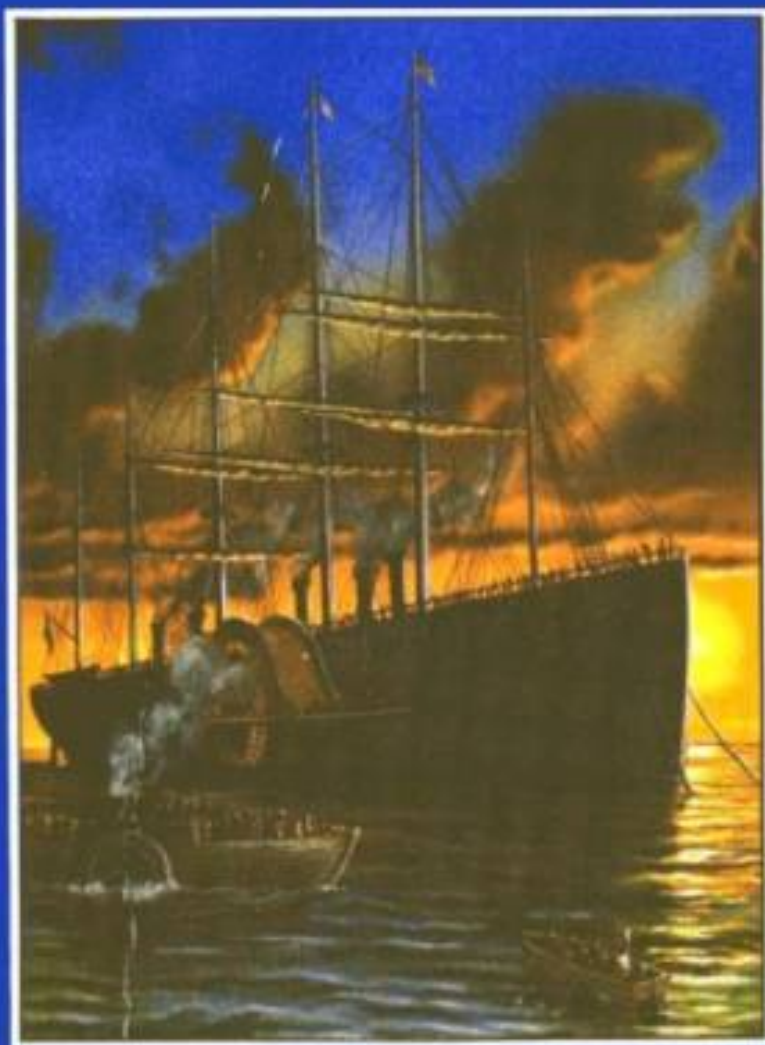


Julio Verne

Una ciudad flotante



El Transatlántico *Great Eastern* es un lujoso y gigantesco barco de vapor, de construcción inglesa pero fletado por franceses, que viaja de Liverpool a Nueva York; una obra maestra de la arquitectura naval, una ciudad flotante, un pedazo de condado desprendido del suelo inglés, pero también un lugar donde se podrá encontrar todos los instintos y pasiones de los hombres.

CAPÍTULO I

Llegué a Liverpool el 18 marzo de 1867. El *Great-Eastern* debía zarpar a los pocos días para Nueva York, y acababa de tomar pasaje a su bordo. Viaje de aficionado, ni más ni menos. Me entusiasmaba la idea de atravesar el Atlántico sobre aquel gigantesco barco. Contaba con visitar el norte de América, pero esto era sólo accesorio. El *Great-Eastern* ante todo; el país celebrado por Cooper, después. En efecto, el buque de vapor a que me refiero es una obra maestra de arquitectura naval. Es más que un barco, es una ciudad flotante, un pedazo de condado desprendido del suelo inglés y que, después, de haber atravesado el mar, debía soldarse al continente americano. Me figuraba aquella masa enorme arrastrada sobre las olas, su lucha con los vientos a quienes desafía, su audacia ante el importante mar, su indiferencia a las expresadas olas, su estabilidad en medio del elemento que sacude, como si fueran botes, los *Wario* y los *Sollerino*. Pero mi imaginación se quedó corta. Durante mi travesía, vi todas estas cosas y otras muchas que no son del dominio marítimo. Siendo el *Great-Eastern* no sólo una máquina náutica, sino un microscopio, pues lleva un mundo consigo, nada tiene de extraño que en él se encuentren, como en otro teatro más vasto, todos los instintos, todas las pasiones, todo el ridículo de los hombres.

