

LOS PIRATAS DEL «*HALIFAX*»

JULIO VERNE

CAPÍTULO PRIMERO

EL CONCURSO

Primeros premios: *ex aequo*, Luis Clodi3n y Roger Hinsdale –proclam3 con sonora voz el director, Juli3n Ardagh.

Y estruendosos hurras y m3ltiples vivas, mezclados con fuertes aplausos, acogieron a los dos favorecidos de aquel concurso.

Despu3s, desde lo alto de un estrado levantado en mitad del gran patio de la «Antilian School», el director, prosiguiendo la lectura de la lista colocada ante 3l, dio a conocer los siguientes nombres:

–Segundo premio: Axel Vickbom; tercer premio: Alberto Leuwen.

Otra salva de aplausos, menos ruidosa que la anterior, pero que indicaba siempre un simp3tico auditorio.

El se3or Ardagh continu3:

–Cuarto premio: John Howard; quinto premio: Magnus Anders; sexto premio: Niels Harboe; s3ptimo premio: Hubert Perkins.

Y siguiendo el primer arranque, los bravos se prolongaron por efecto de la velocidad adquirida.

Quedaba por proclamar un 3ltimo nombre, pues aquel concurso especial deb3a comprender nueve premiados.

Este nombre fue anunciado al auditorio por el director.

–Premio octavo: Tony Renault.

Aunque el llamado Tony Renault ocupaba el 3ltimo lugar, no se le regatearon bravos y v3tores. Buen compa3ero, tan servicial como listo, s3lo amigos contaba entre los alumnos de la «Antilian School».

Conforme iban siendo llamados, cada uno de los favorecidos hab3a subido al estrado para recibir el «shake hands» del se3or Ardagh, volviendo despu3s a ocupar su sitio entre sus compa3eros, menos afortunados, que le aclamaban de buen coraz3n.

Se habr3a notado la diversidad de nombres de los nueve premiados, que indicaban su distinto origen, desde el punto de vista de la nacionalidad. Esta diversidad explicar3 por qu3 el establecimiento que dirigi3 el se3or Juli3n Ardagh en Londres, Oxford Street, 314, era conocido, y muy ventajosamente, bajo la denominaci3n de «Antilian School».

Quince a3os antes, el tal establecimiento hab3a sido fundado para los hijos originarios de las Grandes y las Peque3as Antillas. De all3 ven3an a Inglaterra los alumnos para empezar, continuar y acabar sus estudios, permaneciendo en dicho punto hasta los veint3n a3os, y recib3an una instrucci3n muy pr3ctica y completa, a la vez literaria, cient3fica, industrial y comercial. La «Antilian School» contaba unos sesenta alumnos, que pagaban precios bastante crecidos. Sal3an aptos para dedicarse a cualquier carrera, ya permaneciesen en Europa, ya debiesen regresar a las Antillas, si sus familias no hab3an podido abandonar aquella parte de las Indias occidentales.

Era raro, en el curso del a3o escolar, que no se encontraran, aunque no en igual n3mero, espa3oles, daneses, ingleses, franceses, holandeses, suecos y hasta venezolanos, originarios todos del archipi3lago de las islas de Barlovento y de las islas de Sotavento, cuya posesi3n se repart3an las potencias europeas o americanas.

Esta escuela internacional, creada exclusivamente para los j3venes de las Antillas, era entonces dirigida, con el concurso de muy distinguidos profesores, por el se3or Juli3n Ardagh. De cincuenta a3os de edad, serio y prudente administrativo, merec3a

justificadamente la confianza de las familias. Disponía de un personal de maestros de incontestable valía, que funcionaba bajo la responsabilidad del primero, ya se tratase de letras, ciencias o artes. No se descuidaba tampoco en la «Antilian School» la educación física; los variados ejercicios deportivos, tan recomendados y practicados en el Reino Unido; el cricket, el boxeo, el croquet, el fútbol, la natación, el baile, la equitación, el ciclismo; en fin, todas las ramas de la gimnástica moderna.

El señor Ardagh ponía también gran cuidado en unir los diversos temperamentos de aquellos jóvenes de distinta nacionalidad, para hacer surgir, en lo que era posible, viva simpatía entre ellos. No siempre resultaba esto en la medida de sus deseos, pues el instinto de raza podía a veces más que el buen consejo y los mejores ejemplos.

Pero aunque sólo quedasen algunas huellas de aquella fusión al salir de la escuela, este sistema de educación era digno de ser aprobado y hacía honor al establecimiento de Oxford Street.

Claro es que los variados idiomas que se usan en las Indias occidentales, eran corrientes entre los pensionistas. El señor Ardagh había tenido la feliz idea de imponerlos por turno, tanto en las clases como en el recreo; una semana se hablaba en inglés, otra en francés, en holandés, español, danés, sueco. Indudablemente los alumnos de raza anglosajona se encontraban en mayoría en la escuela, y tal vez tendían a imponer una especie de dominación física y moral; pero las otras islas de las Antillas estaban representadas en proporción suficiente. Hasta la isla de San Bartolomé, la única que dependía de los Estados escandinavos, poseía varios alumnos, entre otros, Magnus Anders, que había obtenido el quinto lugar en el concurso.

Realmente la tarea del señor Ardagh y de sus auxiliares no estaba exenta de algunas dificultades prácticas. Era preciso un verdadero espíritu de justicia, un método seguro y continuo, una mano hábil y firme para impedir que entre aquellos hijos de familias distinguidas naciesen rivalidades y envidias.

Precisamente a propósito del concurso se pudo temer que las ambiciones personales produjesen algún desorden, reclamaciones y envidias en el momento de la proclamación de los premiados. Pero, al fin, el resultado había sido satisfactorio. Un francés y un inglés ocupaban el primer puesto, habiendo obtenido igual número de puntos.

Si un súbdito británico ocupaba el penúltimo sitio, un ciudadano de la República francesa tenía el último, Tony Renault, del que ninguno de sus compañeros se mostraba envidioso; y en las otras plazas intermedias se sucedían diversos naturales de las Antillas inglesas, francesas, danesas y holandesas. No venezolanos ni españoles, por más que el personal escolar del establecimiento contase en aquella época con una quincena de ellos. Hay que tener en cuenta que aquel año los alumnos originarios de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, las Grandes Antillas, comprendidos entre doce y quince años, eran los más jóvenes, y no estaban, por tanto, en disposición de intervenir en aquel concurso, que exigía por lo menos diecisiete años de edad.

En efecto, el concurso había versado, no solamente sobre materias científicas y literarias, sino también sobre cuestiones etnológicas, geográficas y comerciales relacionadas con el archipiélago de las Antillas, su historia, su pasado, su presente, su porvenir, sus relaciones con los diversos Estados europeos, que después de lo primeros descubrimientos habían unido una parte de él a su imperio colonial.

Y ahora digamos cuál era el objeto del referido concurso y qué ventajas habían de obtener los premiados. Se trataba de poner a su disposición pensiones de viaje y permitirles satisfacer durante algunos meses el afán de las exploraciones y cambios de lugares, tan natural en jóvenes que no habían pasado de los veintiún años.

Nueve eran a los que les sería concedido no correr el mundo entero, como la mayoría de ellos hubiera deseado, pero sí visitar alguna interesante comarca del Viejo o del Nuevo Continente. ¿Quién había tenido la idea de fundar aquellas pensiones? Una rica antillana,

de origen inglés, la señora Catalina Seymour, que vivía en la Barbada, una de las colonias británicas del archipiélago, y el nombre de la cual fue entonces pronunciado por vez primera por el señor Ardagh.

Este nombre fue acogido con grandes hurras por el auditorio.

–¡Bravo...! ¡Bravo por la señora Seymour...!

El director había revelado el nombre de la bienhechora. Pero, ¿de qué viaje se trataba? Ni él ni nadie lo sabían todavía; transcurridas veinticuatro horas se revelaría el secreto. El director iba a enviar un cablegrama a Barbada comunicando el resultado del concurso, y la señora Catalina Seymour le contestaría indicándole la región por la que los pensionados habían de efectuar el viaje.

Se comprenderá la vivacidad de las frases cambiadas entre los pensionados, que se veían ya arrastrados a los más curiosos países del mundo, a los más lejanos y desconocidos. Se reservaban o se abandonaban al ardor de la imaginación, según su temperamento; pero lo cierto es que el tumulto era general.

–Yo creo –decía Roger Hinsdale, inglés hasta la punta de las uñas– que iremos a visitar alguna porción del dominio colonial de Inglaterra, y es bastante extenso para poder elegir...

–Iremos al África central –afirmaba Luis Clodión–, a la famosa, portentosa África, como diría nuestro administrador, y seguiremos las huellas de los grandes exploradores...

–No... Será una exploración de las regiones polares –afirmaba Magnus Anders, que hubiera caminado con gran placer tras las huellas de su glorioso compatriota Nansen.

–Yo pido que sea a Australia –intercalaba John Howard–. Después de Tasman, Dampier, Burs, Vancouver, Baudin, Dumont d'Urville, aún quedan por hacer grandes descubrimientos... Tal vez minas de oro que explotar...

«Será más bien alguna hermosa comarca de Europa –pensaba Alberto Leuwen, que, por su carácter holandés, no era propenso a las exageraciones–. ¡Quién sabe...! Tal vez una sencilla excursión por Escocia o Irlanda.

–Yo apuesto a que se trata de un viaje alrededor del mundo –exclamó el fogoso Tony Renault.

–¡Vamos! –dijo el prudente Axel Vickborn–. Sólo disponemos de siete u ocho semanas, y la exploración se limitará, por tanto, a los países vecinos.

El joven danés tenía razón. Además, las familias no hubiesen aceptado una ausencia de varios meses, que hubiera expuesto a sus hijos a los peligros de una expedición lejana, y tampoco el señor Ardagh habría tomado sobre sí la responsabilidad de este viaje.

Después de la discusión sobre las intenciones de la señora Seymour, relativas a la excursión proyectada, entablóse otra sobre el modo de realizar el viaje.

–¿Iremos a pie, a guisa de turistas, con la maleta al hombro y al bastón en la mano? –preguntó Hubert.

–No... En carruaje... ¡En *mail-coach*! –dijo Niels Harboe.

–En ferrocarril –respondió Alberto Leuwen–, con billetes circulares y a cargo de la agencia Cook...

–Yo más bien creo que el viaje se efectuará a bordo de un paquebote, tal vez un transatlántico –declaró Magnus Anders.

–No... En globo –exclamó Tony Renault–, y con dirección al Polo Norte.

Y así prosiguió la discusión, inútil, sí, pero con el fuego tan natural en jóvenes. El director tuvo que intervenir, si no para ponerles de acuerdo, para manifestarles que aguardasen la respuesta que se diera al telegrama expedido a la Barbada.

–¡Paciencia! –dijo–. He enviado a la señora Catalina Seymour los nombres de los premiados, su clasificación, la indicación de su nacionalidad, y esta generosa señora nos dará a conocer sus intenciones respecto a las pensiones de viaje. Si contesta por telegrama,

dentro de algunas horas sabremos a qué atenernos. Si responde por carta, habrá que esperar seis o siete días. Y ahora al estudio, y a cumplir con vuestras obligaciones.

—¡Cinco o seis días! —exclamó aquel diablo de Tony Renault—. ¡Yo no podré vivir hasta entonces!

Y tal vez expresaba, bajo esta forma, el estado del espíritu de algunos de sus compañeros, como Hubert Perkins, Niels Harboe, Axel Vickborn, de temperamento tan vivo como el suyo. Luis Clodión y Roger Hinsdale, los dos primeros premios del concurso, mostraban más calma. Respecto a los suecos, a los daneses y a los holandeses, no abandonaban su flema original. A los pensionistas americanos de la «Antilian School», probablemente no les hubiera correspondido el premio de la paciencia.

Realmente la excitación de aquellos jóvenes espíritus se explicaba.

¡No saber a qué parte del mundo iba a enviarles la señora Seymour! Preciso es, además, advertir que se estaba a mediados de junio, y si el tiempo consagrado al viaje debía ser el de las vacaciones, la partida no se efectuaría antes de seis semanas.

Así lo pensaba el señor Ardagh, de acuerdo en este punto con la mayoría de los alumnos de la «Antilian School». En tales condiciones, la ausencia de los pensionados no se prolongaría más de dos meses, y estarían de regreso para empezar las clases en octubre; lo que sería del agrado de las familias y del personal de la escuela.

Dada, pues, la duración de las vacaciones, no se podía tratar de una expedición a regiones lejanas; y los más juiciosos guardábanse de viajar con la imaginación por las llanuras de Siberia, los desiertos del Asia Central, los bosques de África o las pampas de América. Sin abandonar el Antiguo Continente, ni aun Europa, existen interesantes comarcas que visitar fuera del Reino Unido; Alemania, Rusia, Suiza, Austria, Francia, Italia, España, Holanda, Grecia... ¡Qué de recuerdos para apuntar en el álbum del turista, y qué novedad de impresiones para aquellos jóvenes que, en su mayor parte, eran aún niños cuando atravesaron el Atlántico para venir de América a Europa! Aun limitado a los Estados vecinos de Inglaterra, se comprende que este viaje debía excitar mucho su impaciencia y su curiosidad.

En fin, como el telegrama no llegó ni en aquel día ni en los siguientes, la respuesta se recibiría por carta dirigida desde Barbada al director señor Julián Ardagh, «Antilian School», 314, Oxford Street, Londres, Reino Unido, Gran Bretaña.

Ahora corresponde dar una explicación a la palabra «antilian» que figuraba sobre la puerta de la institución. Sin duda, había sido expresamente inventada. En efecto; en la nomenclatura de la geografía británica, las Antillas son llamadas «Caribbean Islands». En los mapas del Reino Unido, lo mismo que en los de América, no son designadas de otro modo. Pero «Caribbean Islands» significa islas de los caribes, y esta palabra recuerda los feroces indígenas del archipiélago, las escenas de matanzas y canibalismo que desolaron las Indias occidentales. ¿Podía ponerse en los prospectos del establecimiento este abominable título: «Escuela de los Caribes»? ¿No se hubiera pensado que allí se enseñaba el arte culinario aplicado a la carne humana? Así es que el título de «Antilian School» había parecido más conveniente, tratándose de jóvenes originarios de las Antillas, y a los que se daba una educación puramente europea.

A falta de telegrama, se esperaba una carta, a no ser que aquel concurso para pensiones de viaje fuese un engaño de mal gusto. Pero no; entre la señora Catalina Seymour y el señor Ardagh había mediado correspondencia sobre dicho punto. La generosa señora no era un ser imaginario: habitaba en la Barbada, allí era conocida de antiguo, y se la consideraba una de las más ricas propietarias de la isla.

Ahora sólo faltaba, pues, hacer buena provisión de paciencia, espionando mañana y noche la hora en que llegaba el correo del extranjero. No hay que decir que en particular los nueve premiados eran los que se asomaban a las ventanas que daban sobre Oxford Street, con el objeto de esperar la llegada del cartero del barrio. Desde que a lo lejos

aparecía su blusa roja –ya se sabe que lo rojo es visible a gran distancia–, los interesados bajaban por la escalera, precipitábanse en el patio y corrían hacia la puerta preguntando al cartero, aturdiéndole con sus palabras, y faltando poco para que le destrozasen la cartera:

–¡No...! ¡Ninguna carta de las Antillas...! ¡Ninguna...! ¿No sería conveniente enviar un segundo cablegrama a la señora Seymour, a fin de asegurarse de que el primero había llegado a su destino, y darle prisa para que contestara telegráficamente?

En aquellas vivas imaginaciones surgían mil temores para explicar aquel inexplicable retraso. ¿Acaso el paquebote- que hacía el servicio postal entre las Antillas e Inglaterra había naufragado? ¿Acaso la Barbada había desaparecido en uno de esos temblores de tierra que tan terribles son en las Indias occidentales? ¿Había muerto la generosa dama en uno de esos cataclismos? ¿Es que Francia, Holanda, Dinamarca, Suecia, el Reino Unido, acababan de perder uno de los más hermosos florones de su imperio colonial en el Nuevo Mundo?

–No... No... –contestaba el señor Ardagh–. Una catástrofe de esa especie sería conocida. Por los periódicos sabríamos todos los detalles.

–Si los transatlánticos llevasen palomas mensajeras, siempre se sabría si hacían buen viaje –exclamó Tony Renault.

La observación era muy justa; pero, con gran disgusto de los alumnos de la «Antilian School», este servicio no funcionaba aún.

Tal estado de cosas no podía prolongarse. Los profesores no conseguían calmar la excitación de los espíritus. No se trabajaba ni en las clases ni en la sala de estudio. No solamente los premiados en el concurso sino sus compañeros pensaban en cosa distinta que en el cumplimiento de sus deberes escolares.

El señor Ardagh estaba tranquilo. ¿No era natural que la señora Seymour se abstuviese de contestar por telegrama?

Sólo una carta, y una carta detallada, podía contener las instrucciones a las que habría que conformarse; hacer conocer lo que sería aquel viaje, en qué condiciones se efectuaría, en qué época debía ser emprendido, qué duración tendría, cómo habían de distribuirse los gastos, a qué cantidad se elevarían las pensiones puestas a disposición de los nueve premiados. Estas explicaciones exigirían dos o tres páginas, y no podían formularse en ese lenguaje ininteligible que aún hablan los negros de las colonias indias.

Pero estas justas observaciones no producían efecto, y la agitación no se calmaba. Además, los alumnos que no habían obtenido premio, envidiosos en el fondo del buen éxito alcanzado por sus compañeros, comenzaban a burlarse de ellos. Aquello era una broma manifiesta. No había ni un céntimo para aquellas supuestas pensiones de viaje. ¡Aquel mecenas con enaguas que decía llamarse Catalina Seymour, no existía! ¡El concurso no era más que uno de tantos «humbugs» importados de América, su país de origen por excelencia...!

Al fin, el señor Ardagh se ajustó al siguiente plan: esperaría la llegada a Liverpool del próximo paquebote, que traería el correo de las Antillas anunciado para el día 23 del corriente. Si no había carta de la señora Seymour, le enviaría un nuevo telegrama.

No fue necesario. El día 23, en el correo de la tarde, llegó una carta con sello de la Barbada. Esta carta era de puño y letra de la señora Seymour, y, según las indicaciones de esta señora, las pensiones estaban afectas a un viaje por las Antillas.

CAPÍTULO II

LAS IDEAS DE LA SEÑORA SEYMOUR

Un viaje a diversas islas de las Indias occidentales...! ¡Esto era lo que se debía a la generosidad de la señora Seymour...! Al parecer, los premiados debían declararse satisfechos.

Sin duda, había que renunciar a la interesante perspectiva de aquellas lejanas exploraciones a través del África, Asia, Oceanía, en las comarcas poco conocidas del Nuevo Continente, tanto en las regiones del Polo Sur como en las del Polo Norte. Pero si al principio experimentóse alguna decepción, si sólo se trataba de un viaje a las Antillas, era, sin embargo, un agradable empleo de las vacaciones próximas, y el señor Ardagh hizo comprender fácilmente a los elegidos en el concurso todas las ventajas del viaje.

En efecto; ¿no eran las Antillas su país natal? La mayor parte de ellos habíanlas abandonado siendo aún niños para ir a Europa a educarse. Apenas si habían pisado el suelo de aquellas islas que les habían visto nacer, y apenas si su memoria conservaba algún recuerdo de ellas. Aunque sus familias hubiesen abandonado aquel archipiélago –a excepción de una sola–, sin tener intención de volver a él, los alumnos premiados encontrarían allí parientes, amigos, y, bien considerado, era un hermoso viaje para ellos.

Se comprenderá así si se tiene en cuenta la situación personal de los nueve premiados.

Primero hablemos de los que eran de origen inglés, en gran número en la «Antilian School»:

Roger Hinsdale, de Santa Lucía, de veinte años, cuya familia, retirada de los negocios y con regular fortuna, vive en Londres.

John Howard, de la Dominica, dieciocho años, cuyos padres se han establecido en Manchester como industriales.

Hubert Perkins, de Antigua, diecisiete años, cuya familia, compuesta de padre, madre y dos hermanas jóvenes, no había abandonado la isla natal, adonde el joven debía volver al terminar su educación, para entrar en una casa de comercio.

He aquí ahora los franceses, de los que había una docena en la «Antilian School»:

Luis Clodión, de la Guadalupe, veinte años, perteneciente a una familia de armadores establecida en Nantes desde algunos años atrás.

Tony Renault, de la Martinica, diecisiete años, el mayor de cuatro hijos; familia de empleados que vive en París.

