las gruesas gomas de los neumáticos del Cub, como un zafiro irregular incrustado en el color verde pomelo de la montaña. El altímetro siguió ascendiendo despacio en su esfera; Martinson no corría ningún riesgo de ser arrollado por la corriente de succión del otro lado de la colina. A mil ochocientos metros echó hacia atrás la palanca y liberó el avión, luego recorrió el techo de la cabina y se asomó para mirar abajo.

Pero no se veía signo de ningún avión derribado en aquel lado de la montaña. Turbado, McDonough alzó la aleta superior de la cabina del lado derecho, se ajustó al asiento sujetándose con el cinturón de seguridad para resistir mejor la corriente de aire y sacó la cabeza recibiendo el chorro de viento producido por la velocidad y la altura. No había nada que ver en el suelo. Directamente debajo, el borde cortado a cuchillo del acantilado del que salían las vías del ferrocarril que de nuevo derivaba despacio, alejándose de la cueva del Cub; justo a menos de dos dedos, había la caja de fósforos que era el apeadero de Otisville. Una especie de salero cerca de la caja de cerillas, representaba el depósito del agua y, después unos granitos parecidos a

los de pimienta, venían a ser una pequeña multitud de personas esperando, aunque el próximo tren que se detendría en Otisville tendría que ser el Erie núm. 6.

Tocó el hombro de Martinson. El ayudante echó la cabeza atrás y gritó:

—¿Qué?

—Ribera derecha. Algo ocurre en torno a la estación de Otisville. Baja un poco. El ayudante disminuyó la abertura de la mariposa del carburador y echó hacia delante la palanca. El avión, planeando, comenzó a resbalar despacio a lo largo de la zona que quedaba a la derecha del ferrocarril.

—No puedo bajar demasiado aquí —dijo—. Si nos pilla la corriente de succión, nos estrellaremos contra la montaña.

—Lo sé. Sigue unos cuatro o cinco kilómetros y vuelve como si fuésemos a aterrizar. Entonces podrás trepar gracias a esa corriente de succión. Quiero ver lo que ocurre ahí abajo.

Martinson se encogió de hombros y abrió de nuevo la mariposa de aire. El Cub trepó en busca de mayor altura, luego dio media vuelta sobre Howells en busca de un hipotético campo de aterrizaje.

El avión entró en vuelo normal y McDonough asomó el cuello. A los pocos momentos fue capaz de ver lo que ocurría abajo. La montaña desde este lado era aguda y escarpada; un bombardero averiado no hubiera podido sobrepasarla. De noche, por otra parte, la boca del túnel del ferrocarril estaba señalada por tres lados, por las luces de la estación a la izquierda, el letrero de neón de la taberna que se alzaba en el borde del acantilado de Otisville (población, tres mil habitantes... Ciudad con mínima de altura y saludable) y a la derecha por la propia señal ordinaria del Erie. El radar hubiese mostrado el resto: el sendero verde e irregular de la zanja que conducía directamente a aquel fondo de saco de las luces, la más imprecisa de contornos que hay

en la montaña. Todos estos signos significarían siempre en cualquier idioma «túnel».

El piloto del bombardero había corrido el mayor de todos los riesgos posibles: se le vio deslizándose a lo largo del camino derecho, con la esperanza de meter su fuselaje limpiamente dentro del túnel, dejando atrás sus alas, con sus motores peligrosos y sus tanques de combustible. Era una locura absoluta, pero eso es lo que había hecho.

Y, milagro de los milagros, lo logró. McDonough podía ver ahora las alas, empotradas en dos perfiles bidimensionales por encima de las pilastras del túnel. Habían golpeado con tanta fuerza que su combustible debió evaporarse al instante; por lo menos, no había allí rastro de fuego. Ni tampoco de ningún fuselaje.

El cuerpo del bombardero estaría dentro de la montaña, probablemente a mitad de camino o más allá del túnel de casi dos kilómetros de longitud. Era inconcebible que pudiese quedar algo de él; pero si tuvo lugar un milagro, también eran posible dos.

No era de extrañar que la pequeña estación de Otisville se viese salpicada de gente curiosa.

—L-4 Hugonote. L-4 Hugonote. Andy. ¿Estás ahí?

—Te oímos, Mac. Adelante.

—Hemos encontrado tu bombardero. Está dentro del túnel de Otisville. Cambio.

—Llamamos a L-4. Has perdido el juicio.

—Da igual, el caso es que está ahí dentro. Vamos a tratar de aterrizar. Envíanos el equipo en cuanto puedas. Corto.

—Hugonote L-4 No seas idiota de remate, Mac, ahí no puedes aterrizar.

—Corto —dijo McDonough. Tocó al hombro de Martinson y apremiante gesticuló hacia abajo.

—¿Quieres aterrizar? —dijo Martinson—. ¿Por qué no lo dijiste? Nunca lograremos bajar en una pasada como la que estamos haciendo —aclaró el ruido del motor con un breve