Al dejar la estación me dirigí a la fonda de Adephi. La partida del *Great-Eastern* estaba anunciada para el 30 de marzo, pero, deseando presenciar los últimos preparativos, pedí permiso al capitán Anderson, comandante del buque;

para instalarme desde luego a bordo. El capitán accedió con mucha finura.

Bajé al día siguiente, hacia los fondeaderos que forman una doble fila de *docks* en las orillas del Mersey. Los puentes giratorios me permitieron llegar al muelle de New-Prince, especie de balsa móvil que sigue los movimientos de la marea y que sirve de embarcadero a los numerosos botes que hacen el servicio de Birkenhead, anejo de Liverpool, situado en la orilla izquierda del Mersey.

Este Mersey, como el Támesis, es un insignificante curso de agua, indigno del nombre de río, aunque desemboca en el mar. Es una vasta depresión del suelo, llena de agua, un verdadero agujero, propio por su profundidad, para recibir buques del mayor calado, tales como el *Great-Eastern*, a quien están rigurosamente vedados casi todos los puertos del mundo. Gracias a su disposición natural, esos dos riachuelos, el Támesis y el Mersey, han visto fundarse en sus desembocaduras dos inmensas ciudades mercantiles, Londres y Liverpool; por idénticas causas existe Glasgow sobre el riachuelo Clyde.

En la cala de New-Prince se estaba calentando un tén-der, pequeño barco de vapor dedicado al servicio del *Great-Eastern*. Me instalé sobre su cubierta, ya llena de trabajadores que se dirigían a bordo del gigantesco buque. Cuando estaban dando las siete de la mañana en la torre Victoria, largó el tén-der sus amarras y siguió a gran velocidad la ola ascendente del Mersey.

Apenas había desatracado, reparé en un joven que quedaba en la cala, su estatura era elevada y su fisonomía aristocrática era la que distingue al oficial inglés. Me pareció reconocer en él a uno de mis amigos, capitán del ejército de la India, a quien no había visto hacía muchos años. Pero sin duda me engañaba, pues el capitán Macelwin no podía haber regresado de Bombay sin que yo lo supiera. Además, Macelwin era un muchacho alegre, un compañero divertido, y el personaje que estaba ante mis ojos parecía triste y

como abrumado por un dolor secreto. La rapidez con que se alejaba el ténider hizo que muy pronto se desvaneciera la impresión producida en mi mente por aquella semejanza.

El *Great-Eastern* se hallaba anclado a unas tres millas más arriba, a la altura de las primeras casas de Liverpool. Desde el muelle de New-Prince era imposible verlo. No lo distinguí hasta que llegamos al primer recodo del río. Su imponente mole parecía un islote medio dibujado entre la bruma. Se nos presentaba de proa, pero el ténider lo rodeó y pronto pude ver toda su longitud. Me pareció lo que era: ¡enorme! Tres o cuatro «carboneros» arrimados a él, vertían en su interior, por las aberturas practicadas sobre la línea de flotación, su cargamento de carbón de piedra. Junto al *Great-Eastern* aquellas fragatas parecían lanchas. Sus chimeneas no llegaban a la primera línea de portas de luz practicadas en su casco; sus masteleros de juanete no pasaban de sus bordas. El gigante hubiera podido colgarlas de sus pescantes, como botes de vapor.

Entretanto, el ténider se acercaba y pasó bajo el estrave derecho del *Great-Eastern*, cuyas cadenas se estiraban violentamente por el empuje de las olas, y atracó a su banda de babor, al pie de la ancha escalera que serpenteaba por sus costados. La cubierta del ténider apenas alcanzaba la línea de flotación del coloso, línea que debía llegar al agua cuando la carga fuera completa, pero que aún se hallaba dos metros por encima de las olas.

Mientras los trabajadores desembarcaban presurosos y trepaban por los tramos de la escalera del buque, yo, con el cuerpo echado hacia atrás y la cabeza aún más echada atrás que el cuerpo, como un viajero veraniego que mira un edificio elevado, contemplaba las ruedas del *Great-Eastern*.