Ahora los daneses:

Niels Harboe, de Santo Tomás, diecinueve años, huérfano, y cuyo hermano, seis años mayor que él, sigue en las Antillas.

Axel Vickborn, de Santa Cruz, diecinueve años, cuya familia se dedica en Copenhague al comercio de maderas.

Los holandeses están representados por Alberto Leuwen, de San Martín, veinte años, hijo único, cuyos padres habitan en los alrededores de Rotterdam.

En cuanto a Magnus Anders, de origen sueco, nacido en San Bartolomé, de diecinueve años, su familia se ha establecido recientemente en Gotteborg, Suecia, y no ha renunciado a volver a las Antillas, una vez hecha su fortuna.

Se comprenderá que este viaje, que les llevaría durante algunas semanas al país de origen, era propio para satisfacer a aquellos jóvenes; y ¡quién sabe si la mayor parte de ellos no hubiesen ido nunca a no ser por esta circunstancia! Luis Clodión tenía un tío, hermano de su madre, en Guadalupe; Niels Harboe, un hermano en Santo Tomás, y

Hubert Perkins, toda su familia en Antigua. Pero sus demás compañeros no conservaban ningún parentesco en las otras islas de las Antillas, abandonadas sin esperanza de regreso.

Los mayores de los pensionados eran Roger Hindsdale, de carácter un tanto altivo; Luis Clodi3n, joven serio, trabajador y simpático a todos; Alberto Leuwen, cuya sangre holandesa no había calentado el sol de las Antillas. Seguían Niels Harboe, cuya vocación no se declaraba todavía; Magnus Anders, muy apasionado por las cosas del mar, y que se preparaba para entrar en la marina mercante, y Axel Vickborn, al que sus aficiones arrastraban a servir en el ejército danés. Después, siguiendo el orden de edad, venía John Howard, algo menos britanizado que su compatriota Roger Hindsdale; en fin, los dos más jóvenes, Hubert Perkins, destinado al comercio, como hemos dicho, y Tony Renault, que parecía tener vocación de marino.

Ahora bien; ¿el viaje iba a comprender todas las Antillas, grandes y pequeñas, las de Barlovento y las de Sotavento? Una completa exploración del archipiélago hubiera precisado algunas semanas más, que era el tiempo de que los pensionados disponían, pues no se cuentan menos de 350 islas o islotes en aquel archipiélago de las Indias occidentales; y aun suponiendo que esto fuera posible, dedicando un día a cada una, era preciso consagrar un año entero a la ligera visita.

No... No eran éstas las intenciones de la señora Seymour. Los pensionados de la «Antilian School» debían limitarse a pasar algunos días cada uno en su isla natal, visitando a los parientes o amigos que allí se encontraban.

En estas condiciones, había, pues, que eliminar del itinerario las Grandes Antillas: Cuba, Haití, Santo Domingo, Puerto Rico, puesto que los alumnos españoles no habían entrado en el concurso; la Jamaica, ya que ninguno de los pensionados era natural de esta colonia británica, y Curazao, la colonia holandesa, por la misma razón. Aun en las Pequeñas Antillas, que están bajo el dominio de Venezuela, no serían visitadas ni Testigos, ni Margarita, ni Tortuga, ni Blanquilla, ni Orchila, ni Aves. Las únicas islas donde pondrían el pie los pensionados serían Santa Lucía,

Dominica y Antigua, inglesas; Guadalupe y Martinica, francesas; Santo Tomás y Santa Cruz, danesas; San Bartolomé, sueca, y San Martín, que pertenece por mitad a Holanda y a Francia.

Estas nueve islas estaban comprendidas en el conjunto geográfico de las de Barlovento, y en ellas harían sucesivamente escala los nueve pensionados de la «Antilian School».

Nadie se extrañará que a este itinerario se hubiese añadido una décima isla, que sin duda recibiría la más larga y más legítima visita.

Era la Barbada, del mismo grupo de las islas de Barlovento y una de las más importantes del dominio colonial que el Reino Unido posee en aquellos parajes.

Allí, en efecto, residía la señora Seymour, y estaba muy en lo justo que se le rindiese este testimonio de gratitud.

Se comprenderá que si la generosa inglesa tenía gran gusto en recibir a los nueve premiados de la «Antilian School», éstos, por su parte, sentían el más vivo deseo de conocer a la opulenta dama y expresarle su reconocimiento.

No lo lamentarían, y una posdata de la carta, dada a conocer por el señor Julián Ardagh, mostró hasta dónde llegaba la generosidad de la señora Seymour. Aparte de los gastos que el viaje ocasionaría, y que corrían a cuenta de ella, una suma de 17.500 francos sería entregada a cada uno de ellos al marchar de la Barbada.

¿Bastaría el tiempo de las vacaciones para el viaje? Sí, a condición de adelantar un mes la partida; lo que permitiría franquear el Atlántico en buena época, tanto a la ida como al regreso.

Resumiendo: nada más aceptable que aquellas condiciones, que fueron acogidas con entusiasmo. No había temor de que las familias hiciesen objeciones a un viaje tan agradable y tan provechoso desde todos los puntos de vista. De siete a ocho semanas era el

límite que se le podía señalar, teniendo en cuenta los retrasos posibles, y los jóvenes pensionados retornarían a Europa con el corazón lleno de los inolvidables recuerdos de sus queridas islas del Nuevo Continente.

Pero aún quedaba una última cuestión, que bien pronto vieron resueltas las familias.

¿Iban los pensionados a quedar entregados a ellos mismos, cuando el mayor no pasaba de los veinte años? ¿No habría entre ellos la mano de un maestro que les contuviera y les uniese?

Cuándo visitasen aquel archipiélago que pertenecía a diversos Estados europeos, ¿no había temor de rivalidades y choques por cuestiones de nacionalidad? ¿Olvidarían que todos eran de origen antillano, alumnos de la misma escuela, cuando no pudiera intervenir el sagaz y prudente señor Ardagh?

Algo pensaba el director de estas dificultades, y se preguntaba, puesto que a él no le era posible acompañar a sus discípulos, quién le remplazaría en una tarea quizá difícil.

El caso no había escapado al práctico espíritu de la señora Seymour. Ya se verá cómo ella lo había resuelto; pues la prudente señora no hubiera jamás admitido que aquellos jóvenes fueran sustraídos a toda autoridad durante el viaje.

Y ahora, ¿cómo se efectuaría éste a través del Atlántico...? ¿A bordo de uno de los paquebotes que hacen un servicio regular entre Inglaterra y las Antillas? ¿Se tomarían billetes a nombre de los nueve pensionados? Se repite que éstos no debían efectuar gasto alguno por su cuenta, y nada debía serles deducido de los 17.500 francos que les serían entregados cuando abandonasen la Barbada para regresar a Europa.

En la carta de Catalina Seymour había un párrafo que contestaba la pregunta anterior en los siguientes términos:

«El transporte a través del Océano será de cuenta mía. Un navío fletado en las Antillas aguardará a sus pasajeros en el puerto de Cork, Queenstown, Irlanda. Este navío es el *Alerta*, mandado por el capitán Paxton; está pronto a hacerse a la mar, y la partida está fijada para el 30 de junio. El capitán Paxton espera recibir a sus pasajeros en esta fecha, y así que lleguen llevará anclas.»

Decididamente, los jóvenes pensionados iban a viajar, si no como príncipes, como *yachtmen*. ¡Un navío a su disposición, que les llevaría a las Indias occidentales y les restituiría a Inglaterra! La señora Catalina Seymour sabía hacer bien las cosas. Realmente, si los millonarios empleasen siempre sus millones en tan bellas obras, no habría más que desearles que su fortuna fuera en aumento.

Sucedió, pues, en la «Antilian School» que si los pensionados habían sido ya envidiados por sus compañeros cuando aún no se conocían las disposiciones de la generosa dama, esta envidia subió al más alto grado cuando se supo en qué condiciones de comodidad se efectuaría el viaje.

Los nueve jóvenes estaban encantados. La realidad llegaba a la altura de sus sueños. Después de atravesar el Atlántico a bordo de su yate, visitarían las principales islas del archipiélago.

—¿Y cuándo partimos? —decían.

—Mañana.

—Hoy mismo.

—No... Aún tenemos que esperar seis días —hacían observar los más prudentes.

—¡Ah! ¿Por qué no estaremos ya embarcados en el *Alerta*? —repetía Magnus Anders.

—¡A bordo de nuestro barco! —exclamaba Tony Renault.

No admitían que antes de emprender un viaje* de tal naturaleza era menester efectuar algunos preparativos.

En primer lugar, era preciso consultar a los padres y obtener su consentimiento, pues que se trataba de enviar a los pensionados, no al otro mundo, pero sí al nuevo. Además, aquella exploración, que duraría tal vez dos meses y medio, obligaba a tomar ciertas

disposiciones indispensables, como proveerse de trajes, y particularmente de objetos de mar, botas, impermeables; en una palabra, todo el equipo de marino.

Por otra parte, el director había de elegir la persona de confianza a la que incumbiría la responsabilidad de la conducta de los alumnos. Conformes en que fuesen de edad bastante para dirigirse por sí mismos sin necesidad de un vigilante; pero era prudente poner junto a ellos a una persona de autoridad. Tal era también la voluntad de la señora Seymour, expresada en su carta, y preciso era conformarse con ella.

Inútil es decir que las familias darían su aprobación a las proposiciones que el señor Ardagh les hiciera. Algunos de aquellos jóvenes encontrarían en las Antillas parientes que no habían visto desde hacía muchos años. Hubert Perkins en Antigua, Luis Clodión en la Guadalupe, Niels Harboe en Santo Tomás. El viaje era una ocasión inesperada de volverles a ver, y en condiciones extraordinariamente agradables.

Por lo demás, estas familias estaban al corriente de todo por el director de la «Antilian School». Sabían que iba a celebrarse un concurso para obtener las pensiones de viaje, y era de suponer que se alegrarían mucho cuando supieran que los pensionados visitarían las Indias occidentales.

Mientras tanto, el señor Ardagh pensaba en la elección del jefe que había de ir a la cabeza de aquella clase ambulante; del mentor cuyos consejos mantendrían la buena armonía entre aquellos Telémacos en ciérne. No dejaba de causarle gran perplejidad la elección. ¿Se dirigiría a alguno de los profesores de la «antilian School» que reuniera todas las condiciones exigidas en aquellas circunstancias? Pero había la dificultad de que el curso no había concluido, y era imposible interrumpirlo antes de las vacaciones. El personal del profesorado debía permanecer completo.

Por esta misma razón el señor Ardagh creyó su deber no acompañar a los nueve premiados. Su presencia era necesaria durante los últimos meses de escuela, e importaba que asistiese personalmente a la distribución de premios, fijada para el 7 de agosto.

Pero, exceptuados él y los profesores, ¿no tenía a su disposición precisamente lo que le hacía falta, un hombre serio y metódico por excelencia, que llenaría concienzudamente sus funciones, merecedor de toda su confianza, que inspiraba general simpatía, y al que los jóvenes viajeros aceptarían con gusto por mentor?

Quedaba la cuestión de saber si este personaje aceptaría, si consentiría en hacer aquel viaje, si le convendría aventurarse más allá de los mares.

El 24 de junio, cinco días antes de la fecha fijada para la partida del *Alerta*, por la mañana, el señor Ardagh suplicó al señor Patterson que fuera a su despacho para tratar de un asunto importante.

El señor Patterson, el administrador de la «Antilian School», estaba ocupado, según su invariable costumbre, en arreglar las cuentas de la víspera cuando fue llamado por el señor Ardagh.

Inmediatamente, subiéndose los anteojos a la frente, contestó al criado que esperaba a la puerta:

—Voy enseguida al despacho del señor director.

Y volviendo a colocarse los anteojos sobre la nariz, Patterson cogió de nuevo la pluma para acabar la cola de un nueve colocado bajo la columna de los gastos en el libro. Enseguida, con su regla de ébano, tiró una línea que cerró la columna de las cifras cuya suma acababa de efectuar. Sacudió ligeramente la pluma sobre el tintero, hundiéndola varias veces en los perdigones, la limpió con extraordinario cuidado, colocóla junto a la regla a lo largo del pupitre; puso la hoja de papel secante sobre la página de los gastos, teniendo cuidado de no alterar la cola del nueve; cerró el registro, lo introdujo en su caja especial en el interior del pupitre; metió en su caja el raspador, el lápiz y la goma; sopló sobre su mesa para quitar el polvo; se levantó, empujando hacia atrás su sillón de cuero; se quitó los manguitos de lustrina, que suspendió de un clavo junto a la chimenea; cepillóse la levita, el

chaleco y el pantalón; cogió el sombrero, que limpio con el codo, colocándoselo sobre la cabeza; metió las manos en sus guantes negros, como si se dispusiera para hacer una visita oficial a algún alto personaje de la Universidad; arrojó una postrera mirada al espejo, para asegurarse de que todo era irreprochable en su indumentaria; cogió unas tijeras y cortó unos pelos rebeldes de sus patillas cortas; comprobó si su pañuelo y su cartera se encontraban en su bolsillo; abrió la puerta- del despacho, cuyo umbral franqueó, cerrando después cuidadosamente aquélla con una de las diecisiete llaves que sonaban en su bolsillo; bajó la escalera que conducía al patio, lo atravesó con paso lento y medido en dirección oblicua, a fin de llegar al cuerpo del edificio donde estaba el despacho del señor Ardagh; detúvose delante de la puerta, oprimió el timbre, que resonó en el interior..., y aguardó.

Sólo en aquel momento el señor Patterson se preguntó, rascándose la frente con el dedo índice:

–¿Qué tendrá que decirme el señor director?

Efectivamente, la invitación para que se presentara en el despacho del señor Ardagh a aquella hora de la mañana debía parecer anormal a Patterson, cuyo espíritu se llenaba de diversas hipótesis.

Calcúlese... El reloj del señor Patterson no marcaba aún más que las nueve y cuarenta y siete, y se podía fiar en las indicaciones de aquel instrumento de precisión, que no variaba un segundo por día, y cuya regularidad igualaba a la de su propietario. No... Jamás comparecería el señor Patterson a presencia del director antes de las once y cuarenta y tres para hacer su relación diaria sobre la situación económica de la «Antilian School».

El señor Patterson debía, pues, suponer, y luego lo supuso, que había alguna circunstancia particular, puesto que el director le llamaba antes de que hubiese hecho su balance de los gastos e ingresos de la víspera. Lo haría a la vuelta y sin error, se podía estar seguro de ello.

Abrióse la puerta por medio del cordón unido a la portería. El señor Patterson avanzó algunos pasos –cinco, siguiendo su costumbre–, y dio un golpe discreto en una segunda puerta, donde se leían estas palabras: «Despacho del Director».

–Entre usted –le respondieron enseguida.

El señor Patterson se quitó el sombrero, sacudió el polvo de sus botas, ajustó los guantes y penetró en el despacho, al que daban luz dos ventanas con las cortinas a medio correr.

El señor Ardagh, sentado a su mesa, en la que había varios timbres, ojeaba unos papeles. Levantó la cabeza y dirigió un saludo amistoso a Patterson.

–¿Me ha llamado usted, señor director? –preguntó éste.

–Sí, señor administrador –contestó el señor Ardagh–, y para hablarle a usted de un asunto que le concierne muy personalmente.

Después, indicándole una silla, colocada cerca de la mesa, añadió:

–Hágame usted el favor de sentarse.

El señor Patterson se sentó, después de levantar cuidadosamente los faldones de su levita. Extendió una mano sobre su rodilla, y con la otra sujetó el sombrero a la altura de su pecho.

El señor Ardagh tomó la palabra.

–¿Sabe usted, señor administrador, cuál ha sido el resultado de! concurso abierto entre nuestros alumnos para obtener las pensiones de viaje...?

–Lo sé, señor director –respondió el señor Patterson–, y creo que esa generosa iniciativa de una de nuestras compatriotas coloniales es un honor para la «Antilian School».

El señor Patterson hablaba despacio, acentuando las sílabas de las escogidas palabras que empleaba.

–¿Sabe usted también –añadió el señor Ardagh– qué empleo debe darse a esas pensiones?

–No lo ignoro, señor director –repuso el señor Patterson, que, inclinándose, pareció saludar con su sombrero a alguien más allá del océano–. Paréceme cosa difícil disponer del mejor modo de las riquezas adquiridas por herencia o producto del trabajo, que en favor de una juventud ansiosa de lejanos viajes. El nombre de la señora Seymour pasara a la posteridad.

–Comparto su opinión; pero vamos a lo que interesa. ¿Sabe usted igualmente en qué condiciones debe efectuarse este viaje a las Antillas?

–Estoy informado de ello, señor director. Un navío aguarda a nuestros jóvenes viajeros, y espero que no irán a suplicar a Neptuno que arroje su célebre *Quos ego* a las olas del Atlántico.

–También lo espero así, señor Patterson, pues tanto la travesía de ida como la de vuelta se van a efectuar durante el buen tiempo.

–En efecto, julio y agosto son los meses de reposo preferidos por la caprichosa Tethys...

–Esta navegación –añadió el señor Ardagh– será no menos agradable para mis pensionados que para la persona que debe acompañarles durante el viaje.

–Persona –dijo el señor Patterson– que tendrá además la agradable tarea de presentar a la señora Seymour los respetuosos homenajes y la simpática gratitud de los alumnos de la «Antilian School».

–Sí –dijo el director–, y lamento no poder ser yo esa persona. Pero a fines del curso, en vísperas de exámenes, que yo debo presidir, mi ausencia es imposible.

–Imposible, señor director, y cualquiera que ocupe el lugar de usted podrá darse por satisfecho.

–Ciertamente que tendría dónde elegir. Necesitaba un hombre de toda confianza y del agrado de las familias... Pues bien. He encontrado lo que necesitaba en el personal del establecimiento.

–Le felicito a usted por ello, señor director. Se trata, sin duda, de un profesor de ciencias o letras...

–No... Pues no es posible interrumpir los estudios hasta las vacaciones. Pero me ha parecido que esta interrupción presentaba menos inconvenientes para lo que se refiere a la cuestión financiera de la escuela, y es a usted, señor administrador, al que he elegido para acompañar a los jóvenes a las Antillas...

El señor Patterson no pudo reprimir un movimiento de sorpresa. Levantándose de un salto, exclamó con voz turbada:

–¿Yo ..., señor director...? ¿Yo?

–Usted mismo, señor Patterson; y estoy seguro de que la contabilidad de este viaje de pensionados se llevará tan admirablemente como la de la escuela.

El señor Patterson limpió con la punta del pañuelo el cristal de sus lentes.

–Y añado –prosiguió el señor Ardagh– que, gracias a la generosidad de la señora Catalina Seymour, una prima de setecientas libras está también reservada para el que sea honrado con este cargo de mentor. Yo le suplico a usted, pues, señor Patterson, que esté preparado para partir dentro de cinco días.

CAPÍTULO III

EL SEÑOR PATTERSON Y SU ESPOSA

El señor Horacio Patterson ocupaba el puesto de administrador de la «Antilian School» por haber abandonado la carrera del profesorado. Era un latinista convencido, y en Inglaterra la lengua de Cicerón y Virgilio no goza de la consideración que en Francia, en cuyas universidades ocupa un primer lugar. Verdad es que la raza francesa puede reivindicar un origen latino, que no pretenden los hijos de Albión, y tal vez en aquel país el latín resistirá a la invasión de los estudios modernos.

Pero si no actuaba como profesor, el señor Patterson permanecía fiel en el fondo de su corazón a aquellos maestros de la antigüedad romana. Recordando numerosas citas de Virgilio, Ovidio u Horacio, consagraba sus aptitudes de aritmético exacto y metódico a la administración de la «Antilian School». Con la precisión, minucia casi, que le caracterizaba, era un administrador modelo, de los que no ignoran nada de los misterios del debe y haber, ni los más pequeños detalles de la contabilidad administrativa. Después de haber sobresalido, en época anterior, en los exámenes de las lenguas antiguas, hubiera podido sobresalir también ahora en un concurso para la manera de llevar mejor los libros de una oficina escolar.

Lo más verosímil era que el señor Horacio Patterson tomase a su cargo la dirección del establecimiento cuando el señor Ardagh, después de labrar su fortuna, se retirase, pues la «Antilian School» se encontraba en estado de perfecta prosperidad, y no peligraría en manos tan dignas de recoger la importante herencia.

El señor Horacio Patterson tenía cuarenta años y algunos meses. Hombre de estudio más que deportivo, gozaba de excelente salud, que ningún exceso había quebrantado; buen estómago, corazón que regía admirablemente, pulmones de superior calidad. Era un personaje discreto y reservado, en constante equilibrio, y que jamás se había comprometido ni por sus actos ni por sus palabras; temperamento teórico y práctico a la vez, incapaz de faltar a nadie, de gran tolerancia, y, para aplicarle una frase que no le desagradaría, muy *compus sui*.

El señor Horacio Patterson era de buena estatura, un poco cargado de espaldas y no de gran elegancia. Un gesticillo enfático acompañaba a su palabra un tanto pretenciosa. Aunque de rostro grave, no se abstenía de sonreír cuando era ocasión. Sus ojos eran de un azul pálido y miopes, lo que le obligaba a usar gafas de gruesos cristales, que colocaba en la punta de su prominente nariz.

Sus largas piernas le incomodaban a veces, andaba con los talones muy juntos y sentábase torpemente, hasta hacer temer que iba a caerse de la silla.

Existía una señora Patterson, de treinta y siete años, mujer inteligente y sin pretensiones ni coquetería. Su marido no le parecía ridículo, y él sabía apreciar sus servicios cuando ella le ayudaba en sus trabajos de contabilidad. Aunque el administrador de la «Antilian School» era hombre de números, no hay que suponer por eso que fuera descuidado en su tocado... No. No había nudo más perfecto que el de su corbata blanca, ni botas más relucientes que las suyas, ni pantalón más irreprochable que su pantalón negro, ni chaleco más cerrado, semejante al de un clérigo, ni levita más abotonada que la que cubría su cuerpo hasta media pierna.

Los esposos Patterson ocupaban en el edificio de la escuela un cómodo departamento. Las ventanas se abrían por una parte sobre el patio, y por otra sobre el jardín, plantado de viejos árboles. Se componía de seis piezas del primer piso.

En este departamento entró el señor Horacio Patterson después de su visita al director. No se había dado prisa, deseoso de reflexionar maduramente. Como persona acostumbrada a mirar las cosas desde donde deben mirarse, a observarlas en su verdadero aspecto, a pesar el pro y el contra, como pesaba el debe y el haber en sus libros, tomaba su partido de manera pronta y definitiva. Esta vez, sin embargo, convenía no embarcarse – ésta era la palabra – a la ligera en la aventura.

Antes de entrar en su casa, el señor Horacio Patterson paseó por el patio, vació a aquella hora, siempre derecho como un pararrayos, deteniéndose, volviendo a emprender la marcha, tan pronto con las manos a la espalda, como con los brazos cruzados, perdida la mirada en algún horizonte lejano, más allá de los muros de la «Antilian School».

Después, antes de ir a conferenciar con la señora Patterson, no pudo resistir el deseo de volver a su despacho para terminar las cuentas de la víspera. Verificada la última prueba, libre su espíritu, él podría discutir sin preocupación de ninguna clase las ventajas y los inconvenientes de lo que el director le había propuesto.

En suma: todo esto exigió poco tiempo, y abandonando su despacho, situado en el piso bajo, subió al primero en el momento en que los alumnos bajaban de sus clases.

Enseguida aquí y allá se formaron varios grupos, entre otros el de los nueve premiados. Se hubiera dicho que estaban ya a bordo del *Alerta*, a algunas millas a lo largo de las costas de Irlanda. Hablaban con gran volubilidad. Si la cuestión del viaje estaba resuelta, quedaba otra: ¿serían o no acompañados por alguien desde su partida hasta su regreso? Les parecía natural que no se les dejase ir solos a través del Atlántico. Pero ¿había la señora Catalina Seymour designado especialmente a alguien, o había confiado esta misión al señor Ardagh? Parecía difícil que el director del establecimiento pudiera ausentarse en aquella época. ¿A quién elegiría el señor Ardagh?

Tal vez algunos pensaron en el señor Patterson. Pero el administrador, tranquilo y sedentario, que no había abandonado nunca el hogar doméstico, ¿consentiría en cambiar todas sus costumbres, en separarse durante algunas semanas de su esposa? ¿Aceptaría la responsabilidad que entrañaban aquellas delicadas funciones? No parecía probable.

Si el señor Horacio sintió algún asombro cuando el director le puso al tanto de sus intenciones, no sería menor el de la señora Patterson cuando su marido le refiriese el caso. Nunca se le hubiera ocurrido a nadie que dos elementos tan estrechamente unidos pudieran ser separados, ni aun por espacio de algunas semanas. Y, sin embargo, era inadmisibles que la señora Patterson acompañase a su marido en el viaje.

Pensando en estas cosas, el señor Patterson se dirigía a su casa. Conviene añadir que su resolución estaba tomada al franquear la puerta de la sala donde le esperaba su esposa.

Ésta, que no ignoraba que su marido había sido llamado por el director, le preguntó al entrar:

–Y bien..., ¿qué ocurre?

–¡Grandes novedades...! ¡Grandes novedades!

–¿Se ha decidido que el señor Ardagh acompañe a los jóvenes pensionados a las Antillas?

–De ninguna manera. A él le es imposible.

–Entonces, ¿ha elegido a alguien?

–Sí.

–¿Y a quién?

–¡A mí!

–¿A ti, Horacio?

–¡A mí!

La señora Patterson se recobró sin gran trabajo del asombro que le causó la noticia. Mujer de gran sentido, y que sabía dominarse, era, en fin, digna compañera del señor Patterson.

Éste, después de haber cambiado con ella las palabras dichas, se había acercado a la ventana y con los cuatro dedos de su mano izquierda tamborileaba sobre uno de los cristales.

–¿Has aceptado? –le preguntó su esposa.

–He aceptado.

–Mi opinión es que has obrado perfectamente.

–Esa es también la mía. Desde el momento en que el director me da esta prueba de confianza yo no podía rehusar.

–Eso era imposible. Sólo lamento una cosa.

–¿Qué cosa?

–Que no se trate de un viaje por tierra, sino que haya necesidad de atravesar el mar.

–Necesario es, en efecto; pero la perspectiva de una travesía de dos o tres semanas no es para asustar. Un buen navío nos aguarda. En esta época, entre julio y setiembre, el mar estará tranquilo, la navegación será favorable. Además, hay también una prima para el jefe de la expedición, o sea, el mentor, título que me será otorgado...

–¿Una prima? –repitió la señora Patterson, que no era insensible a ventajas de tal naturaleza.

–Sí –respondió su esposo–, una prima igual a la que corresponderá a cada uno de los pensionados.

–¿Setecientas libras...?

–Setecientas libras.

–No es de despreciar.

Horacio Patterson declaró que tal era su opinión.

–¿Y cuándo es la partida? –preguntó la dama, que no tenía ninguna objeción que hacer.

–Debe efectuarse el treinta de junio, y es preciso que en estos cinco días estemos en Cork, donde nos espera el *Alerta*. No hay, pues, tiempo que perder, y desde hoy mismo comenzaremos los preparativos.

–Yo me encargo de todo, Horacio –respondió la señora Patterson.

–¿No olvidarás nada?

–Estáte tranquilo.

–Trajes ligeros, pues vamos a viajar por países cálidos, con un calor tropical.

–Los trajes ligeros estarán dispuestos.

–Negros, sin embargo, pues no sería propio de mi situación ni de mi carácter vestir el fantástico traje del turista.

–Confía en mí, y no olvidaré la fórmula Vergall contra el mareo, ni los ingredientes cuyo uso aconseja.

–¡Oh...! ¡El mareo! –dijo el señor Patterson con desdén.

–No importa, será prudente –replicó la señora Patterson–. Pero convenimos en que no se trata más que de un viaje de dos meses y medio, a lo sumo.

–Dos meses y medio, es decir, de diez a once semanas... ¡Verdad que en este lapso de tiempo pueden ocurrir tantas cosas...! Como ha dicho un sabio, se sabe cuándo se parte, pero no cuándo se vuelve.

–Lo importante es que se vuelva –respondió la señora Patterson–. Por mi parte me resigno sin recriminaciones intempestivas a una ausencia de dos meses y medio..., a la idea de un viaje por mar... Conozco los peligros que presenta, pero creo que sabrás evitarlos con tu habitual prudencia... Pero no me dejes con la amarga impresión de que el tal viaje pudiera prolongarse.

–Las observaciones que he creído debía hacer –respondió el señor Patterson, defendiéndose con un gesto de haber pasado los límites permitidos en tales casos– no

tienen por objeto sembrar la alarma en tu espíritu... Deseo sencillamente ponerte en guardia contra toda inquietud para el caso en que se retarde el regreso.

–Sea, pero yo creo que la ausencia no se prolongará más de dos meses y medio.

–Así lo espero también... ¿De qué se trata en suma? De una expedición por una comarca deliciosa; de un paseo de isla en isla a través de las Indias occidentales... Y aunque tardemos quince días más en volver a Europa...

–No, Horacio –replicó la excelente señora, más terca que de ordinario.

Y no se sabe por qué motivo el señor Patterson se mostraba también más terco que de costumbre. ¿Tenía algún interés en excitar las aprensiones de su esposa? Lo cierto es que insistió aún en los peligros que ofrece un viaje, cualquiera que sea, y sobre todo un viaje más allá de los mares. Y cuando la señora Patterson rehusó admitir la realidad de tales peligros, él declaró con ademanes enfáticos:

–No te pido que los veas, sino sólo que los prevengas, y como consecuencia de esta previsión pienso tomar algunas medidas indispensables.

–¿Cuáles, Horacio?

–En primer lugar, pienso hacer testamento.

–¡Testamento!

–Sí... En buena y debida forma.

–¡Pero quieres matarme de miedo! –exclamó su esposa, que empezaba a ver algo espantoso en aquel viaje.

–No... No... Quiero únicamente conducirme con sabiduría y prudencia. Soy de los hombres que creen razonablemente tomar sus últimas disposiciones antes de subir al tren, y con mayor motivo antes de aventurarse sobre la superficie líquida de los océanos.

Tal era aquel hombre. ¿Se limitaría a dictar sus disposiciones testamentarias? Sin duda, pues, ¿qué más se podía pensar que hiciera? En fin, lo cierto es que a la señora Patterson la impresionó profundamente la idea de que su marido iba a arreglar las cuestiones de su herencia, tan delicadas siempre... Luego la visión de los peligros de una travesía por el Atlántico, los choques, naufragios, el abandono sobre alguna isla, a merced de los caribes...

Comprendió el señor Patterson que había ido demasiado lejos, y empleó frases suaves para volver la tranquilidad al espíritu de su esposa, consiguiendo demostrarle que un exceso de precauciones no podía traer nunca malas consecuencias, y que garantizarse contra toda eventualidad no significaba dar un adiós eterno a los placeres de la vida.

–Este *aeternum* vale –añadió– que Ovidio pone en boca de Orfeo cuando pierde por segunda vez a su querida Eurídice.

No..., la señora Patterson no perdía al señor Patterson ni aun por primera vez. Pero este hombre minucioso no renunció a su idea de otorgar testamento. El mismo día iría a casa del notario, y el acto sería hecho conforme a las prescripciones de la ley, en forma que no diese lugar a dudas.

Después de esto se creará que el señor Patterson no tenía que tomar más precauciones para el caso de que la fatalidad hiciera que el *Alerta* naufragara en pleno océano, y que hubiera que renunciar a tener noticias de la tripulación y de los pasajeros. Pero, sin duda, no era ésta la opinión del señor Patterson, pues añadió:

–Además... Habrá tal vez que tomar otra medida...

–¿Cuál, Horacio? –preguntó la señora Patterson.

El señor Patterson no creyó que debía hablar de modo más explícito en aquel momento.

–Nada..., nada..., ya veremos –se contentó con responder.

Y si no dijo más era por no asustar de nuevo a su cónyuge. Tal vez no hubiera conseguido que ella aceptase su idea, ni aun apoyándola con alguna otra cita.

Para poner término a aquella conversación, él concluyó en estos términos:

–Y ahora ocupémonos de mi maleta y de mi sombrerera.

Verdad es que la partida no debía efectuarse hasta que transcurrieran cinco días; pero lo que está hecho, hecho está.

Además, era preciso restar un día para ir de Londres a Cork. El ferrocarril transportaría primero a los viajeros a Bristol. Allí embarcarían en el *steamer* que hace el servicio diario entre Inglaterra e Irlanda, descenderían por el Savern, atravesarían el canal de Bristol y después el de San Jorge, y desembarcarían en Queenstown, a la entrada de la bahía de Cork, sobre la costa sudoeste de la verde Erín. Un día es todo lo que exigiría la navegación entre la Gran Bretaña e Irlanda, y, a juicio del señor Patterson, esto bastaría para su aprendizaje en la mar.

Respecto a las familias de los jóvenes pensionados, que habían sido consultadas, no tardaron en responder, unas por telegrama, otras por carta.

Roger Hinsdale fue a pedir el mismo día el consentimiento de su familia, que residía en Londres. Las otras respuestas llegaron sucesivamente de Manchester, París, Nantes, Copenhague, Rotterdam, Gotteborg, y un cablegrama de Antigua de la familia Hubert Perkins.

La proposición había encontrado la acogida más favorable y todos demostraban su gratitud a la señora Seymour.

Mientras la señora Patterson se ocupaba en los preparativos de viaje de su marido, éste daba la última mano a la contabilidad general de la «Antilian School», y puede asegurarse que no dejaría pendiente el menor detalle.

Pero al mismo tiempo no descuidaba sus asuntos personales, y entre ellos aquellas medidas de las que suponemos hablaría a la señora de Patterson más explícitamente que lo había hecho en su primera conversación.

Sin embargo, respecto a este punto, los interesados guardaron el más completo silencio. ¿Sabría en lo por venir de qué se trataba? Sin duda, si, por desgracia, Patterson no regresaba del Nuevo Mundo.

Lo cierto es que ambos esposos hicieron varias visitas a un abogado, y que hasta se presentaron ante los magistrados competentes. El personal de la «Antilian School» observó que cierto día el señor Patterson llegó a su despacho con el aire más grave, más reservado que de costumbre, y que la señora Patterson tenía los ojos enrojecidos, como si acabase de llorar copiosamente.

Atribuyóse al dolor de la próxima separación, y aquel sentimiento de tristeza pareció muy justificado por las circunstancias.

Llegó el día 29 de junio. La partida debía efectuarse por la noche.

A las nueve el mentor y sus jóvenes compañeros tomarían el tren para Bristol.

Por la mañana, el señor Julián Ardagh celebró una última entrevista con el señor Patterson. Al mismo tiempo que le recomendaba que llevase con perfecta regularidad las cuentas del viaje –recomendación inútil–, le hizo comprender toda la importancia del cargo que se le había confiado, y cuánto descansaba en él para mantener la buena armonía entre los alumnos de la «Antilian School».

A las ocho y media efectuóse la despedida en el patio. Roger Hinsdale, John Howard, Hubert Perkins, Luis Clodió, Tony Renault, Niels Harboe, Axel Vickborn, Alberto Leuwen y Magnus Anders estrecharon la mano del director, de los profesores y de sus camaradas, que les veían partir no sin cierta envidia, bien natural después de todo.

El señor Horacio Patterson se había despedido de su esposa, cuya fotografía llevaba, expresándose con frases conmovedoras; pero con la conciencia de un hombre práctico que se ha preparado contra todas las eventualidades.

Luego, volviéndose hacia los nueve pensionados, en el momento en que iban a subir al coche que debía conducirles a la estación, dijo, acentuando las sílabas, este verso de Horacio;

Cras ingens iterabimus aequor.

Ya han partido. Dentro de algunas horas el tren les habrá dejado en Bristol. Mañana atravesarán el canal de San Jorge, que el señor Horacio Patterson ha calificado de *ingens aequor*. ¡Buen viaje a los pensionados del concurso de la «Antilian School»!

CAPÍTULO IV

LA TABERNA DE LA «ZORRA AZUL»

Cork se llamó primero Coves –nombre que proviene de un terreno pantanoso–, el Corroen en lengua gálica. Después de debutar modestamente como pueblo, Cork se ha convertido en ciudad, y en la actualidad, capital de Muestre, ocupa el tercer puesto entre las ciudades de Irlanda.

Es ciudad industrial de cierta importancia y de valor marítimo, gracias al puerto de Queenstown. Allí están los almacenes, tiendas y fábricas. Un puerto donde hacen provisiones y escala, recibe a los navíos, principalmente a esos veleros a los que el Lee no ofrece profundidad suficiente.

Como llegaron retrasados a Cork, el mentor y los pensionados no tuvieron tiempo de visitarle, ni de recorrer aquella encantadora isla que comunica por dos puentes con las dos orillas del Lee, ni de pasearse por los deliciosos jardines de las islas vecinas, ni de explorar sus alrededores. Toda la ciudad comprende 80.000 habitantes, 70.000 para Cork y 10.000 para Queenstown.

Pero de estas excursiones que hacen pasar agradablemente algunas horas no se preocupaban tres individuos, sentados ante una mesa, en la noche del día 29 de junio, en el fondo de una de las salas de la taberna «La Zorra Azul». Dichos individuos, medio perdidos en aquel rincón sombrío, hablaban en voz baja ante los vasos que se vaciaban y llenaban aprisa. Nada más que en su aspecto feroz y en su actitud inquieta un observador hubiera reconocido gentes de la peor especie, miserables que tenían cuentas pendientes con la justicia. Sobre todos los que entraban en la indecente taberna arrojaban miradas desconfiadas y sospechosas.

Por lo demás, las tabernas no faltan en aquel barrio marino.

Si Cork es una ciudad elegante, no ocurre lo mismo a Queenstown, uno de los puertos más frecuentados e importantes de Irlanda. Con un movimiento anual de 4.500 navíos, se comprende qué población flotante se vierte allí día por día. De aquí el gran número de posadas, donde pululan los parroquianos menos exigentes en lo que se refiere a la tranquilidad, limpieza y comodidad. Los marineros extranjeros se codean con los del país, contacto que provoca frecuentes y brutales riñas que hacen precisa la intervención de la policía.

Si aquel día ésta hubiera penetrado en la sala baja de «La Zorra Azul», hubiera podido apoderarse de cierta banda de criminales que buscaba desde hacía algunas horas y que se habían escapado de Queenstown.

Veamos lo que había sucedido:

Ocho días antes, un barco de guerra de la marina británica conducía a Queenstown la tripulación del tres mástiles inglés *Halifax*, recientemente perseguido y capturado en los

mares del Pacífico. Por espacio de seis meses este navío había pirateado por los parajes del Oeste, entre las Salomón, las Nuevas Hébridas y los archipiélagos de la Nueva Bretaña. Esta captura iba a poner fin a una serie de piraterías de que los ingleses eran particularmente víctimas.

Como consecuencia de aquellos crímenes se aplicaría un castigo ejemplar. La pena de muerte, la horca, esperaba por lo menos a los jefes más comprometidos: el capitán y el contraataca del *Halifax*.

Esta banda comprendía a diez individuos presos a bordo del navío. Los otros siete, que completaban la tripulación, después de haberse salvado en un bote, se habrían refugiado en alguna isla donde sería difícil echarles mano. Pero, en fin, los más terribles se encontraban en manos de la policía inglesa, y en espera del juicio se les había encerrado en la prisión marítima de Queenstown.

Imposible es imaginar la audacia del capitán Harry Markel y de su cómplice el contraataca John Carpenter. Aprovechándose de ciertas circunstancias, habían podido huir la víspera, ocultándose en la taberna de «La Zorra Azul», una de las de peor fama del puerto. Inmediatamente las escuadras de agentes fueron puestas en campaña. Aquellos malhechores, capaces de todos los crímenes, no podían haber abandonado a Cork o a Queenstown, y se hicieron serias investigaciones en los diversos barrios de ambas ciudades.

Sin embargo, por precaución, cierto número de agentes guardaban los alrededores del litoral en varias millas en torno de la bahía de Cork. Al propio tiempo empezaban a practicarse registros, que se extendían a todas las tabernas del barrio marítimo.

Pero éstos son verdaderos refugios donde los bandidos consiguen con frecuencia sustraerse a sus perseguidores. Los propietarios son de los más sospechosos: con tal que se les muestre algún dinero, reciben a cualquiera que les solicite asilo, sin preocuparse de quiénes sean ni de dónde vienen. Además, es preciso advertir que los marineros del *Halifax* eran originarios de diversos puertos de Inglaterra y Escocia. Nadie les hubiese reconocido ni en Cork ni en Queenstown, lo que hacía difícil su captura. No obstante, como la policía poseía las señas de cada uno de ellos, se sentían amenazados. Su intención, claro está, no era prolongar una estancia tan peligrosa en la ciudad. Aprovecharían la primera ocasión que se presentara de huir, ya ganando el campo, ya volviendo al mar.