Vistas de lado, parecían flacas, escuálidas, aunque la longitud de sus palas fuera de cuatro metros; pero de frente presentaba un aspecto monumental. Su elegante armadura, la disposición de su sólido cubo, punto de apoyo de todo el sistema, sus puntales cruzados, destinados a man-

tener la separación de la triple llanta, aquella aureola de rayos encarnados, aquel mecanismo medio perdido en la sombra de los anchos tambores que coronaban el aparato, todo aquel conjunto impresionaba el ánimo y evocaba la idea de alguna potencia huraña y misteriosa.

¡Con qué energía, aquellas palas de madera, tan vigorosamente encajadas, debían azotar las aguas que, en aquellos momentos, el flujo rompía contra ellas! ¡Qué hervor el de las líquidas ondas, cuando aquel poderoso artificio las sacudiera, golpe tras golpe! ¡Qué de truenos en la caverna de aquellos tambores, cuando el *Great-Eastern* marchaba a todo vapor, al impulso de aquellas ruedas de 53 pies de diámetro y 160 de circunferencia, de 90 toneladas de peso y moviéndose con la velocidad de 11 vueltas por minuto!

Los pasajeros del ténider habían desembarcado; puse el pie en los calados escalones de hierro, y algunos instantes después, me hallaba a bordo del *Great-Eastern*.

CAPÍTULO II

La cubierta aún no era mas que un inmenso astillero entregado a un ejército de trabajadores. No podía convencerme de que aquello fuera un buque. Muchos miles de hombres, jornaleros, marineros de la tripulación, maquinistas, oficiales, curiosos, se cruzaban, se codeaban sin incomodarse, unos por el puente, otros por las máquinas, unos agrupados, otros dispersos, por la jarcia, entre la arboladura, todos formando un revoltijo imposible de describir. Aquí, garuchas volantes elevaban enormes piezas de fundición; allá, cabrias de vapor izaban pesadas vigas: sobre la cámara de las máquinas se balanceaba un cilindro de hierro verdadero tronco de metal; hacia la proa, las vergas trepaban; gimiendo, a lo largo de los masteleros; hacia la popa, se alzaba una andamiada que ocultaba, sin duda, un edificio en construcción. Se edificaba, se encajaba, se cepillaba, se pintaba, se clavaba, en incomparable desorden.

Mi equipaje estaba ya trasbordado. El capitán Anderson no se hallaba aún a bordo, pero uno de sus subordinados me instaló, con mis fardos, en un camarote de popa.

—Amigo —le dije—, aunque la salida del *Great-Eastern* está anunciada para mañana, es imposible que en veinticuatro horas estén concluidos estos preparativos. ¿Cuándo os parece que podremos salir de Liverpool?

Acerca de este punto, el personaje a quien me dirigía no estaba más enterado que yo. Me dejó solo. Entonces resolví visitar todos los rincones de aquel inmenso hormiguero, y empecé mi paseo, como un viajero curioso en una ciudad desconocida.

Un fango negro, ese lodo británico que se pega al empedrado de las ciudades inglesas, cubría la cubierta. Asquerosos arroyuelos serpenteaban por todos lados. Parecía que me hallaba en uno de los peores puntos del Uper-Thames-Street de Londres. Adelanté, rozando los camarotes que se prolongaban hacia la popa. Entre éstos y las bordas, a ambos lados del buque, se delineaban dos anchas calles o, por mejor decir, dos arrabales, ocupados por una multitud compacta. Así llegué al centro mismo del buque, entre los dos tambores, reunidos por un doble sistema de pasarelas.

Allí se abría el antro destinado a contener los órganos de la máquina de ruedas, y pude ver aquel admirable artificio de locomoción. Unos cincuenta trabajadores estaban repartidos en los huecos del metálico edificio, unos enganchados a los largos émbolos inclinados según diversos ángulos, otros colgados de las bielas; éstos ajustando el excéntrico, aquello asegurando con enormes llaves los cojinetes para los muñones. El tronco de metal, que descendía lentamente por la escotilla, era un nuevo árbol motor destinado a transmitir a las ruedas el movimiento de las bielas. De aquel abismo salía un ruido continuo, mezcla de sonidos agrios y discordantes.