Tal vez esta ocasión iba a presentarse, y en favorables condiciones.

Se juzgará por la conversación de los tres individuos que ocupaban el sombrío rincón de «La Zorra Azul», donde podían hablar al abrigo de oídos indiscretos.

Harry Markel era digno jefe de la banda, que no había vacilado en prestarle su apoyo cuando él había hecho del barco *Halifax*, que mandaba por cuenta de una casa de Liverpool, un barco de piratas en los extremos mares del Pacífico.

De cuarenta y cinco años, estatura regular, cuerpo robusto, salud a toda prueba, rostro feroz, no retrocedía ante ninguna crueldad.

Mucho más instruido que sus compañeros, aunque salido del rango de marinero, se había elevado gradualmente a la situación de capitán de la marina mercante. Conocía a fondo su oficio, y hubiera podido hacer una honrosa carrera si las pasiones terribles, un feroz apetito de dinero y la voluntad de no reconocer amo no le hubiesen impulsado al crimen. Además, hábil para disimular sus vicios, bajo la rudeza de un hombre de mar, y ayudado por continua suerte, no había inspirado nunca desconfianza a los armadores.

El contraataca, John Carpenter, de cuarenta años, de estatura más baja, pero de notable vigor, contrastaba con Harry Markel por su aspecto irónico, sus maneras hipócritas, su costumbre de adular a la gente, su maulería instintiva y su notable poder de disimulo, que le hacían aún más peligroso. No menos cruel que su jefe, ejercía sobre él detestable influencia, que Harry Markel toleraba gustoso.

El tercer individuo sentado a la misma mesa era el cocinero del *Halifax*, Ranyah Cogh, de origen angloindio. Devoto en cuerpo y alma del capitán, como todos sus camaradas, como éstos merecía cien veces la horca por los crímenes en que habían intervenido durante los tres últimos años pasados en el Pacífico.

Estos tres hombres bebían y hablaban en voz baja. John Carpenter decía:

–No podemos permanecer aquí. Es preciso que esta misma noche abandonemos la taberna... La policía nos sigue los pasos...

Harry Markel no contestó, pero su opinión era que él y sus compañeros debían haber huido de Queenstown antes del amanecer.

–¡Bill Corty se retrasa! –dijo Ranyah Cogh.

–¡Eh, dale tiempo para que llegue! –repuso el contraamaestre–. Sabe que le esperamos en «La Zorra Azul», y aquí nos encontrará.

–Suponiendo que estemos aquí –replicó el cocinero lanzando una mirada inquieta a la puerta de la sala–; y que la policía no nos haya obligado a poner pies en polvorosa.

–Es prudente continuar aquí –declaró Harry Markel–. Si la policía viene a registrar esta taberna, como todas las demás del barrio, no nos dejaremos sorprender. Hay una salida por atrás y escaparemos a la primera señal de alarma.

Durante algunos instantes el capitán y sus compañeros vaciaron sus vasos llenos de grog. Eran poco visibles en aquella parte de la sala, sólo alumbrada por tres mecheros de gas. De todas partes se elevaba gran ruido de voces y arrastrar de bancos, dominado a veces por alguna ruda llamada al dueño o a su dependiente, que se apresuraban a servir a su grosera clientela. Aquí y allá estallaban violentas disputas, seguidas de golpes. Esto era lo que más temía Harry Markel, pues el alboroto podía atraer a los policías de guardia en el barrio, y aquellos malhechores hubieran entonces corrido el riesgo de ser conocidos.

Siguiendo los tres hombres su conversación, dijo John Carpenter:

–¡Con tal que Corty haya podido encontrar una canoa y apoderarse de ella!

–Eso debe de estar hecho a estas horas –respondió el capitán–. En un puerto hay siempre alguna barca que arrastra su amarra. No es difícil saltar dentro... y Corty debe de haberla conducido a sitio seguro...

–Pero los otros siete –preguntó Ranyah Cogh–, ¿habrán podido reunirse con él?

–Sin duda –declaró Harry Markel–, puesto que así se había convenido, y permanecerán al cuidado de la canoa hasta que nosotros embarquemos en ella.

–Lo que me inquieta –hizo observar el cocinero–, es que hace una hora que estamos aquí y Corty aparece... ¿Le habrán detenido?

–Más me inquieta –dijo John Carpenter–, saber si el navío está siempre en su anclaje...

–Así debe ser –respondió Harry Markel–, pues estaba presto para levar anclas.

No había duda de que el proyecto del capitán y de sus compañeros era abandonar el Reino Unido, donde tantos peligros corrían, y marchar a Europa, para buscar asilo al otro lado del océano. Pero, ¿en qué condiciones esperaban poner este proyecto en ejecución, y cómo conseguirían introducirse en un barco dispuesto para partir? Parecía, a juzgar por lo que Harry Markel acababa de decir, que disponían de este barco, y que contaban con llegar a él con la barca preparada por su compañero Corty. ¿Pretendían esconderse a bordo?

Había una gran dificultad. Lo que es tal vez posible para uno o dos hombres, no lo es para diez. Si se deslizaban en la bodega del barco, suponiendo que pudieran hacerlo sin ser vistos, no se tardaría mucho en descubrirlos.

Harry Markel debía de tener otro proyecto más práctico y seguro. Pero, ¿cuál? ¿Había podido asegurar la complicidad de algunos marineros del barco en vísperas de darse a la mar? ¿Sus compañeros y él estaban seguros de encontrar allí refugio?

En la conversación mantenida entre los tres hombres no había sido pronunciada una palabra por la que se vislumbrara su proyecto.

Después de responder, como se ha dicho, al contraamaestre, Harry Markel se había quedado taciturno. Pensaba en su peligrosa situación, cuyo desenlace, cualquiera que fuera, se acercaba. Según los informes que a él habían llegado, añadió:

—No... El barco no puede haber partido. No debe aparejar hasta mañana... Y aquí está la prueba.

Harry Markel sacó de su bolsillo un trozo de periódico, y en la sección de las noticias marítimas leyó:

—«El *Alerta* continúa anclado en la bahía de Cork, en la ensenada de Farmar, dispuesto a aparejar. El capitán Paxton no aguarda más que la llegada de sus pasajeros para las Antillas. El viaje no sufrirá ningún retraso, puesto que la partida no se había de efectuar antes del día 30 del corriente. Los pensionados de la "Antilian School" embarcarán en este día, y el *Alerta* se dará inmediatamente a la vela, si el tiempo lo permite.»

¡Se trataba, pues, del navío fletado por cuenta de la señora Seymour! ¡Harry Markel y sus compañeros habían decidido huir a bordo del *Alerta*! Era en él donde contaban embarcarse aquella misma noche para escapar a las pesquisas de la policía. Pero, ¿se prestaban las circunstancias a la ejecución de este proyecto? ¿Podían contar con cómplices entre los hombres del capitán Paxton? ¿Intentarían apoderarse del navío por sorpresa y después desembarazarse de la tripulación por la fuerza?

Todo se debía esperar de bandidos tan determinados y que se jugaban la vida en el lance. Eran diez, y sin duda, el *Alerta* no contaba mayor número de tripulantes. En estas condiciones, la ventaja estaba de parte de los primeros.

Acabada su lectura, Harry Markel volvió a guardarse el fragmento de aquel periódico, que había caído entre sus manos en la prisión de Queenstown, y añadió:

—Estamos a veintinueve. El *Alerta* debe levar el ancla mañana, y esta noche permanecerá en la ensenada de Farmar, aunque los pasajeros hayan llegado, lo que no es probable, y no tenemos que entendérmolas más que con la tripulación.

Conviene observar que, ni aun en el caso de estar, a bordo los pensionados de la «Antilian School», hubieran aquellos bandidos renunciado al proyecto de adueñarse del navío. Se hubiera vertido más sangre, y esto no les asustaba.

Entretanto, el tiempo pasaba y Corty, tan impacientemente esperado, no aparecía. En vano los tres hombres miraban a todo el que penetraba en la taberna.

—¡Con tal que no haya caído en manos de la policía! —dijo Ranyah Cogh.

—Si ha sido detenido, no tardaremos en serlo nosotros —respondió John Carpenter.

—Tal vez —dijo Harry Markel—; pero no porque Corty nos haya denunciado. Con la soga al cuello no nos traicionaría.

—No he querido yo decir lo contrario —replicó John Carpenter—. Pero bien pudiera ser reconocido por la policía, y seguidos sus pasos cuando se dirigiese a la taberna. En este caso, se guardarían todas las puertas y sería imposible huir.

Harry Markel no respondió; y durante algunos minutos cesó la conversación.

—¿Por qué no va a buscarle uno de nosotros? —propuso al fin el cocinero.

—Yo me ofrezco, si se acepta —dijo el contraamaestre.

—Ve —dijo Harry Markel— y no te alejes. Corty puede llegar de un momento a otro. Si ves a tiempo a los agentes, vuelve enseguida, y nos escaparemos por atrás antes que ellos hayan penetrado en la sala.

—Pero entonces —dijo Ranyah Cogh— Corty no nos encontrará aquí.

—No se puede hacer otra cosa —declaró el capitán.

La situación era de las más difíciles. Lo importante era no dejarse prender. Si el golpe al *Alerta* fallaba, si Harry Markel, John Carpenter y Ranyah Cogh no lograban reunirse con sus compañeros durante la noche, ellos avisarían. ¿Se presentaría tal vez otra ocasión? No se creerían en seguridad hasta después de haber abandonado a Queenstown.

El contraamaestre vació su vaso, arrojó una rápida mirada en torno, y, cruzando por entre los grupos, ganó la puerta, que cerró tras sí.

A las ocho y media no era aún de noche. El solsticio se aproximaba, y en esta época los días son los más largos del año. Sin embargo, el cielo estaba cubierto.

Gruesas y pesadas nubes, casi inmóviles, se amontonaban en el horizonte; de esos nubarrones que, por los fuertes calores, pueden traer alguna violenta tempestad. La noche sería sombría: la luna había ya desaparecido hacia el Oeste.

No habrían transcurrido cinco minutos desde la salida de John Carpenter, cuando la puerta de «La Zorra Azul» volvió a abrirse, y él reapareció.

Le acompañaba un hombre; el que esperaban. Un marinero de pequeña estatura, vigoroso, con la gorra calada hasta los ojos. El contraamaestre le había encontrado a cincuenta pasos de la taberna y en dirección a ésta, y ambos fueron inmediatamente a reunirse con Harry Markel y el cocinero.

Corty parecía haber dado larga y precipitada carrera. El sudor bañaba su rostro. ¿Había sido perseguido por los agentes, logrando despistarles?

John Carpenter, con un ademán, le indicó el rincón donde se encontraban Harry Markel y Ranyah Cogh. Él se sentó a la mesa y de un trago se bebió un vaso de whisky.

Evidentemente, Corty hubiera tenido que hacer gran esfuerzo para contestar a las preguntas del capitán, y era preciso dejarle tomar respiro. No parecía muy tranquilo, y sus miradas no se apartaban de la puerta de la calle, como si esperase ver aparecer en ella a los agentes de policía.

Al fin, cuando hubo tomado aliento, Harry Markel le preguntó en voz baja:

–¿Es que te han seguido?

–No lo creo –respondió.

–¿Hay agentes en la calle?

–Sí..., una docena. Registran las posadas y no tardarán en visitar a «La Zorra Azul».

–Andando –dijo el cocinero.

Harry Markel le obligó a sentarse, y preguntó a Corty:

–¿Está todo dispuesto?

–Todo.

–¿El navío permanece en su sitio?

–Sí, Harry, pero al atravesar el muelle he oído decir que los pasajeros del *Alerta* habían llegado a Queenstown.

–Pues bien –respondió Harry Markel–, es preciso que estemos a bordo antes que ellos.

–¿Cómo? –preguntó Ranyah Cogh.

–Los otros y yo –dijo Corty– nos hemos apoderado de una canoa.

–¿Dónde está? –preguntó Harry Markel.

–A quinientos pasos de la taberna, a lo largo del muelle, bajo un pontón.

–¿Y nuestros compañeros?

–Nos esperan. No hay un instante que perder.

–Vamos –ordenó Harry Markel.

Pagado ya el gasto, no había que hacer venir al dueño. Los cuatro malhechores podían abandonar la sala sin ser notados en medio del infernal tumulto que la llenaba.

En este momento estalló fuera un gran ruido: el ruido de hombres que gritan y se atropellan.

Como hombre prudente, que no quiere exponer a su clientela a molestas sorpresas, el tabernero entreabrió la puerta y dijo:

–¡Cuidado! Los agentes...

Sin duda varios de los concurrentes a «La Zorra Azul» no deseaban entrar en contacto con la policía, pues hubo algún tumulto. Tres o cuatro se dirigieron a la salida de atrás.

En cuanto a Harry Markel y a sus tres compañeros, antes de poder ser vistos habían conseguido abandonar la sala.

CAPÍTULO V

GOLPE DE AUDACIA

Golpe de audacia, sin equivalente, era el que Harry Markel y sus compañeros iban a arriesgar para librarse de las persecuciones de la policía. Aquella noche, en plena bahía de Cork, a algunas millas de Queenstown, intentarían apoderarse de un navío, a bordo del cual se encontraban el capitán y su tripulación, sin duda completa. Admitiendo que dos o tres de los hombres hubieran bajado a tierra, no tardarían en regresar, puesto que la noche avanzaba. ¿Tal vez los malhechores tendrían superioridad numérica?

Verdad que ciertas circunstancias debían asegurar el buen éxito del proyecto. Si la tripulación del *Alerta* contaba doce hombres, incluido el capitán, mientras la banda no contaba más que diez, comprendido Harry Markel, éstos tendrían la ventaja de la sorpresa. El barco estaba descuidado en el fondo de la bahía de Farmar. Los gritos no serían oídos. Los tripulantes podían ser muertos y arrojados al mar sin tiempo para defenderse. Después, Harry Markel levaría anclas, y el *Alerta*, con sus velas desplegadas, no tendría más que salir de la bahía y franquear el canal de San Jorge para llegar al Atlántico.

Evidentemente, en Cork nadie se explicaría por qué el capitán Paxton había zarpado sin los pensionados de la «Antilian School», para los cuales precisamente se había fletado el *Alerta*. ¿Qué dirían el señor Horacio Patterson y sus jóvenes compañeros, que acababan de llegar, como Corty había dicho, cuando no encontraran el navío en la ensenada de Farmar? Y una vez el *Alerta* en la mar, sería difícil encontrarlo y capturar a aquellos bandidos que acababan de dar muerte a la tripulación. Además, Harry Markel, no sin razón, pensaba que los pasajeros no embarcarían hasta el siguiente día, y entonces el *Alerta* estaría lejos de Irlanda.

Ya fuera de la taberna, y después de haber atravesado el patio cuya puerta se abría sobre estrecha calleja, Harry Markel y Corty tomaron por un lado, y John Carpenter y Ranyah Cogh por otro, calculando que valía más separarse para despistar a la policía, bajando hacia el puerto. Se habían citado en el sitio en que la canoa les esperaba, junto al pontón, con sus seis camaradas; sitio que el conrmaestre conocía bien, pues habían hecho varias veces escala en Queenstown.

Harry Markel y Corty subieron, e hicieron bien, porque la calle estaba llena de agentes de policía en su extremo inferior. Había, además, gran multitud de hombres y mujeres que querían asistir a la captura de aquellos piratas del *Halifax* que se habían escapado de la prisión marítima.

En pocos minutos Harry Markel y Corty llegaron al otro extremo de la calle, libre en aquella parte y mal alumbrada. Después se internaron por tortuosa calleja, que la unía a otra calle paralela, bajando hacia el puerto.

A sus oídos llegaban las frases de la multitud, nada agradables para aquellos malhechores dignos de ser ahorcados. Pero ellos no se cuidaban de la opinión pública; no pensaban más que en evitar el encuentro con los agentes de la policía y, disimulando que huían, llegar al lugar de la cita.

Al salir de la taberna Harry Markel y Corty habían marchado separados a través del barrio, seguros de llegar al muelle siguiendo la calle. Al final de ésta se unieron, dirigiéndose al pontón.

El muelle estaba casi desierto, vagamente alumbrado por algunos mecheros de gas. Ninguna chalupa de pesca entraba ni entraría antes de dos o tres horas. El oleaje no se hacía sentir. Por lo tanto, la canoa no corría el riesgo de ser vista cuando atravesase la bahía de Cork.

–Por aquí –dijo Corty, señalando a la izquierda, por la parte en que brillaba un fuego del puerto, y más lejos, en lo alto, el faro que señalaba la entrada en Queenstown.

–¿Está lejos? –preguntó Harry Markel.

–Quinientos o seiscientos pasos.

–Pero no veo ni a John Carpenter ni a Ranyah Cogh.

–Tal vez no hayan podido salir por la parte baja de la calle para ganar el muelle...

–Entonces habrán tenido que dar un rodeo, y van a tardar...

–A no ser que estén ya en el pontón... –respondió Corty.

–Vamos –dijo Harry Markel.

Y ambos volvieron a ponerse en marcha, cuidando de evitar el encuentro con los escasos paseantes que se dirigían hacia el barrio, siempre lleno con los rumores de la multitud que se extendía por los alrededores de «La Zorra Azul».

Poco más tarde, Harry Markel y su compañero se detenían en el muelle. Los otros seis estaban allí tendidos en la embarcación, que habían mantenido siempre a flote, aun en lo más bajo de la marea.

–¿No habéis visto ni a John Carpenter ni a Ranyah Cogh? –preguntó Corty.

–No pueden estar lejos –dijo Harry Markel–. Permanezcamos aquí, y esperemos.

El sitio era oscuro, y no corrían el peligro de ser vistos.

Transcurrieron cinco o seis minutos. Ni el contraestre ni el cocinero aparecían. Esto era ya para inquietar... ¿Habrían sido detenidos? Sin embargo, no se les podía abandonar. Además, Harry Markel no tenía demasiada gente para intentar la aventura, ni, en caso de necesidad, para luchar con la tripulación del *Alerta* si no podía sorprenderla.

Eran cerca de las nueve. La noche muy oscura; el cielo cada vez más cargado de nubes bajas e inmóviles. No llovía, pero una especie de bruma caía en la superficie de la bahía; favorable circunstancia para los fugitivos, aunque les costara más trabajo descubrir el sitio donde se encontraba el *Alerta*.

–¿Dónde está el navío? –preguntó Harry Markel.

–Allí –respondió Corty, señalando hacia el Sudoeste.

Cuando la canoa se acercara, sin duda se vería el farol del barco.

Lleno de impaciencia e inquietud, Corty subió unos cincuenta pasos hacia las casas del muelle, varias de cuyas ventanas estaban alumbradas. Acercóse así a una de las calles por las que debían desembocar John Carpenter y el cocinero. Cuando por allí salía algún individuo, Corty se preguntaba si no era alguno de los dos, suponiendo que se hubiesen separado. En tal caso, el contraestre hubiera esperado a su compañero, por no saber éste qué dirección seguir para llegar a la barca colocada bajo el pontón.

Corty avanzaba con extraordinaria prudencia. Se deslizaba a lo largo de las murallas, prestando oído al rumor más leve. A cada instante podían aparecer los agentes de policía, que, después de haber registrado inútilmente las tabernas, proseguirían sin duda sus pesquisas por el puerto, y visitarían las canoas amarradas al muelle.

En este momento Harry Markel y sus compañeros se pusieron *Alerta* creyendo que la fortuna se volvía en contra de ellos.

En el extremo de la calle, en «La Zorra Azul», estalló estrepitoso tumulto. La multitud refluyó en medio de grandes gritos. En aquel instante, un mechero de gas iluminaba el ángulo de las primeras casas, y el lugar estaba menos oscuro.

Desde el muelle Harry Markel pudo ver lo que ocurría. Además, Corty no tardó en volver, no queriendo figurar en el alboroto, donde hubiera corrido el riesgo de ser reconocido.

En medio del tumulto, los agentes habían detenido a dos hombres, que sujetaban sólidamente, y a los que conducían hacia el otro lado del muelle.

Estos dos hombres se agitaban y oponían viva resistencia a los agentes. A sus gritos se unían los de unos veinte individuos que tomaban partido por ellos o en contra suya. Había motivo para creer que estos dos hombres fueran el contraamaestre y el cocinero.