Después de dirigir una ojeada a aquellos trabajos de ajuste, proseguí mi paseo y llegué a la popa, donde algunos tapiceros acababan de adornar una cámara bastante espaciosa, designada con el nombre de *smoking-room*, que era el salón de fumar y a la vez el café de aquella ciudad flotante, alumbrado por catorce ventanas, con cielo raso blanco y oro y con las paredes adornadas con molduras y cuarterones de madera de limoncillo. Después de atravesar una especie de plazuela triangular, que formaba la proa del puente, llegué al estrave, que caía a plomo sobre la superficie de las aguas.

Desde aquel punto extremo pude ver, por un jirón de las bramas, la popa del *Great-Eastern*, a más de dos hectó-

metros de distancia; semejante coloso bien merece que se empleen tales unidades para valuar sus gigantescas dimensiones.

Regresé por la calle de estribor, evitando el choque de las poleas que se columpiaban en los aires y los latigazos de la jarcia que el viento sacudía, librándome ya del beso de una volante, ya de las escorias inflamadas que una fragua vomitaba como un ramillete de fuegos artificiales. Apenas divisaba la parte superior de los mástiles, de 200 pies de altura, que se perdían entre la niebla a la que mezclaban su negro humo los *tenders* de servicio y los «carboneros». Más allá de la grande escotilla de la máquina de ruedas, observé una pequeña «fonda» a mi izquierda, y después la larga fachada de un palacio coronado por una azotea cuya barandilla estaban adornando. Por fin, llegué a la popa, el lugar donde se alzaba la andamiada consabida. Allí, entre el último camarote y el vasto enrejado sobre el cual se elevaban las cuatro ruedas del gobernalle, unos maquinistas acababan de instalar una máquina de vapor, compuesta de dos cilindros horizontales y de un complicado sistema de piñones, palancas y ruedas de escape. No comprendí al pronto su destino, pero me pareció que en aquella parte, como en las demás, los preparativos estaban muy lejos de tocar a su término.

¿Por qué tanto retraso? ¿Por qué tanta compostura en un buque relativamente nuevo? Diremos, sobre esto, algunas palabras.

Después de unas veinte travesías entre Inglaterra y America, una de las cuales fue señalada por accidentes muy graves, la explotación del *Great-Eastern* quedó momentáneamente abandonada. Aquel inmenso barco, dispuesto para el transporte de viajeros, no parecía servir para nada: la desconfiada casta de los pasajeros de ultramar lo despreciaba. Después del fracaso de las primeras tentativas para establecer el cable sobre su meseta telegráfica (mal éxito, debido en gran parte a la insuficiencia de los buques

que lo transportaban), los ingenieros se acordaron del *Great-Eastern*. Sólo él podía almacenar a bordo aquellos 3400 kilómetros de alambre, que pesaban 4500 toneladas. Sólo él podía, gracias a su indiferencia a los embates del mar, desarrollar y sumergir aquél inmenso calabrote. Pero la estiba del cable en el buque exigió cuidados especiales. Se quitaron dos calderas de cada seis y una chimenea de cada tres, pertenecientes a la máquina de la hélice, y en su lugar se dispusieron vastos recipientes, para alojar el cable preservándolo una capa de agua de las capas atmosféricas. De este modo, el hilo pasaba de aquellos lagos flotantes al mar, sin sufrir el contacto de la atmósfera.

La operación de tender el cable se efectuó con pleno éxito, y después, el *Great-Eastern* fue relegado de nuevo a su costoso abandono. Tuvo entonces lugar la Exposición Universal de 1867. Una compañía francesa, llamada de los *Fletadores del Great-Eastern*, se fundó, con el capital de dos millones de francos, con la intención de emplear el inmenso buque en el transporte de visitantes transoceánicos. De aquí la necesidad de volver a apropiarse el *Great-Eastern* a este destino, de cegar los recipientes, restablecer las calderas, agrandar los salones que debían habitar muchos miles de pasajeros; de construir aquellos camarotes con comedores suplementarios, y por último, de disponer tres mil camas en los costados del inmenso casco.

El *Great-Eastern* fue fletado al precio de 25 000 francos mensuales. Se ajustaron dos contratos con «G. Forrester y Compañía», de Liverpool: la primera, de 538 750 francos para el establecimiento de las nuevas calderas de hélice; la segunda, de 662 500 francos, para reparaciones generales y mobiliario del buque.

Antes de emprender estos últimos trabajos, el «Board of Trade» exigió que el buque fuera sacado del agua, para poder reconocer escrupulosamente su casco. Hecha esta costosa operación, se reparó cuidadosamente y con grandes gastos una ligera grieta de la quilla. Procedióse luego a la

instalación de las nuevas calderas. También fue preciso reemplazar el árbol motor de las ruedas, que se había resentido en el último viaje; aquel árbol, acodado en su parte central para recibir la biela de las bombas, fue substituido por un árbol provisto de dos excéntricos, lo cual aseguraba la solidez de tan importante pieza, que sufre todo el esfuerzo. Por primera vez, el gobernalle iba a ser movido por el vapor.

A esta delicada maniobra estaba destinada la máquina en que hemos visto trabajar a los operarios mecánicos, en la popa. El piloto, colocado sobre la pasarela del centro, entre los aparatos de señales de las ruedas y de la hélice, tenía bajo los ojos un cuadrante provisto de una aguja móvil, que le indicaba a cada instante la posición de su barra. Para modificarla le bastaba imprimir un leve movimiento a una ruedecilla de un pie de diámetro, colocada verticalmente, al alcance de su mano. Las válvulas se abrían acto continuo; el vapor de las calderas se precipitaba por largos tubos o conductos a los dos cilindros de la pequeña máquina; los émbolos se movían con rapidez, las transmisiones funcionaban, y el gobernalle obedecía instantáneamente a esta irresistible combinación de fuerzas. Esto debía suceder, según la teoría, si la práctica no demostraba otra cosa, un solo hombre podría gobernar, con un dedo, la masa colosal del *Great-Eastern*.

Por espacio de cinco días prosiguieron los trabajos con febril actividad. Los retrasos perjudicaban notablemente a la empresa de los fletadores, pero los contratistas no podían hacer más. La partida se fijó irrevocablemente para el día 26 de marzo. El 25, la cubierta del *Great-Eastern* estaba aún obstruida por todo el material suplementario.

Pero durante este último día, la cubierta, las pasarelas, los camarotes se desocuparon poco a poco; se deshicieron los andamios, desaparecieron las garruchas; se dio por terminado el ajuste de las máquinas; se golpearon los últimos pasadores y se apretaron los tornillos en las últimas tuercas;

las piezas bruñidas recibieron un barniz blanco que debía preservarlas de la oxidación durante el viaje; se llenaron los depósitos de aceite; la última placa descansó, por fin, sobre su mortaja metálica. Aquel día hizo el ingeniero la prueba de las máquinas. Una enorme cantidad de vapor se precipitó a la cámara de éstas. Asomado a la escotilla, envuelto en aquellas cálidas emanaciones, no me era posible ver nada, pero oía cómo los largos émbolos gemían al recorrer sus cajas de estopas y cómo oscilaban con ruido los gruesos cilindros sobre sus sólidos apoyos. Un fuerte hervor se producía bajo los tambores, mientras las palas golpeaban lentamente las aguas turbias del Mersey. Hacia la popa, la hélice azotaba las olas con su cuádruple rama. Las dos máquinas, independientes entre sí, estaban prontas a funcionar.

A eso de las cinco, atracó una lancha de vapor, destinada al *Great-Eastern*. Su locomóvil fue desprendida e izada luego al puente, por medio de cabrestantes. Pero no fue posible embarcar la lancha, pues su casco de acero pesaba tanto que los apoyos de las palancas cedieron bajo la carga, efecto que no se hubiera producido, sin duda, si se hubieran empleado balancines. Fue, pues, preciso abandonar aquella lancha, pero aún le quedaba al *Great-Eastern* un rosario de dieciséis embarcaciones colgadas de sus pescantes.