Así lo pensaron los compañeros de Harry Markel. Uno de ellos exclamó:

–¡Han sido detenidos...! ¡Han sido detenidos...!

–¿Y cómo sacarlos de allí? –preguntó otro.

–¡Tumbaos! –ordenó Harry Markel.

Prudente medida, pues si John Carpenter y el cocinero habían caído en manos de la policía, ésta pensaría que los otros no debían de encontrarse lejos. Se tendría la seguridad de que no habían abandonado la ciudad, y se les buscaría hasta el fondo del puerto. Se visitarían los navíos anclados, después de prohibirles hacerse a la mar. Ni una barca, ni una chalupa de pesca sería exceptuada, y poco tardarían los fugitivos en ser descubiertos.

Harry Markel no perdió la cabeza. Después que sus compañeros se hubieron tendido en la canoa, de modo que no podían ser vistos, gracias a la oscuridad, transcurrieron algunos minutos, que parecieron muy largos. En el muelle aumentaba el tumulto. Los presos resistían siempre. El griterío de la multitud era cada vez mayor, y parecía que no debía dirigirse más que a malhechores como los de la banda Markel. Algunas veces Harry creía reconocer la voz de John Carpenter y la de Ranyah Cogh. ¿Serían conducidos hacia el pontón? ¿Sabían los agentes que los cómplices estaban ocultos en el fondo de una barca? ¿Es que todos iban a ser capturados y llevados a la prisión, de donde no les sería fácil escapar otra vez?

Al fin se apaciguaron los clamores. Los agentes se alejaban con los presos, y subían por la parte opuesta al muelle.

Harry Markel y sus siete compañeros no estaban amenazados por el momento.

Pero, ¿qué hacer? El contraamaestre y el cocinero, presos o no, no estaban allí. ¿Con dos personas menos podía Harry Markel realizar su proyecto, llegar al *Alerta* y sorprenderlo, haciendo ocho lo que ya era audaz empresa para diez? En todo caso, preciso era aprovechar la barca para alejarse, ganar un punto de la bahía y huir a través del campo.

Antes de decidirse, Harry Markel subió al pontón. No viendo a nadie a lo largo del muelle, se disponía a reembarcar, a fin de salir a alta mar, cuando a la vuelta de una de las calles aparecieron dos hombres.

Eran John Carpenter y Ranyah Cogh, que con paso rápido se dirigieron al pontón. Ningún agente les perseguía. Los presos eran dos marineros que acababan de herir a otro precisamente en la taberna de «La Zorra Azul».

En pocas palabras, Harry Markel quedó enterado de lo sucedido. Como los agentes ocupaban la calle cuando el contraamaestre y el cocinero llegaron a la entrada, era imposible ganar el muelle por aquel sitio. Ambos tuvieron que retroceder hasta la calleja, ocupada ya por otros agentes, y huir hacia lo alto del barrio. De ahí el retraso.

–¡Embarcad! –se limitó a decir Harry Markel.

En un momento John Carpenter, Ranyah y él ocuparon sus puestos en la barca. A proa había cuatro hombres con los remos preparados. Largóse la amarra. El contraamaestre se puso al timón; junto a él, Harry Markel y los otros.

Aún bajaba la marea. Con el reflujo, que duraría una media hora, la canoa tendría tiempo de llegar a la ensenada de Farmar, distante unas dos millas, a lo más. Los fugitivos acabarían por descubrir al *Alerta*, y no sería cosa imposible sorprender al navío antes de que hubiera podido ponerse a la defensiva.

John Carpenter conocía la bahía. Aun en medio de aquella profunda oscuridad, dirigiéndose al Sudoeste, tenía la seguridad de llegar a la ensenada. Ciertamente, entonces se vería el farol reglamentario que todo navío iza a proa cuando se halla anclado en una bahía o puerto.

Conforme avanzaba la canoa, las últimas luces de la ciudad se hundían en la bruma. No se sentía ni un soplo de aire. La superficie de la bahía estaba tranquila, y la más completa calma debía de reinar en alta mar.

Veinte minutos después de haber abandonado el pontón la barca se detuvo.

John Carpenter, incorporándose a medias, dijo:

–Un farol de barco... allá...

Una luz blanca brillaba a unos quince pies sobre el agua y a una distancia de cien toesas.

La canoa avanzó a la mitad de esta distancia, y quedó inmóvil.

Indudablemente aquel navío era el *Alerta*, puesto que, según los informes recibidos, ningún otro estaba entonces anclado en la bahía de Farmar. Tratábase, pues, de aproximarse a él sin que lo advirtieran. Lo probable, dada la brumosa noche, era que la tripulación estuviese abajo, por más que un hombre haría la guardia en el puente. Era preciso evitar atraer su atención. Levantados los remos, la corriente bastaría para empujar la barca al costado del *Alerta*.

En efecto: en menos de un minuto Harry Markel y sus compañeros rozarían la aleta de popa del barco. Ni vistos ni oídos, no sería difícil izarse por el empañetado y desembarazarse del marinero de cuarto, sin que éste pudiera dar la señal de alarma.

El navío acababa de volver la proa sobre su ancla. El primer oleaje comenzaba a dejarse sentir, sin ser acompañado de la brisa. En estas condiciones, el *Alerta* presentaba su proa hacia la entrada de la bahía, y ■ la popa vuelta hacia el fondo de la ensenada, que cerraba una punta al Sudeste. Sería preciso rodear esta punta para ganar alta mar y ponerse en dirección Sudoeste a través del canal de San Jorge.

Así, pues, en aquel momento, y en medio de la más completa oscuridad, la canoa iba a acercarse al navío por estribor

El farol brillaba suspendido del estay de trinquete, eclipsándose algunas veces cuando la bruma era más espesa.

No se percibía ningún ruido, y la aproximación no había atraído la atención del marinero de guardia.

Sin embargo, hubo un momento en que los bandidos creyeron que iban a ser descubiertos. Probablemente un ligero ruido llegó a oídos del marinero, cuyos pasos se oyeron en la cubierta. Su silueta se dibujó un instante sobre la toldilla; después, inclinándose sobre la batayola, volvió la cabeza a derecha e izquierda, como un hombre que escudriña.

Harry Markel y sus compañeros se habían tendido sobre los bancos de la canoa. Verdad que el marinero, si no les veía a ellos, distinguiría la canoa, avisaría a sus compañeros, aunque sólo fuera para amarrar una barca a la deriva... Procurarían asirla al paso, y no sería ya posible sorprender al navío.

Aun en este caso, Harry Markel no abandonaría sus proyectos. Apoderarse del *Alerta* era para sus compañeros y él una cuestión de vida o muerte. Así es que no intentarían alejarse. Se lanzarían sobre el puente del navío, armados con sus cuchillos, y como ellos darían los primeros golpes, llevarían probablemente todas las ventajas.

Además, las circunstancias iban a favorecerles. Después de haber permanecido algunos instantes en la toldilla, el marinero regresó a su puesto en la proa. No se le oyó llamar. Ni aun había visto la embarcación, que se deslizaba en la sombra.

Un minuto después la canoa se detenía junto al navío en sitio en que era fácil escalarlo valiéndose de cuerdas.

El *Alerta* no se elevaba más que seis pies sobre su línea de flotación. En dos saltos, izándose con pies y manos, Harry Markel y los suyos caerían sobre el puente.

Cuando la canoa estuvo amarrada, a fin de que el oleaje no la arrastrase a la bahía, los malhechores colocaron sus cuchillos en la cintura –cuchillos que los fugitivos habían podido robar al evadirse–. Corty fue el primero en franquear el sobrepunte. Sus compañeros le siguieron con tanta destreza y prudencia, que el guardia ni los vio ni los oyó.

Arrastrándose entonces a lo largo del pasillo de los pañoles, se deslizaron hacia la proa.

Allí estaba sentado el marinero, medio dormido ya. John Carpenter llegó junto a él y le atravesó el pecho con su puñal. El desdichado no lanzó ni un grito, y, herido en el corazón, cayó sobre el puente, donde tras algunas convulsiones lanzó el último suspiro.

Harry Markel, Corty y Ranyah Cogh se habían dirigido hacia la toldilla. Corty dijo en voz baja:

–¡Ahora, al capitán!

El camarote del capitán Paxton ocupaba el ángulo de babor, bajo la toldilla. Se penetraba en él por una puerta que se abría sobre el cuadro. Tenía una ventana que daba al puente, y de esta ventana, cubierta por una cortina, se escapaba la luz de la lámpara.

En aquel momento el capitán Paxton no se había acostado aún. Arreglaba los papeles de a bordo en previsión de la partida a la marea de la mañana, después de la llegada de los pasajeros.

De pronto la puerta del camarote se abrió bruscamente, y antes de que pudiera defenderse cayó bajo el cuchillo de Harry Markel gritando:

–¡A mí...! ¡A mí...!

En el puesto se oyeron estos gritos, y cinco o seis marineros se lanzaron fuera de la chupeta.

Corty y los otros les esperaban al exterior, y a medida que salían eran heridos, sin poder defenderse.

En contados segundos seis marineros quedaron tendidos sobre el puente. Mortalmente heridos, algunos lanzaban gritos de espanto y de dolor. Pero ¿quién podía oír tales gritos, y cómo había de llegar socorro al fondo de la ensenada donde el *Alerta* estaba anclado, en medio de la profunda oscuridad de la noche?

Seis hombres y el capitán no componían toda la tripulación. Tres o cuatro debían de permanecer en el puesto, de donde no se atrevían a salir.

Se les sacó, a pesar de su resistencia, y en un momento el puente estuvo rojo por la sangre de once cadáveres.

–¡Los cuerpos al mar! –gritó Corty, disponiéndose a arrojar los cadáveres al agua.

–No –le dijo Harry Markel–. La marea les llevaría hacia el puerto Esperemos la marea descendente, que les arrastrará a alta mar.

Harry Markel y sus compañeros eran ahora dueños del *Alerta*.

CAPÍTULO VI

DUEÑOS DE A BORDO

El golpe había sido dado. Esta primera parte del drama se había cumplido en todo su horror y en condiciones de extraordinaria audacia.

Después de haber sido dueño del *Halifax* Harry Markel, lo era del *Alerta*. Nadie podría sospechar el drama que acababa de desarrollarse; nadie podría denunciar el crimen cometido en uno de los puertos más frecuentados del Reino Unido, a la entrada de la bahía de Cork, donde hacen escala los numerosos navíos que ponen en comunicación Europa y América.

Al presente, aquellos malhechores nada tenían ya que temer de la policía inglesa. Esta no iría a capturarles a bordo del *Alerta*. Podían volver a ejercer la piratería por los lejanos parajes del Pacífico. No había más que levar el ancla, hacerse mar adentro, y transcurridas algunas horas estarían fuera del canal de San Jorge.

Cuando los pensionistas de la «Antilian School» llegasen para embarcar en el *Alerta* en la mañana del siguiente día, el navío no estaría en su sitio, y en vano se le buscaría en la bahía de Cork o en el puerto de Queenstown.

Y conocida la desaparición, ¿cómo explicarla? ¿Qué hipótesis serían formuladas? ¿Se había visto el capitán Paxton en la necesidad de darse a la vela sin aguardar a sus pasajeros? Pero ¿por qué razón? El mal tiempo no había obligado al *Alerta* a abandonar la ensenada de Farmar... En las inmediaciones de la bahía apenas se hacía sentir la brisa de alta mar. Los barcos de vela estaban allí en calma. Desde hacía cuarenta y ocho horas sólo algunos *steamers* habían podido entrar o salir. La víspera el *Alerta* había sido visto en aquel sitio, y era de todo punto inverosímil suponer que durante la noche hubiera sido abordado, pereciendo en el choque sin dejar rastro.

Era de creer que la verdad no sería conocida tan pronto, que tal vez no lo sería nunca, a menos que algún cadáver encontrado en alguna playa no viniese a revelar el misterio de aquella espantosa matanza.

A Harry Markel le importaba abandonar lo antes posible la ensenada de Farmar. Si las circunstancias le favorecían, al salir del canal de San Jorge, en lugar de poner la proa al Sudoeste, en dirección a las Antillas, el *Alerta* pondría la proa al Sur, y Harry Markel cuidaría de mantenerse alejado de toda tierra, y apartarse de las rutas marítimas de ordinario seguidas por los barcos que descienden hacia el Ecuador. En estas condiciones su avance le evitaría ser cogido, en caso de que se enviase un barco para darle caza. Nada, por lo demás, autorizaba para pensar que el capitán Paxton y su tripulación no estuviesen a bordo del navío fletado por la señora Seymour. Las razones por las que se había dado a la vela no se sabrían, y lo mejor sería esperar algunos días.

Harry Markel tenía todas las probabilidades a su favor. Los nueve hombres bastarían para la maniobra del *Alerta*. Eran, como se ha dicho, buenos marineros, que tenían en su capitán una confianza absoluta y merecida.

Todo, pues, se concertaba para asegurar el buen éxito de aquella empresa. Transcurridos algunos días y no habiendo reaparecido el navío en la bahía de Cork, las autoridades pensarían que, después de haberse dado a la mar, por razones desconocidas, había naufragado en pleno Atlántico. Jamás se le ocurriría a nadie que los fugados de la cárcel de Queenstown se hubieran apoderado del barco. La policía continuaría sus pesquisas, extendiéndolas a los alrededores de la ciudad. El condado sería sometido a

minuciosa vigilancia. Se daría la señal de alarma en el campo; pero la banda no sería capturada.

Cierto que la situación iba a agravarse, porque las circunstancias no se prestaban a aparejar inmediatamente. El tiempo no se había modificado, ni había señales de ello. Siempre la espesa bruma, que caía lentamente de las zonas bajas del cielo. Las nubes, inmóviles, parecían tocar la superficie del mar. En algunos momentos no se veía ni los resplandores del faro. En medio de esta profunda oscuridad ningún navío de vapor intentaría entrar ni salir, pues hubiera corrido gran riesgo. Los de vela debían estar inmóviles.

El mar «no se sentía». Apenas si las aguas de la bahía ondulaban bajo la acción de la marea creciente. Apenas si un ligero murmullo sonaba en los flancos del *Alerta*. Apenas si la canoa se balanceaba.

—¡No hay viento ni para llenar mi sombrero!—exclamó John Carpenter, acompañando esta observación con los más espantosos juramentos.

No se podía pensar en aparejar. Las velas hubieran caído inertes a lo largo de los mástiles, y el navío, arrastrado por la marea, hubiera derivado a través de la bahía hasta el puerto de Queenstown. Generalmente, cuando la marea comienza, las aguas de alta mar traen algo de brisa, y aunque ésta fuera contraria, Harry Markel hubiera intentado salir. El contramaestre conocía bastante aquellos parajes para no comprometer la marcha, y, una vez fuera, el *Alerta* podría mantenerse en buena posición, aprovechando después las primeras bocanadas de viento. Varias veces John Carpenter se izó por la arboladura. Tal vez la ensenada, abrigada por altas montañas, detenía el viento... No... La grímpola del palo mayor permanecía inmóvil.

Sin embargo, toda esperanza no estaba perdida si el viento se dejaba sentir al llegar el día. Apenas eran las diez. Pasada la medianoche la marea retrocedería. En tal momento, y aprovechando el reflujo, ¿podría Harry Markel intentar darse a la mar? Con la ayuda de sus botes, ¿podría remolcar al *Alerta* y salir de la bahía? Sin duda Harry Markel y John Carpenter hablan pensado en este recurso.

¿Qué sucedería de permanecer el barco encalmado? Cuando los pasajeros no encontraran el navío regresarían al puerto. Se sabría que el *Alerta* había aparejado. Se le buscaría en la bahía... ¿Y si la oficina marítima enviaba una chalupa de vapor para reunirse a él? ¡Qué peligro para Harry Markel y sus compañeros! Su navío, inmóvil, sería reconocido, visitado... Era la prisión inmediata... La policía puesta al corriente del sangriento drama que había costado la vida al capitán Paxton y a sus marineros...

Como se ve, había un peligro real en partir, puesto que el *Alerta* no tenía la seguridad de caminar; pero no menor era el de permanecer en la ensenada de Farmar. En aquella época la calma podría prolongarse durante varios días.

De todos modos, preciso era decidirse.

Si el viento no se levantaba en toda la noche, y era imposible aparejar, ¿deberían Harry Markel y sus compañeros abandonar el navío, embarcar en la canoa, ganar el fondo de la ensenada y lanzarse a través del campo con la esperanza de escapar a las pesquisas de la policía, y, fallado aquel golpe, intentar otro? Tal vez, después de encontrar refugio en alguna fragosidad del litoral durante el día, podrían aguardar la aparición del viento, y, llegada la noche, regresar a bordo; pero cuando los pasajeros se presentaran a la mañana del siguiente día en el barco abandonado, volverían a Queenstown, desde donde inmediatamente se enviarían hombres para llevar el *Alerta* al puerto.

De todo esto hablaban Harry Markel, el contramaestre y Corty, mientras los demás permanecían agrupados en la proa.

—¡Oh, perro viento! —repetía John Carpenter—. ¡Cuándo no se le quiere, hay demasiado..., y poco cuando se le necesita!

—Si la marea no lo trae —añadió Corty—, con el reflujo no soplará de tierra.

–¡Y la canoa que traerá mañana por la mañana a los pasajeros! –exclamó el contraataca. ¿Será preciso esperarles?

–¡Quién sabe, John!

–Después de todo –dijo éste–, no son más que diez, según lo que dice el periódico... ¡Mozuelos con su profesor...! Hemos sabido desembarazarnos de los tripulantes del *Alerta* y sabríamos también...

Corty meneaba la cabeza, y no porque desaprobaba lo que John Carpenter decía; pero hizo esta reflexión:

–Lo que durante la noche ha sido fácil, no lo sería tanto de día. Además, esos pasajeros vendrán acompañados de gentes del puerto que tal vez conozcan al capitán Paxton. ¿Qué les responderemos cuando pregunten por qué no está a bordo?

–Se les dirá que ha ido a tierra –respondió el contraataca–. Embarcarán... Su canoa volverá a Queenstown... y entonces...

Cierto que en el fondo de la desierta ensenada, sin ningún navío a la vista, aquellos miserables podrían cómodamente desembarazarse de los pasajeros, y no retrocederían ante este nuevo crimen... El señor Patterson y sus jóvenes compañeros serían asesinados, sin poderse defender, como había sucedido a los tripulantes del *Alerta*.

Siguiendo su costumbre, Harry Markel dejaba hablar. Reflexionaba en lo que exigía aquella amenazadora situación, que les imposibilitaba para salir a alta mar. Él no dudaría, pero tal vez sería preciso esperar a la próxima noche... ¡Veinte horas aún...! Además, siempre había la grave complicación de que el capitán Paxton fuese conocido de alguno de ellos..., y era difícil explicar su ausencia en el mismo momento en que el *Alerta* debía aparejar.

No... Era preferible que el tiempo permitiese darse a la vela, y alejarse en medio de la oscuridad unas veinte millas al sur de Irlanda.

Después de todo, no se trataba tal vez más que de tener paciencia.

Aún no eran las once. ¿No se efectuaría un cambio en la atmósfera antes del alba? Tal vez sí, por más que Harry Markel y su gente, acostumbrados a observar el tiempo, no entreveían ningún síntoma favorable. La persistente bruma les causaba justificadas inquietudes. Esto indicaba una atmósfera limpia de electricidad, un tiempo del que no hay nada que esperar, y que puede prolongarse durante varios días.

Fuera lo que fuese, por el momento no podía hacerse otra cosa que esperar, y esto es lo que respondió Harry Markel. Llegado el momento, se decidiría si era o no conveniente abandonar el *Alerta* y refugiarse en cualquier punto de la bahía de Farmar a fin de ganar el campo. En todo caso, los fugitivos llevarían víveres, después de haberse incautado del dinero guardado en los cajones del capitán y en los sacos de los marineros. Se vestirían con los trajes de los tripulantes, trajes menos sospechosos que el de los fugitivos de Queenstown, y con dinero y provisiones, quién sabe si conseguirían escapar de la policía, embarcarse en algún puerto de Irlanda y ponerse a salvo en otro punto del continente.

Debían transcurrir cinco o seis horas antes de toda decisión. Harry Markel y su banda estaban reventados de fatiga cuando llegaron a bordo del *Alerta*, y muertos de hambre. Una vez dueños del navío, su primer cuidado fue procurarse algún alimento.

El que naturalmente estaba destinado para esta tarea era Ranyah Cogh. Encendió un farol y visitó la cocina y la despensa.

Las provisiones de la sala, en vista de un largo viaje de ida y vuelta, bastarían para la travesía del *Alerta* hasta los mares del Pacífico.

Ranyah Cogh encontró todo lo que hacía falta para calmar el hambre de sus compañeros y su sed también: brandy, whisky y ginebra.

Después de apaciguar su hambre, Harry Markel dio orden a John Carpenter y a los otros para que cambiasen sus trajes por los de los marineros cuyos cuerpos yacían sobre el

puente. Después irían a dormir en algún rincón, esperando a que se les despertase, si había lugar, para izar las velas.

Harry Markel no pensó en descansar. Le parecía urgente consultar los papeles de a bordo, de los que podría, sin duda, sacar algunos informes. Penetró en el camarote del capitán, encendió la lámpara y abrió los cajones con las llaves que cogió de los bolsillos del desdichado Paxton. Después de haber sacado diversos papeles se sentó a la mesa, conservando la sangre fría de que tantas pruebas había dado en el curso de su existencia aventurera.

Aquellos papeles estaban en regla, puesto que la partida debía efectuarse al siguiente día. Consultando la lista de los tripulantes, Harry Markel tuvo la seguridad de que éstos, en número de once, estaban presentes cuando el navío fue sorprendido, y que, por lo tanto, no había temor de que alguno de ellos hubiera ido al puerto con algún encargo o con licencia, y regresase a bordo.. No... Todos habían sido asesinados.

Consultado el libro del cargamento, Harry Markel advirtió igualmente que de carne en conserva, legumbres secas, galletas, salazones, harina, etc., el navío tenía provisiones, por lo menos, para tres meses, tiempo que bastaba para ganar los parajes del Pacífico. El dinero que contenía la caja se elevaba a la suma de 600 libras.

Harry Markel pensó que era de sumo interés para él conocer los viajes del capitán Paxton a bordo del *Alerta*, pues importaba en el curso de sus futuras travesías que el barco no fuera conducido a los puertos en los que ya había hecho escala, o donde su capitán podía ser conocido. Harry Markel era hombre prudente.

Del examen de los libros resultaba que el *Alerta* era un barco construido hacía tres años en Birkenhead en los talleres de Simpson y Compañía.

Solamente había hecho dos viajes a las Indias con destino a Bombay, Ceylán y Calcuta, de donde había vuelto directamente a Liverpool, su puerto de escala. Como no había jamás frecuentado los mares del Pacífico, Harry Markel debía estar completamente tranquilo en este punto; en caso de necesidad, hasta podría hacerse pasar por el capitán Paxton.

De los viajes anteriores del capitán, relatados en el libro de a bordo, resultaba que no había hecho ninguno a las Antillas, ni francesas, ni inglesas, ni holandesas, ni danesas, ni españolas. Había sido elegido por la señora Seymour para conducir allí a los pensionados de la «Antilian School» por la recomendación de un corresponsal establecido en Liverpool, que respondía a la vez del navío y del capitán.

A las doce y media Harry Markel abandonó el camarote, después de apagar la lámpara, y subió a la toldilla, donde se encontró con John Carpenter.

–¿Prosigue la calma? –preguntó.

–Prosigue –contestó el contramaestre–, y sin apariencia de que cambie el tiempo.

En efecto, la misma bruma descendía de las bajas nubes, inmóviles, la misma oscuridad en la superficie de la bahía y el mismo silencio, que no rompía el ruido de las olas. Se estaba en las mareas de cuadratura, poco fuertes en aquella época del año. El oleaje no se propagaba más que lentamente hasta Cork y sólo remontaba dos millas en el río Lee.

A las tres de la mañana la marea empezaba a hacerse sentir. John Carpenter tenía sobrados motivos para maldecir la mala suerte. Con la marea descendente, por poco que el viento hubiera soplado, cualquiera que fuese su dirección, el *Alerta* hubiera podido darse a la vela, rodear la punta de la ensenada, y encontrarse al salir el sol al largo de la bahía de Cork.

Pero no... ¡Estaba allí sujeto a su ancla, inmóvil como una boya o un cuerpo muerto, sin poder esperar nada! Era preciso, pues, tascar el freno y aguardar a ver si la situación cambiaba cuando el sol brillase en las alturas...

Transcurrieron dos horas. Ni Harry Markel, ni John Carpenter, ni Corty habían pensado en descansar algunos instantes, en tanto que la mayor parte de sus compañeros

dormían tendidos en la proa. El aspecto del cielo no cambiaba. Las nubes no se movían. Si alguna vez un ligero soplo llegaba de alta mar, casi al momento cesaba, y no había indicio de que el viento se estableciera, ya por la parte de mar o tierra.

A las tres y veintisiete, cuando por la parte Este comenzaba a blanquear el horizonte, la canoa, empujada por la corriente, chocó contra el *Alerta*. Este giró sobre su ancla y presentó la popa a alta mar.

Tal vez podía esperarse que la marea descendente trajera algo de viento del Nordeste, lo que hubiera permitido al barco abandonar su anclaje y llegar al canal de San Jorge; pero esta esperanza frustróse bien pronto; la noche terminaría sin que fuera posible levar anclas.

Era preciso desembarazarse de los cadáveres. Antes John Carpenter quiso asegurarse de si un remolino no los detendría en la ensenada de Farmar: Corty y él descendieron en la canoa y pudieron advertir que la corriente empujaba hacia la punta que separaba la ensenada del canal.

La canoa volvió; fue colocada a lo largo del navío, y uno tras otro, los diez cuerpos fueron depositados en ella. Después, para mayor precaución, la canoa les transportó hasta la vuelta de la punta, contra la cual la corriente hubiera podido arrojarles y dejarles en seco sobre la arena.

Entonces John Carpenter y Corty les precipitaron en aquella agua tranquila. Los cadáveres se hundieron primero, después volvieron a la superficie, y, arrebatados por la corriente, fueron a perderse en las profundidades de alta mar.

CAPÍTULO VII

EL *ALERTA*

El *Alerta*, barco de tres mástiles, de 450 toneladas, construido, como se ha dicho, en los talleres de Birkenhead, revestido de cobre, luciendo el pabellón británico, se preparaba para emprender su tercer viaje.

Después de haber franqueado el Atlántico, doblado la punta de África y recorrido el océano índico durante sus dos primeras travesías, iba esta vez a poner la proa al Sudoeste, con destino a las Antillas y por cuenta de la señora Seymour.

El *Alerta*, de buena andadura y poseyendo las notables condiciones de esos clippers de gran velocidad, no emplearía más de tres semanas en cubrir la distancia que separa a Irlanda de las Antillas, si la calma no le ocasionaba algún retraso.

Desde su primer viaje, el *Alerta* había tenido por jefe al capitán Paxton, por segundo al teniente Davis y por tripulantes nueve hombres, personal suficiente para la maniobra de un velero de aquel tonelaje. En su segunda travesía, de Liverpool a Calcuta, aquel personal no había sido modificado: los mismos oficiales y los mismos marineros. Tal sería también para la nueva campaña entre Europa y América.

Se concedería plena confianza al capitán Paxton, excelente marino, concienzudo y prudente, y del que se habían dado los mejores informes a la señora Seymour. Los jóvenes pensionistas y su encargado encontrarían a bordo del *Alerta* cuanta comodidad y seguridad podían desear sus familias. La ida y la vuelta se efectuarían durante la buena

estación, y la ausencia de los nueve alumnos de la «Antilian School» no debía durar más de dos meses y medio.

Por desgracia, el *Alerta* no estaba bajo el mando del capitán Paxton. Sus tripulantes acababan de ser asesinados en la ensenada de Farmar. El navío estaba en manos de la banda de piratas del *Halifax*.

Al amanecer, Harry Markel y John Carpenter examinaron detalladamente el barco de que se habían apoderado. Al primer golpe de vista reconocieron sus cualidades náuticas: finura de formas, excelente trazado de sus líneas de agua, lanzamiento de proa, altura de arboladura, ancho cruzamen de sus vergas y profundidad de su cala, que le permitía desplegar mucho velamen. Seguramente aun con poco viento, de partir el barco la víspera a las nueve, habría franqueado el canal de San Jorge durante la noche, y al alba habría estado a 30 millas de las costas de Irlanda.

Al alba, el cielo se mostró siempre cubierto de aquellas nubes bajas, bruma más bien, que el viento hubiera disipado en pocos minutos. Los vapores y el agua se confundían a menos de tres cables del *Alerta*. Era dudoso que, a falta de viento, aquella húmeda bruma se fundiera cuando el sol tomara más fuerza. Además, siendo imposible aparejar, Harry Markel debía preferir que la bruma persistiese, haciendo invisible el barco.

No ocurrió así. A las siete, y sin que se sintiese el más leve soplo de viento ni de tierra ni de alta mar, aquellos vapores empezaron a aclararse bajo la influencia de los rayos solares, lo que anunciaba un día caluroso, que la brisa no refrescaría. Bien pronto la bahía se vio completamente libre de brumas.

Entonces apareció a dos millas de la ensenada de Farmar el panorama del puerto y, más al fondo, las primeras casas de la ciudad. En el puerto se veían numerosos veleros, anclados aquí y allá, la mayor parte imposibilitados de darse a la vela por falta de viento.

Mientras el *Alerta* estaba perdido en la bruma, Harry Markel y sus compañeros no corrían peligro permaneciendo a bordo. Pero cuando empezó a disiparse, ¿no hubiera sido prudente desembarcar y refugiarse en tierra? Dentro de una o dos horas, llegarían los pasajeros del *Alerta*, puesto que, según los informes recogidos la víspera, los viajeros acababan de llegar a Queenstown. ¿Tendrían tiempo de escapar Harry Markel y los suyos, cuando los pensionados y su mentor alcanzaran la ensenada?

John Carpenter, Corty y los demás estaban en aquel momento reunidos en torno de Harry Markel, no esperando más que una orden suya para embarcar algunas provisiones en la canoa. Con algunos golpes de remo tocarían en una arenosa playa situada en el fondo de la ensenada.

Pero a la pregunta que le hizo el contramaestre, Harry Markel respondió:

–Continuemos a bordo.

Como su gente confiaba en él, nadie preguntó más. Sin duda Harry Markel tenía sus razones para hablar del modo que lo había hecho.

Entretanto, la bahía presentaba cierta animación. A falta de veleros, varios *steamers* se preparaban a levar anclas. Cinco o seis chalupas de vapor iban del uno al otro, dejando tras sí ancha estela. Ninguna se dirigía hacia la ensenada de Farmar. Nada había que temer a bordo del *Alerta*.

Cierto que hacia las ocho hubo que tener precaución. Un *steamer* acababa de penetrar en la bahía y se encontraba a la entrada de la ensenada de Farmar, cuando apoyó sobre estribor, como si buscara un sitio de anclaje en la proximidad del *Alerta*.

¿Tenía el *steamer* la intención de anclar en aquel sitio, y era por algunas horas o por algunos días? Seguramente las barcas del puerto no tardarían en acercarse a él, y esto pudiera traer molestas consecuencias para Harry Markel y sus compañeros.

El barco, que ostentaba el pabellón británico, era uno de esos grandes *cargo-boats* que, después de haber llevado carbón a las colonias inglesas, vuelven con cargamento de trigo o de níquel.

Se había aproximado después de pasar la punta de la ensenada, caminando a pequeña velocidad. Harry Markel se preguntó si iba a detenerse o si evolucionaría para embocar la ensenada de Farmar.

El *Concordia* (bien pronto se pudo leer su nombre en la proa) no pretendía seguramente ganar en línea recta el puerto de Queenstown. Al contrario, se aproximó al *Alerta*. Nada indicaba que hiciese sus preparativos para anclar en aquel sitio.

¿Qué quería el capitán del *Concordia* y para qué aquella maniobra? ¿Había reconocido al *Alerta* o leído su nombre en la tabla de popa? ¿Había tenido relaciones con el capitán Paxton y deseaba comunicarse con él? ¿Iba a lanzar al mar uno de sus botes y venir a bordo del *Alerta*?

Fácilmente se comprenderá la inquietud que se apoderó de Harry Markel, John Carpenter, Corty y sus cómplices. Decididamente hubiera sido mejor abandonar el navío durante la noche, puesto que no había podido darse a la vela, dispersarse por el campo y esperar en parte del condado más segura que los alrededores de Queenstown, donde la policía debía de estar en persecución de los fugitivos.

Ahora ya era tarde.

Harry Markel tomó la precaución de no mostrarse en la toldilla.

El *Alerta* fue interpelado de este modo por uno de los marineros del *Concordia*.

–¡En...! ¿Está a bordo el capitán?

Harry Markel no se apresuró a contestar. No había . duda que se referían al capitán Paxton. Pero enseguida el portavoz llevó al *Alerta* esta segunda pregunta:

–¿Quién manda el *Alerta*?

Evidentemente, no se conocía del tres mástiles más que su nombre pintado en la popa, y no se sabía quién lo mandaba.

Así, pues, hasta cierto punto, Harry Markel debía tranquilizarse, y como la prolongación del silencio hubiera sido sospechosa, él preguntó a su vez, después de haber subido a la toldilla:

–¿Quién manda el *Concordia*?

–¡El capitán James Brown! –contestó el mismo oficial, de pie en el puente, y fácil de reconocer por el uniforme.

–¿Qué desea el capitán James Brown? –preguntó Harry Markel.

–Saber si el níquel está en alza o en baja en Cork...

–Decid que en baja, y se marchará sin duda –apuntó Corty.

–En baja –respondió Harry Markel.

–¿Cuánto?

–Tres chelines y seis peniques –apuntó de nuevo Corty.

–Tres chelines y seis peniques –repitió Harry.

–Entonces nada tenemos que hacer aquí –respondió James Brown–. Gracias, capitán.

–A vuestras órdenes.

–¿Tenéis algún encargo para Liverpool?

–No...

–¡Buen viaje al *Alerta*!

–¡Buen viaje al *Concordia*!

Obtenidos aquellos informes, el *steamer* maniobró para salir de la ensenada de Farmar. Cuando estuvo fuera aumentó su velocidad, y, proa al Nordeste, tomó la dirección de Liverpool.

En este momento John Carpenter hizo esta reflexión muy natural:

–En prueba de agradecimiento por haberle informado tan exactamente sobre el valor del níquel, el capitán del *Concordia* hubiera debido remolcarnos y hacernos salir de esta maldita bahía...

Ahora, aunque el viento se levantara, era ya demasiado tarde para aprovecharlo. Había mucho movimiento entre Queenstown y el canal. Varias barcas de pesca iban y venían, y algunas se disponían precisamente a tender sus redes al otro lado de la punta y a algunos cables del navío. Harry Markel y sus compañeros no se mostraban por prudencia. Si el *Alerta* hubiera aparejado antes de la llegada de los pasajeros, que eran esperados de un momento a otro, esta inexplicable partida hubiera parecido sospechosa. Lo mejor era no darse a la vela antes de la noche, admitiendo que esto fuera posible.

La situación era de las más peligrosas; se aproximaba el momento en que el mentor y sus jóvenes compañeros de viaje irían a bordo del *Alerta*. .

No hay que olvidar que la partida había sido señalada para el día 30 de junio por la señora Seymour; de acuerdo con el director de la «Antilian School». Se estaba a día 30 de junio. El señor Patterson, desembarcado la víspera por la tarde, no querría retrasarse. Hombre tan minucioso como exacto, no se daría la satisfacción de visitar ni a Cok ni a Queenstown, aunque no conociese ninguna de estas dos ciudades. Después de una buena noche, durante la que se habría recobrado de las fatigas de la travesía, él se levantaría, despertaría a todo el mundo, iría al puerto, donde se le indicaría el lugar de anclaje del *Alerta*, y una barca le sería ofrecida para conducirlo a bordo.

Aunque no conociese al señor Patterson, las anteriores reflexiones se presentaban naturalmente a la imaginación de Harry Markel. Cuidando de no mostrarse en la toldilla para no ser visto por los pescadores, no dejaba de vigilar atentamente la bahía.

A través de una de las ventanas del cuarto, Corty, por su parte, con un catalejo ante los ojos, observaba todo el movimiento del puerto del que distinguía perfectamente los muelles y las casas a aquella distancia de dos millas.

El cielo se había despejado. El sol subía sobre un horizonte muy puro, cuyas últimas brumas había disipado. Pero no había ni asomo de viento, y las señales de los semáforos indicaban calma completa en plena mar.

–Decididamente, prisión por prisión, tanto valía la de Queenstown. De allí, al menos, pudimos escapar, mientras que de aquí... lo veo muy difícil.

–Esperemos –respondió Harry Markel.

Un poco antes de las diez y media Corty reapareció en la puerta de la toldilla, y dijo:

–Me parece ver una canoa que lleva unas diez personas y que acaba de abandonar el puerto.

–¡Esa debe de ser la canoa que nos trae a los pasajeros! –exclamó el contra maestre.

Harry Markel y él entraron enseguida en el cuarto y dirigieron sus anteojos a la barca indicada por Corty.

Bien pronto no hubo duda de que se dirigía al *Alerta*, ayudada por la corriente de la marea baja. Era conducida por dos marineros; otro iba al timón. En medio y a popa estaban sentadas unas diez personas, entre las que se veían baúles y maletas. Había motivo para creer que eran los pasajeros del *Alerta* que se dirigían a bordo.

¡Momento decisivo y en el que tal vez iba a derrumbarse el edificio construido por Harry Markel!

Todo descansaba en la eventualidad de que el señor Patterson o alguno de los jóvenes conociesen al capitán Paxton. Esto no parecía probable, y sobre ello fundaba Harry Markel la ejecución de su proyecto. Pero, ¿no podía suceder que el capitán del *Alerta* fuera conocido de los marineros del puerto que guiaban la embarcación? ¿Qué dirían cuando Harry Markel se presentase a ellos en lugar del capitán Paxton?

Sin embargo, preciso era tener en cuenta que el *Alerta* hacía escala por vez primera en el puerto de Queenstown, o, mejor dicho, en la bahía de Cork. Seguramente, su capitán había ido a tierra para llenar las formalidades impuestas a todo navío, tanto a la llegada como a la partida; pero podía admitirse, sin aventurarse demasiado, que los marineros de la canoa no le hubiesen encontrado en Queenstown.

–En todo caso –dijo John Carpenter, finalizando la conversación que acababa de sostener con sus compañeros sobre este asunto–, no dejemos a esos hombres subir a bordo.

–¡Cada uno a su puesto! –mandó Harry Markel.

Y ante todo tomó la precaución de hacer desaparecer la canoa, de la que se habían apoderado la víspera y que les había conducido a la ensenada de Farmar. Los botes del *Alerta* les bastarían si querían huir. Algunos hachazos desfondaron la canoa, que se hundió.

Enseguida Corty se dirigió a proa, dispuesto a echar una amarra cuando la canoa llegase.

–¡Vamos a correr buen peligro! –dijo John Carpenter a Harry Markel.

–¡Hemos corrido y correremos otros muchos!

–¡Y siempre hemos salido bien, Harry! Después de todo, a nadie le ahorcan dos veces... Verdad que con una basta...

Mientras tanto la barca se aproximaba, manteniéndose a corta distancia del litoral. Estaba a un centenar de toesas, y se distinguía perfectamente a los pasajeros.

La cuestión quedaría, pues, resuelta en algunos instantes. Si las cosas marchaban como esperaba Harry Markel; si la desaparición del capitán Paxton no era advertida, él obraría según las circunstancias. Después de recibir a los pensionados de la señora Seymour como debían serlo, como lo hubiera hecho el capitán Paxton, procedería a su instalación, y esto, sin duda, les ocuparía todo el día, sin que tuviesen el pensamiento de abandonar el barco.

Pero también podía suceder que, viendo que por falta de viento el *Alerta* no podía levar anclas, el señor Patterson y los jóvenes pidieran que se les volviese a conducir a Queenstown. Seguramente no habían tenido tiempo de visitar ni la ciudad industrial ni la ciudad marítima, y era posible que hiciesen la proposición. En esto había un verdadero peligro, que era preciso evitar. Después de haber dejado a los pasajeros a bordo, la canoa que les había conducido volvería al puerto, donde no podrían volver los pensionados más que en un bote del *Alerta*, conducido por dos o tres de los hombres de Harry Markel.

Y bien; ¿no era de temer que los agentes de policía, después de registrar inútilmente las tabernas del barrio, continuasen sus pesquisas en las calles y en los muelles? Conque uno de los fugitivos fuera reconocido, todo quedaría descubierto. Una chalupa de vapor se dirigiría inmediatamente a la ensenada de Farmar, los agentes tomarían posesión del *Alerta* y toda la banda caería en su poder.