Por la tarde todo estaba ya concluido, o poco menos. Las calles, limpias, no ofrecían ya señal de barro; el ejército de los barrenderos había pasado por ellas. La estiba había terminado. Víveres, mercancías, combustible ocupaban las despensas, los almacenes y las carboneras. Sin embargo, el buque no se hundía aún hasta la línea de flotación, no sacaba los nueve metros reglamentarios, lo cual era un inconveniente para las ruedas, cuyas paletas, insuficientemente sumergidas, debían dar menos impulso. Pero, no obstante, podíamos partir. Me acosté, con la esperanza de salir al mar al día siguiente. No me engañaba. El 26 de marzo, al rayar

el día, vi flotar en el palo de mesana el pabellón americano, en el mayor el pabellón francés y en el trinquete el pabellón de Inglaterra.

CAPÍTULO III

En efecto, el *Great-Eastern* se disponía a zarpar. De sus cinco chimeneas se escapaban ya algunas volutas de humo negro. Una espuma caliente transpiraba a través de los pozos profundos que daban acceso a las máquinas. Algunos marineros bruñían los cuatro grandes cañones que debían saludar a Liverpool a nuestro paso. Algunos gavieros corrían por las vergas, recorriendo la jarcia para facilitar la maniobra. Se estiraban los obenques, encapillándolos debidamente y haciéndolos bajar a las mesas de guarnición. A eso de las once, los tapiceros clavaban los últimos clavos y los pintores daban la última mano de barniz. Después, todos se embarcaron en el tónder que los aguardaba. Así que la presión fue suficiente, se envió el vapor a los cilindros de la máquina motriz del gobernalle y los maquinistas reconocieron que el ingenioso aparato funcionaba regularmente.

El tiempo era bastante bueno; el sol se dejaba ver con claridad y sólo momentáneamente lo cubría alguna nube. En alta mar debía soplar bien el viento, lo cual importaba bastante poco al *Great-Eastern*.

Todos los oficiales se hallaban a bordo, repartidos por todo el buque, para preparar el aparejo. El Estado Mayor se componía de un capitán, un segundo, dos segundos oficiales, cinco tenientes, uno de ellos francés, mister H..., y un voluntario, francés también.

El capitán Anderson goza de gran reputación en la Marina mercante inglesa. A él se debe la colocación del cable transatlántico. Verdad es que si triunfó donde fracasaron sus antecesores fue porque trabajó en condiciones mucho

más favorables, teniendo el *Great-Eastern* a su disposición. Lo cierto es que su triunfo le valió el título de *sir*, otorgado por la reina. Encontré en él un comandante muy amable. Era un hombre de unos cuarenta años; sus cabellos tenían ese color rubio que se conserva a pesar de la edad, su estatura era elevada, su cara ancha y risueña y de tranquila expresión; su aspecto era verdaderamente inglés; su paso lento y uniforme, su voz dulce; sus ojos pestañeaban con frecuencia, sus manos nunca iban metidas en los bolsillos y siempre ostentaban estirados guantes; vestía con elegancia, pero con esta seña particular: la punta de su pañuelo blanco salía siempre del bolsillo de su levita azul con triple galón de oro.

El segundo del buque ofrecía un contraste singular con el capitán Anderson. Es fácil de retratar: es un hombrecillo vivaracho, muy moreno, con ojos algo inyectados, con barba negra que le llega a los ojos; piernas arqueadas que desafían todas las sorpresas del balance. Marino activo, vigilante, muy instruido en los pormenores, daba sus órdenes con voz breve órdenes que repetía el contramaestre con ese ronquido de león constipado peculiar a la Marina inglesa. El segundo se llamaba W... y era, según tengo entendido, un oficial de la Armada, empleado, con permiso especial, a bordo del *Great-Eastern*. Su modo de andar era de «lobo de mar» y debía de ser de la escuela de aquel almirante francés, valiente a toda prueba, que en el momento del combate gritaba siempre a su gente: «¡Animo, muchachos, no tropecéis! ¡Ya sabéis que tengo la costumbre de hacerme ascender!».

Las máquinas corrían a cargo de un ingeniero jefe, auxiliado por diez oficiales mecánicos. A sus órdenes maniobraba un batallón de 250 maquinistas, fogoneros o engrasadores, que no salían de las profundidades del barco.

Diez calderas, con diez fogones cada una, es decir, cien fuegos que vigilar, tenían al batallón ocupado noche y día.