Así es que, una vez a bordo, no se permitiría desembarcar a los pasajeros, aunque el retraso se prolongase algunos días. Además, desde la próxima noche, ¡quién sabe si Harry no lograría desembarazarse de ellos como del capitán Paxton y sus hombres!

Harry Markel hizo entonces las últimas recomendaciones, que sus compañeros no debían olvidar: no eran los tripulantes del *Halifax*, los escapados de la cárcel de Queenstown. Eran los marineros del *Alerta*, por aquel día al menos. Pondrían cuidado en contenerse, en no pronunciar una palabra imprudente, en adoptar el aspecto de honrados marineros, en hacer honor a aquella generosa señora Seymour. Todos comprendieron perfectamente el papel que tenían que representar.

Hasta el momento en que la barca se alejase nuevamente, se dio orden de mostrarse lo menos posible... Permanecerían en el puesto. El contramaestre y Corty bastarían para el embarque de equipajes e instalación de los pasajeros.

El almuerzo sería servido en el comedor: un buen almuerzo, suministrado por la despensa del *Alerta* y confeccionado por Ranyah Cogh, que se proponía asombrar con su talento culinario.

Era llegado el momento de hacer lo que hubieran hecho el capitán Paxton y su gente. La barca estaba a algunas toesas, y Harry Markel avanzó hacia la escala de estribor.

Vestía el uniforme del desdichado capitán, y sus compañeros los trajes que habían encontrado en el puesto.

La barca llegó junto al *Alerta*, y Corty envió una amarra, que fue cogida y arrollada a proa.

Tony Renault y Magnus Anders se izaron los primeros por la escala de cuerda y saltaron sobre el puente. Los demás les siguieron. Después le llegó el turno al señor Patterson, al que John Carpenter ayudó.

Ocupáronse enseguida en transportar los equipajes, sencillas maletas de poco peso y volumen. La operación fue breve.

Los marineros de la canoa no subieron a bordo; el señor Patterson les había contratado antes, y, bien gratificados, volvieron a tomar la dirección del puerto.

Horacio Patterson, siempre correcto, se inclinó diciendo :

–¿El capitán Paxton?

–Yo soy, caballero –contestó Harry Markel.

El señor Patterson hizo un segundo saludo, y añadió:

–Capitán Paxton, tengo el honor de presentar a usted a los pensionados de la «Antilian School»... y de ofrecerle la seguridad de mi más distinguida consideración y de mis más respetuosos homenajes...

–Firmado: Horacio Patterson –murmuró al oído de Luis Clodión aquel diablo de Tony Renault, que saludó, lo mismo que sus compañeros, al capitán del *Alerta*.

CAPÍTULO VIII

A BORDO

El viaje del señor Patterson y de los pensionados •^ de la «Antilian School» se había efectuado en buenas condiciones. Habían observado con gran interés los menores incidentes del camino. Era aquello una escapada de pájaros de su jaula, pájaros provistos de cuanto necesitaban, y que habían de volver a ella.

Seguramente aquellos jóvenes no hacían su primer viaje por camino de hierro y en barco. Todos habían franqueado el océano Atlántico cuando habían viajado de las Antillas a Europa. ¡Pero decir que el mar no tenía secretos para ellos, esto no! Apenas si les quedaba débil recuerdo de aquella travesía. El mayor de ellos tendría, a lo más, diez años cuando puso el pie en Inglaterra. La navegación a bordo del *Alerta* sería, pues, cosa nueva para ellos. Respecto al mentor, aquélla era la única vez que iba a aventurarse sobre el pérfido elemento, con gran satisfacción de su parte.

–*Hoc erat in votis!* –repetía mil ochocientos años después de Horacio.

Al apearse del tren en Bristol la juvenil comparsa tomó el paquebote que efectúa un servicio regular entre Inglaterra e Irlanda, recorrido de unas 200 millas.

Estos paquebotes son excelentes barcos, bien dispuestos y de rápida marcha; 17 millas por hora. El mar estaba en calma. Soplabla ligera brisa. Generalmente, la entrada al canal de San Jorge, pasado Milford Haven y las extremas puntas del país de Gales, es bastante dura. Verdad que se está a la mitad del camino, pero los pasajeros sienten gran molestia

durante medio día. Aquella vez hubieran podido creerse sobre las tranquilas aguas del lago Lomond y del lago Kratine, en el país de Rob-Roy, en plena Escocia.

El señor Horacio Patterson no había sufrido molestia alguna en el canal de San Jorge, y de aquí sacaba los más favorables augurios para lo por venir.

Además, según él, un hombre bien constituido, prudente, enérgico, no tenía por qué temer al mareo.

–¡Esto no es más que cuestión de voluntad, y no de otra cosa! –repetía.

Resulta, pues, que el mentor y los estudiantes llegaron al puerto de Queenstown en excelente disposición de cuerpo y espíritu. Sin duda, no hubieran teñido tiempo de visitar esta ciudad, como tampoco a Cork, su capital.

Todos experimentaban los más vivos deseos de encontrarse a bordo del *Alerta*, de poner el pie en aquel barco fletado para ellos –un yate de recreo–, de tomar posesión de su camarote, de pasearse sobre cubierta, de entrar en relaciones con el capitán Paxton y sus tripulantes, de hacer su primera comida a bordo, de asistir a todas las maniobras precisas para aparejar, a las que ellos prestarían ayuda, por poco que esto fuera necesario.

No se trató, pues, de pasear por las calles de Queenstown, y de haber estado el *Alerta* anclado en el puerto, el señor Patterson y sus jóvenes compañeros se hubiesen embarcado inmediatamente. Pero era tarde, cerca de las nueve de la noche. Al día siguiente se dirigirían a la ensenada de Farmar.

Fue una ligera contrariedad, pues todos esperaban pasar a bordo la primera noche, en sus catres superpuestos, «como los cajones de una cómoda», según expresión de Tony Renault. ¡Y qué satisfacción dormir allí'.

Pero era preciso dejar el embarco para la mañana del siguiente día. Sin embargo, aquella noche Luis Clodión y John Howard se concertaron con un marinero del puerto, que prometió llevarlos en su bote al sitio donde el *Alerta* se encontraba. A las preguntas que le fueron formuladas, les indicó la situación de la ensenada de Farmar, a la entrada de la bahía, distante unas dos millas. De querer ellos, aquel hombre les hubiera llevado allí en el acto, y los más impacientes opinaron que debía aceptarse la proposición. Un paseo nocturno por la bahía en aquel tiempo cálido y en calma debía de ser muy agradable.

El señor Patterson creyó que no debía dar su consentimiento. No se habría sufrido retraso presentándose al siguiente día al capitán Paxton, puesto que la partida estaba fijada para el día 30 de junio. Seguramente los pensionados no eran aguardados antes de ese día. Además la noche avanzaba... Las diez sonaban en los relojes de Queenstown. Sin duda, el capitán Paxton y sus marineros se habían acostado ya... ¿Para qué despertarlos?

–¡Eh...! –exclamó Tony Renault–. Si estuviéramos a bordo, tal vez el *Alerta* levantara ancla esta misma noche.

–No lo crea usted, señorito –dijo el marinero–. Es imposible aparejar, y ¡quién sabe si esta calma durará algunos días más!

–¿Lo cree usted así, marinero? –preguntó el señor Patterson.

–Es de temer.

–Pues bien; en tal caso, lo mejor sería instalarnos en un hotel de Cork o de Queenstown, en espera de que un viento favorable hinchara las velas.

–¡Oh, señor Patterson, señor Patterson! –exclamaron Magnus Anders y algunos otros, no pudiendo reprimir un movimiento de despecho.

–Sin embargo, amigos míos...

Se discutió, y el resultado de la discusión fue que irían al hotel por la noche, y que al amanecer, con la marea descendente, la embarcación transportaría a los pasajeros con sus equipajes a la ensenada de Farmar.

Además, el señor Patterson se hizo una reflexión, muy lógica en un administrador: instalándose a bordo, se evitarían los gastos del hotel; y, en último caso, nada impedía volver a Queenstown y a Cork si la partida se dilataba algunos días por falta de viento.

El señor Patterson y los jóvenes estudiantes se hicieron, pues, conducir a un hotel situado en el muelle. Se acostaron y durmieron perfectamente, y al día siguiente, después de desayunarse con té y emparedados, tomaron sitio en el bote que debía conducirles a bordo del *Alerta*.

Se recordará, que en aquel momento la bruma se había disipado, y así que la barca avanzó una milla, apareció la ensenada de Farmar.

–¡El *Alerta*! –exclamó Tony Renault, mostrando el único barco anclado entonces en aquel sitio.

–Sí, señorito... El *Alerta*... –contestó el patrón del bote–. Un bonito navío, se lo aseguro a usted.

–¿Conoce usted al capitán Paxton? –preguntó Luis Clodión.

–No le conozco; ha ido a tierra pocas veces; pero pasa por ser excelente marino, y tiene a sus órdenes muy buena gente.

–¡Qué hermoso barco! –exclamó Tony Renault, de cuya admiración participaba su compañero Magnus Anders.

–¡Es un verdadero yate! –dijo Roger Hinsdale, cuyo amor propio se sintió lisonjeado por haber puesto la señora Seymour a disposición de ellos aquel soberbio barco.

Un cuarto de hora más tarde el bote se acercaba al *Alerta* bajo la escala de estribor.

Ya se ha dicho que el patrón y sus dos hombres no abandonaron el bote, que inmediatamente tomó la dirección del puerto, y también se sabe en qué condiciones se efectuó la presentación y la manera como Harry Markel, fingiendo ser el capitán Paxton, recibió a los viajeros. Después John Carpenter, en calidad de contramaestre, ofreció sus servicios y propuso a los pasajeros que visitaran sus camarotes, ya preparados para recibirlos.

Antes el señor Patterson creyó conveniente dirigir nuevos cumplidos al capitán. Se felicitaba de que la señora Seymour hubiera confiado la suerte de sus jóvenes compañeros a un capitán tan distinguido y de tan excelente reputación en el mundo marítimo. Sin duda, puesto que se atrevían a penetrar en los dominios de Thetys, se exponían a algunos peligros; pero con el capitán Paxton, en un navío tan bueno como el *Alerta*, con una tripulación tan experimentada..., se podía desafiar la cólera de Neptuno.

Harry Markel permanecía frío, impassible ante aquel torrente de finezas. Se limitó a responder que sus hombres y él pondrían cuanto estuviera de su parte para que los pasajeros del *Alerta* hicieran el viaje a satisfacción.

Y ahora se trataba de visitar el navío desde el «fondo de la cala a la punta de los mástiles», como repetía Tony Renault.

Era natural que esto interesase en alto grado a los jóvenes viajeros... ¿No era aquélla la morada, la ciudad flotante que se les había elegido para una estancia de tres meses? ¿No era como una parte de la «Antilian School», separada del Reino Unido, donde iban a vivir durante el viaje?

En primer lugar visitaron el comedor, situado en el interior de la toldilla, fijándose en la mesa rodeada de bancos con sus respaldos movibles; en las lámparas; en los diversos utensilios colgados en la parte del palo de mesana que atravesaba la mesa; en la claraboya enrejada, por la que penetraba la luz del exterior; en el aparador, en el que platos, vasos y otros objetos estaban sujetos para resistir el balanceo del barco.

A uno y otro lado se abrían los camarotes de los pasajeros, provistos de catres, tocador, un armario pequeño, y alumbrados por un tragaluz de vidrio lenticular abierto en la pared de la toldilla.

En estos camarotes los jóvenes serían agrupados por nacionalidades; a babor, Hubert Perkins y John Howard, en el primero; Roger Hinsdale, solo, en el segundo; Luis Clodión y Tony Renault, en el tercero; y a estribor, Niels Harboe y Axel Vickborn, en el cuarto; Alberto Leuwen, en el quinto, y Magnus Anders, en el sexto.

El camarote del señor Patterson, semejante al del capitán, estaba situado a la derecha, y era algo más espacioso que los de sus compañeros.

En rigor, él podía considerarse como el segundo del *Alerta*, y tenía el derecho de ostentar los dos galones en la manga de su levita.

No hay que decir que la previsora señora Seymour no había olvidado nada de lo que se refería a la comodidad e higiene de los jóvenes antillanos. Ciertamente a bordo no iba ningún médico, y realmente no había que temer enfermedad ni accidente grave durante la travesía, pues el señor Patterson sabía contener las imprudencias de los más audaces; pero la farmacia del *Alerta* estaba ampliamente provista de las medicinas de uso frecuente. Además, en caso de mal tiempo, vientos y tormentas, los pasajeros podrían vestirse de marineros: gorras, capotes y pantalones impermeables había en cada uno de los camarotes.

Tony Renault y algunos otros quisieron «marineroizarse» desde su llegada a bordo. El señor Horacio Patterson, fiel a su sombrero de copa alta, a su levita negra y a su corbata blanca, hubiera creído indigno de su carácter y de su respetabilidad ponerse la blusa marina y cubrirse con el gorro tradicional.

Por otra parte, con aquel tiempo en calma, y en las tranquilas aguas de la bahía de Cork, cuando el barco no sentía ni la ondulación del oleaje, no había motivo para cambio alguno en las costumbres del señor Patterson. De tener a su lado a su esposa, él hubiera creído encontrarse aún en sus habitaciones de la «Antilian School». Tal vez no hallaba gran diferencia entre la ensenada de Farmar y Oxford Street, a no ser porque pasaba menos gente.

Visitado el comedor y colocadas en los camarotes las maletas, empezó la inspección del barco, haciendo los honores John Carpenter, que respondía a todas las preguntas que le dirigían, particularmente Tony Renault y Magnus Anders. Sobre la toldilla, la rueda del timón y la bitácora fueron miradas por ellos con atención profunda, y, sin duda, las manos de aquellos futuros marinos deseaban coger el timón y poner la proa al Nornordeste o al Sursudoeste. Vueltos al puente, los jóvenes le recorrieron, examinando los dos botes, y la canoa izada a la izquierda. Delante del palo de trinquete estaba la cocina, en la que se hacía ya el almuerzo bajo la dirección de Ranyah Cogh, quien fue felicitado por Horacio Patterson por la belleza de su tipo africano. En fin, el puesto de la tripulación, cuyos hombres no inspiraron ninguna desconfianza; el cabrestante, una de las anclas atravesadas en la serviola de estribor –la de babor estaba echada–, todo esto llamó la atención de los curiosos jóvenes.

No quedaba más que explorar la cala para terminar la visita del navío.

No hay que extrañarse de que el señor Horacio Patterson no se atreviese a seguir a los estudiantes a aquellas sombrías profundidades del barco. En efecto: no había escalera, sino simples incisiones abiertas a lo largo de los puntales, en las que era preciso introducir el pie. No se aventuró a ello, como no se aventuraba a trepar por los flechastes para saltar a la gavia y a las barras del palo mayor o del trinquete, ni aun pasando por la boca de lobo de una cofa.

Pero los jóvenes se precipitaron con presteza en el interior del *Alerta*, en el sitio donde el cargamento había sido reemplazado por barras de hierro, que aseguraban la estabilidad del navío. La cala fue recorrida desde la parte de delante, que comunicaba por medio de una escala con el puesto de la tripulación, hasta la parte de atrás, donde un tabique metálico la separaba de la despensa, colocada bajo la toldilla. Allí había velas, aparejos y también cierto número de cajas de conservas, barriles de vino y de aguardiente y sacos de harina. Realmente, el *Alerta* iba aprovisionado como si hubiera de dar la vuelta al mundo.

Terminada la visita, todos subieron, reuniéndose en la toldilla con el señor Patterson, en compañía del capitán. Ambos hablaban de diversas cosas, el señor Patterson con su pretenciosa facundia habitual, y Harry Markel contentándose con responderle brevemente. Un valiente marino, sin duda, pero decididamente poco comunicativo.

Tony Renault dio vueltas en torno del timón, examinó la bitácora, que encerraba el compás; puso la mano sobre la rueda, moviéndola en un sentido y en otro, como hubiera hecho un timonel, y al fin dijo:

–Capitán..., usted me permitirá alguna vez... maniobrar en el timón... Cuando haga buen tiempo.

–¡Eh...! –dijo el señor Patterson–. No sé si eso sería prudente.

–Esté usted tranquilo, señor Patterson, que no le haremos naufragar –dijo Tony Renault.

Harry Markel se había limitado a hacer un gesto afirmativo.

¿En qué pensaba aquel hombre? ¿Se había deslizado en su alma un poco de compasión a la vista de aquellos jóvenes tan alegres y felices por estar embarcados a bordo del *Alerta*? No; y a la noche siguiente ninguno de ellos obtendría gracia.

En aquel momento la campana sanó a proa del navío. Uno de los marineros acababa de dar los cuatro golpes con que se señalaban las once horas.

–Es el almuerzo –dijo Luis Clodión.

–Y bien. Le haremos los honores que se merece –contestó el señor Horacio Patterson -. Tengo un hambre de lobo...

–De lobo de mar... –añadió Tony Renault.

–*Lupus maritimus* –tradujo el señor Patterson.

Era, en efecto, la hora del almuerzo, que Harry Markel se excusó de presidir, por tener la costumbre, según dijo, de almorzar en su camarote.

Sirvióse el almuerzo en el comedor, y cada cual se sentó en torno de la mesa. Huevos, carne fiambre, pescado fresco, galleta, té, todo fue proclamado excelente. Aquellos jóvenes estómagos, estimulados por su paseo matutino, no eran difíciles de contentar: y en cuanto al señor Patterson, comió dos veces más que lo que hubiera comido en el refectorio de la «Antilian School».

Finalizado el almuerzo, todos se reunieron en la toldilla con Harry Markel, y antes de nada, según lo convenido entre ellos, Luis Clodión se dirigió a él y le dijo:

–Capitán, ¿piensa usted poder darse a la vela pronto?

–Así que levante el viento –contestó Harry Markel, que comprendió el objeto de la pregunta–. Y esto puede suceder de un momento a otro.

–¿Y si es contrario? –preguntó el señor Patterson.

–Eso no impediría aparejar y andar. Lo que nos hace falta es viento, venga de donde venga.

–Sí –dijo Tony Renault–, corriendo bordadas...

–Precisamente. Y, en realidad, ¿hay más bonito andar que el de un barco en estas condiciones?

–En fin, capitán –preguntó Niels Harboe–, ¿hay motivo para creer que el viento va a soplar...?

–¿Por la tarde? –añadió John Howard.

–Así lo espero –respondió Harry Markel–. Hace cerca de sesenta horas que dura esta calma, y seguramente va a cesar.

–Capitán –preguntó Roger Hinsdale–, desearíamos saber si hay alguna posibilidad de que el *Alerta* parta hoy.

–Repito que es posible, pues el barómetro baja algo... Sin embargo, no lo aseguro.

–En ese caso –dijo Luis Clodión–, ¿no podríamos ir a pasar la tarde a tierra?

–¡Sí...! ¡Sí...! –repitieron a coro sus compañeros.

Esto es lo que no quería Harry Markel. No llevaría a tierra a ninguno de los pasajeros ni de los tripulantes. Hubiera sido empeorar una situación ya peligrosa.

Horacio Patterson apoyó la proposición con algunas citas muy oportunas. Ni él ni sus jóvenes compañeros conocían a Cork ni a Queenstown. No habían podido visitar las dos

ciudades el día antes... Se decía que los alrededores eran muy curiosos..., particularmente el pueblo de Blarney, que ha dado su nombre a las gasconadas irlandesas...; después el castillo, una de cuyas piedras, según se asegura, fuerza siempre a decir la verdad a los que acercan a ella sus labios.

Todos apoyaron al señor Patterson. En media hora, y en uno de los botes del *Alerta*, maniobrado por dos hombres, estarían en el puerto, de donde volverían antes de la noche.

–Vamos, capitán... –dijo el señor Patterson–; al amo, después de Dios, dirigimos nuestra súplica.

–Con mucho gusto consentiría en ello –respondió Harry Markel en tono algo rudo–. Pero no puedo... Estamos en el día fijado para la partida, y por poco viento que sople, y hasta si es preciso sin él, nada más que con la marea descendente, espero salir de la bahía de Cork.

–Pero, ¿y si una vez fuera, no podemos seguir? –preguntó Luis Clodión.

–Anclaremos cerca de tierra para esperar la marea –repuso Harry Markel–, y, por lo menos, el *Alerta* habrá abandonado la ensenada de Farmar... Si, como yo creo, se levanta el viento, mejor lo encontraremos en el mar que en este sitio, que es muy abrigado.

Estas razones eran poderosas, y, en suma, convenía conformarse con la voluntad del capitán.

–Suplico a ustedes, pues –añadió–, que renuncien a ese proyecto de ir a tierra que podría hacernos perder una marea...

–Convenido, capitán –respondió el señor Patterson–, y no insistiremos.

Los jóvenes se conformaron bien pronto. Además, entre ellos había dos, por lo menos, que no deseaban otra cosa que ver al *Alerta* en alta mar. La alegría de estar a bordo les bastaba. Embarcados en el *Alerta*, pretendían no desembarcar más que en alguno de los puertos de las Antillas. Podía suceder que el viento se levantase mientras que sus compañeros visitaban a Cork o a Queenstown, y el navío no pudiera aparejar por no estar a bordo los pasajeros. ¡Y quién sabía si retrasos más largos no comprometerían el viaje! ¿Y qué diría la señora Seymour? ¿Qué pensaría el director de la «Antilian School»? ¡Y qué responsabilidad para el mentor, que comprendió toda la gravedad de aquellos argumentos!

La cuestión estaba resuelta; seguirían a bordo. Después, en la conversación que se prolongó, y en la que Harry Markel no pudo rehusar tomar parte, se habló del viaje.

Roger Hinsdale preguntó si el *Alerta* había hecho ya la travesía de Inglaterra a las Antillas.

–No, señor –respondió Harry Markel–. Nuestro navío no ha efectuado hasta aquí más que dos viajes en el mar de las Indias.

–¿Pero usted conoce las Antillas, capitán? –preguntó Hubert Perkins, un tanto extrañado.

–No las conozco.

–Entonces –dijo el señor Horacio Patterson–, ¿es posible a un marino ir directamente adonde no ha estado nunca?

–Con los ojos cerrados –exclamó Tony Renault.

–No –respondió Harry Markel–, con los ojos abiertos, haciendo su punto, consultando los mapas, estudiando la dirección...

–¿Y nosotros veremos todo eso? –preguntó Magnus Anders.

–Todo eso, a condición de estar en alta mar y no en el fondo de una bahía.

Luis Clodión y sus compañeros se resignaron, pues. Mas de que tuvieran que pasar el día a bordo, sin obtener permiso para desembarcar, no hay que deducir que el día les pareciera largo. ¡No! Ni aun les vino el deseo de hacerse llevar a las playas vecinas, lo que, sin duda, les hubiera concedido Harry Markel, por no haber en ello peligro. Sentarse en los bancos de la escotilla, balancearse en los rockings-chairs, pasearse por el puente, subir a las gavias... ¿No bastaba esto para llenar la tarde sin sentir el fastidio?

Por lo demás, aunque la bahía de Cork estuviese en calma, no dejaba de presentar alguna animación. El movimiento del puerto de Queenstown no se interrumpía por la falta de viento; así es que los anteojos de los jóvenes pensionados y el catalejo del señor Patterson –de dos pies y cuatro pulgadas– funcionaban sin cesar. Era preciso no perder nada del vaivén de las embarcaciones dispuestas para pescar en la bahía; de las chalupas de vapor que hacían el servicio del litoral; de los *tugs* que remolcaban a los veleros; de los *steamers*, transatlánticos y otros que entraban o salían, y el número de ellos es muy grande en la bahía de Cork.

Después de la comida de las cinco, tan excelente como el almuerzo y que valió a Ranyah Cogh los plácemes merecidos del señor Horacio Patterson, cuando los pasajeros subieron a la toldilla, Harry Markel les anunció que el viento de la parte de tierra comenzaba.

Si se mantenía una hora, él se decidiría a levar anclas.

Calcúlese si la noticia sería bien recibida.

En efecto; hacia el Nordeste aparecían algunas nubes que indicaban cambio en el tiempo. Venían de tierra, y hubiera sido preferible que vinieran de alta mar; pero el caso era que el *Alerta* pudiera abandonar su anclaje, y una vez pasada la Roche-Pointe se obraría según aconsejaran las circunstancias. ,

–¡Todos al puente y dispuestos a levar el ancla! –ordenó Harry Markel.

Ayudados por algunos de los jóvenes, los marineros ejecutaron las operaciones necesarias para aparejar, y algunos instantes después el navío había dado la vuelta a la extrema punta de la ensenada de Farmar.

En las últimas noticias los periódicos de la noche anunciaron que el tres mástiles *Alerta*, mandado por el capitán Paxton, acababa de hacerse a la mar con rumbo a las Antillas, llevando a bordo a los premiados en el concurso de la «Antilian School».

CAPÍTULO IX

A LA VISTA DE TIERRA

Eran poco más de las siete cuando el *Alerta* abandonó la bahía de Cork, dejando a babor el promontorio de Roche-Pointe. El litoral del condado de Cork quedaba algunas millas al Oeste.

Antes de dirigir sus miradas sobre aquella inconmensurable extensión de mar sin límites, los pasajeros contemplaban las tierras altas, medio hundidas en la sombra, de la costa meridional de Irlanda. Instalados en la toldilla, miraban, no sin experimentar cierta emoción, natural a sus años. Apenas si habían conservado el recuerdo de las travesías anteriores cuando habían venido de las Antillas a Europa.

Sus vivas imaginaciones trabajaban pensando en aquel gran viaje que les conducía al país natal. En su pensamiento brotaban estas palabras mágicas: excursiones, exploraciones, aventuras, descubrimientos, que pertenecen al diccionario de los turistas. Los relatos que habían leído, sobre todo durante los últimos días pasados en la «Antilian School», se presentaban a su espíritu. ¡Las lecturas de viajes que habían devorado, cuando

aún no conocían el sitio a que iba destinado el *Alerta*...] ¡Los atlas y mapas que habían hojeado...!

Ahora, aunque ya no ignoraban el objeto de aquel viaje, muy fácil y sencillo, estaban bajo la impresión causada por sus lecturas. Ellos seguían a los grandes descubridores en sus lejanas expediciones, se posesionaban de tierras nuevas, hincando en ellas el pabellón de su país. Ellos eran Cristóbal Colón en América, Vasco de Gama en las Indias, Magallanes en la Tierra del Fuego, Cartier en Canadá, Cook en las islas del Pacífico, Dumont d'Urville en Nueva Zelanda y en las comarcas antárticas, Livingston y Stanley en Africa, Hudson Parry y James Ross en las regiones del Polo Norte. Repetían, con Chateaubriand, que el globo terrestre es demasiado pequeño, puesto que se le ha dado la vuelta, y se lamentaban que este mundo no tuviese más que cinco partes, y no doce. Veíanse ya lejos..., muy lejos..., el *Alerta* aunque acabara de iniciar su travesía y navegase aún por aguas inglesas...

Por otra parte, cada uno de ellos hubiera sido feliz al saludar a su país en el momento de abandonar Europa; Luis Clodión y Tony Renault, a Francia; Niels Harboe y Axel Vickborn, a Dinamarca; Alberto Leuwen, a Holanda; Magnus Anders, a Suecia...; pero no había que pensar en ello. Únicamente Roger Hinsdale, John Howard y Hubert Perkins tendrían la satisfacción de enviar un adiós de despedida a aquella Irlanda que, con Gran Bretaña, forma el conjunto del Reino Unido.

A partir del día siguiente, después de haber franqueado el canal de San Jorge, ellos no encontrarían un continente, ni una sola isla antes de llegar a los mares de América, donde cada cual hallaría algo de lo que dejaba en Europa.

Como se verá, transcurriría algún tiempo sin que las costas británicas desapareciesen en el horizonte.

En efecto: el viento que acababa de levantarse había permitido al *Alerta* abandonar la ensenada de Farmar; pero, como era de temer, aquel viento de la parte de tierra, sin fuerza ni duración, moría a algunas millas en alta mar.

Para tomar dirección, al salir al canal de San Jorge el *Alerta* debía poner la proa al Sudoeste, y esto es lo que seguramente hubiera hecho el capitán Paxton, y de poder avanzar un centenar de millas, tal vez hubiera encontrado el viento reinante en plena mar. Pero no era ésta la intención de Harry Markel; al salir del canal tomaría la dirección Sur.

Alejarse lo más posible de la costa durante la noche hubiera favorecido sus abominables proyectos. Pero el mar estaba en calma. Ni el más ligero movimiento en la superficie. El mar de Irlanda vertía tranquilamente sus aguas en el océano Atlántico.

Síguese de aquí que el *Alerta* permanecía tan inmóvil como lo hubiera estado entre las riberas de un lago o de un río. Efecto del abrigo que prestaba la tierra, no se sentía a bordo el más ligero balanceo, por lo que el señor Horacio Patterson se felicitaba, pensando que así tendría tiempo para aclimatarse.

Los pasajeros tomaban el caso con paciencia. ¿Cómo remediarlo? Pero ¡qué inquietud les causaba a Harry Markel y a su gente la proximidad de la tierra! Siempre era de temer que un aviso del Estado fuese a la desembocadura del canal de San Jorge con orden de visitar todos los barcos que saliesen de la bahía de Cork.

A esta inquietud mezclábase también la cólera. Harry Markel se preguntaba si podría impedir que esta cólera se manifestase. Corty y los demás mostraban unas caras que tal vez acabarían por asustar a los pasajeros.

En vano John Carpenter y el capitán procuraban calmarles. Tal excitación no hubiera podido ser explicada por la contrariedad del mal tiempo. El retraso era lamentable para el señor Patterson y sus jóvenes compañeros, pero no para marineros indiferentes a todos estos accidentes del mar. Harry Markel y John Carpenter hablaban paseándose por el puente del navío. John Carpenter dijo:

–Veamos, Harry, la noche se acerca. ¿Será imposible hacer a una o dos millas de la costa lo que hemos hecho en la ensenada de Farmar, desembarazándonos de la gente del *Alerta*? Me parece que la operación era más arriesgada en la bahía de Cork.

–Olvidas, John, que no podíamos hacer otra cosa, puesto que era preciso apoderarse del navío a toda costa –contestó Harry Markel.

–Pues bien, Harry, cuando los pasajeros estén dormidos en sus camarotes, ¿quién nos impide acabar con ellos?

–¿Quién nos lo impedirá, John?

–Sí –respondió John Carpenter–. Ahora están a bordo... El *Alerta* ha salido de la bahía... Creo que nadie vendrá a visitarnos aquí.

–¿Nadie? –replicó Harry Markel–. ¿Estás seguro de que al saberse en Queenstown por los semáforos que el barco está detenido por la calma no vendrán algunos amigos para darles el último adiós? ¿Y que ocurriría si no se les encontraba a bordo?

–Confiesa, Harry, que eso no es probable.

Tal vez no lo era. Si el *Alerta* estaba al siguiente día cerca de tierra, ¿por qué no había de ser visitado por alguna embarcación de paseantes? Sin embargo, los compañeros de Harry Markel no parecía que debían temerlo. Y la noche no acabaría sin traer el desenlace de aquel espantoso drama.

La tarde avanzaba, y su frescura hacía descansar de los enervantes calores del día. Pasadas las ocho el sol se hundió en un horizonte sin nubes, y nada permitía creer en un cambio próximo en el estado atmosférico.

Los jóvenes estudiantes se habían reunido en la toldilla, con poca prisa de descender al comedor. Después de darles las buenas noches, el señor Patterson se retiró a su camarote y procedió minuciosamente a su tocado de noche. Se desnudó metódicamente, colocó sus ropas en el lugar que habían de ocupar durante el viaje, cubrióse con un gorro de seda negra y se tendió en el catre. Su último pensamiento, antes de dormirse, fue éste:

«¡Excelente señora de Patterson! Mi última precaución le ha causado alguna pena... ¡Pero era preciso obrar como hombre prudente, y todo será reparado al regreso...!»

Entretanto, si la calma del mar igualaba a la del espacio, el *Alerta* sufría siempre la acción de las corrientes, muy pronunciadas a la entrada del canal de San Jorge. La marea de alta mar tendía a acercarse a tierra. Harry Markel por nada del mundo hubiera querido ser arrastrado más al Norte hasta el mar de Irlanda.

Por otra parte, si el *Alerta* naufragaba en el litoral, aunque el salvamento no hubiera ofrecido dificultad en un mar tan tranquilo, ¡qué situación para los fugitivos, obligados a ir a tierra en el momento en que la policía debía de practicar sus pesquisas en los alrededores de Queenstown y de Cork...!

Aparte de esto, numerosos barcos se encontraban a la vista del *Alerta* –un centenar por lo menos–; veleros que no podían alcanzar el puerto. Sin duda, al siguiente día estarían allí, pues la mayor parte habían anclado para aguantar la marea de la noche.

A las diez el *Alerta* no distaba de la costa más que media milla. Había derivado un poco al Oeste. Harry Markel creyó oportuno anclar y llamó a su gente.

Cuando Luis Clodión, Roger Hinsdale y los demás le oyeron, se apresuraron a abandonar la toldilla.

–¿Va usted a anclar, capitán Paxton? –preguntó Tony Renault.

–En este mismo momento –contestó Harry Markel–. La marea toma fuerza... Estamos demasiado cerca de tierra y corremos el riesgo de naufragar.

–¿De modo que no hay síntomas de que el viento se levante? –preguntó Roger Hinsdale.

–No.

–Esto va poniéndose fastidioso –dijo Niels.

–Muy fastidioso.

–En alta mar es posible que el viento se levante –dijo Magnus Anders.

–Estaremos prestos para aprovecharlo, pues el *Alerta* no echará más que un ancla –respondió Harry Markel.

–En ese caso, prevénganos usted, capitán, para ayudar a aparejar –dijo Tony Renault.

–Se lo prometo a ustedes.

–Sí... ¡Se les despertará a tiempo! –murmuró irónicamente John Carpenter.

Se dispuso que el *Alerta* echase el ancla a un cuarto de milla de la costa. Enviada a fondo el ancla de babor, el *Alerta* presentó la popa al litoral.

Terminada la operación, los pasajeros se retiraron a sus camarotes, donde no tardaron en caer todos en profundo sueño.

¿Qué iba a hacer Harry Markel? ¿Cedería a los deseos de la tripulación? ¿Se efectuaría la matanza aquella misma noche? ¿No mandaba la prudencia aguardar circunstancias más favorables? Evidentemente, puesto que el *Alerta*, en vez de estar solo en los parajes de Roberts-Cove, como lo había estado en la ensenada de Farmar, se encontraba en medio de numerosos navíos inmóviles, a la entrada Oeste del canal de San Jorge. La mayor parte, siguiendo el ejemplo del *Alerta*, habían anclado, a fin de resistir la marea que les empujaba hacia la costa. Había dos o tres que estaban a medio cable, lo más, del tres mástiles. ¿Cómo atreverse a arrojar al agua a los pasajeros? Aunque fuese fácil sorprenderles en lo más profundo de su sueño, ¿no procurarían defenderse, no pedirían socorro, y sus gritos no serían oídos por los hombres de cuarto de los otros barcos?

Esto es lo que, no sin trabajo, Harry Markel hizo comprender a John Carpenter, a Corty y a todos aquellos miserables que deseaban terminar cuanto antes con aquellos intrusos. De estar el *Alerta* a sólo cuatro o cinco millas en alta mar, no había duda de que aquella noche hubiera sido la última para Horacio Patterson y los jóvenes premiados de la «Antilian School.»

El siguiente día, a las cinco, Luis Clodión, Roger Hinsdale y sus compañeros iban y venían por la toldilla, mientras que, menos impaciente, menos vivo, el señor Patterson continuaba en su catre.

Ni Harry Markel ni el contraestre se habían levantado aún. Su conversación se había prolongado hasta muy avanzada la noche. Esperaban la llegada del viento, que no sopló ni de tierra ni de alta mar. De haber el suficiente para inflar las velas altas, no hubieran ellos dudado en levar el ancla, cuidando de no despertar a los pasajeros, y se hubieran apartado de la flotilla que les rodeaba. Pero a las cuatro de la mañana, baja la marea y dispuesta a subir, habían tenido que renunciar a toda esperanza de alejarse de Roberts-Cove, y se retiraron, el uno a su camarote, bajo la toldilla, y el otro al suyo, junto al puesto de la tripulación, a fin de dormir durante algunas horas.

Los jóvenes no encontraron, pues, más que a Corty en la popa, mientras que dos marineros hacían el cuarto en la proa.

Dirigieron a aquel hombre la única pregunta que tenían que hacer.

–¿Y el tiempo?

–Demasiado bueno.

–¿Y el viento?

–No hay ni para apagar una cerilla.

El sol se desbordaba en el horizonte en medio de la bruma formada por cálidos vapores; brumas que se disiparon casi enseguida resplandeciendo el mar bajo los primeros rayos matutinos.

A las siete, Harry Markel, al abrir la puerta de su camarote, se encontró con el señor Patterson, que salía del suyo. Por una parte hubo un amable «buenos días», y por la otra una simple inclinación de cabeza.

El señor Patterson subió a la toldilla, donde encontró a su gente.

–Y bien –exclamó–, ¿es hoy cuando vamos a cortar con nuestra ardiente proa la inmensidad líquida?

–Más bien temo que vamos a perder el día, señor Patterson –respondió Roger Hinsdale, mostrando el mar en calma.

–Entonces, al llegar la noche podré exclamar como Tito: *diem peridi...*

–Sin duda –respondió Luis Clodión–; pero Tito lo decía por no haber podido hacer el bien, y nosotros lo diremos por no haber podido partir.

En este momento Harry Markel y John Carpenter, que hablaban en la parte de proa, fueron interrumpidos por Corty, que les dijo en voz baja:

–Tengamos cuidado...

–¿Qué ocurre? –preguntó el contra maestre.

–Mirad..., pero no os mostréis... –contestó Corty, señalando con el dedo una parte de la costa dominada por altos derrumbaderos. Sobre la cresta avanzaban unos veinte hombres. Circulaban, observaban, tanto por la parte de tierra como por la parte del mar.

–Son los agentes de la policía –dijo Corty.

–Sí –afirmó Harry Markel.

–¡Y yo sé lo que buscan! –añadió Carpenter.

–¡Todo el mundo a su puesto! –ordenó Harry Markel–; y no nos dejemos ver.

Los marineros bajaron enseguida.

Harry Markel y los otros dos continuaron en el puente, aproximándose al empalmetado de babor para no ser vistos, mientras espían a los agentes.

Era, en efecto, una escuadra de agentes en persecución de los fugitivos.

Después de haber registrado inútilmente el puerto y la ciudad, proseguían sus pesquisas a lo largo del litoral, y pareció que examinaban el *Alerta* con particular atención.

Pero no podía suponerse que los agentes pensarán que la banda de Harry Markel se hubiera refugiado a bordo del tres mástiles después de apoderarse de él la víspera en la ensenada de Farmar. Además, había tantos navíos en Roberts-Cove, que hubiera resultado imposible visitarlos todos. Verdad que no se trataba más que de los barcos salidos de la bahía de Cork durante la noche, y los agentes no debían ignorar que el *Alerta* era uno de ellos.

La cuestión era saber si iban a bajar a la playa y hacerse conducir a bordo en una barca de pescadores.

Harry Markel y sus compañeros esperaban con ansiedad fácil de comprender.

La atención de los pasajeros había sido atraída por la presencia de aquellos agentes, cuyo uniforme reconocieron. Seguramente no trataban de dar un simple paseo por la cresta del derrumbadero. Aquellos agentes efectuaban algunas investigaciones en los alrededores de Cork y de Queenstown y vigilaban el litoral. Tal vez querían impedir algún desembarco sospechoso de contrabando.

–Sí..., son agentes de policía –dijo Axel Vickborn.

–Y armados de revólveres –aseguró Hubert Perkins, después de observarles con el antejojo.

La distancia que separaba el *Alerta* del derrumbadero era, a lo más, de doscientas toesas; de suerte que, si desde a bordo se distinguía perfectamente cuanto pasaba en tierra, desde ésta se vería de igual modo lo que ocurría a bordo; y ésta circunstancia causaba grandes temores a Harry Markel; temores que hubieran desaparecido de no estar el navío a un cuarto de milla. Con un antejojo el jefe de los agentes les reconocería sin trabajo, y ya se supone lo que sucedería después. El *Alerta* no podía moverse, y además la marea le hubiera empujado hacia la costa. En cuanto a arrojarlos en los botes de a bordo, en cualquier sitio que hubieran desembarcado Harry Markel y sus compañeros seguramente habrían sido atrapados. Así es que no se mostraban, ocultándose los unos en el puesto, los otros tras el empalmetado, procurando no despertar las sospechas de los jóvenes pasajeros.

Pero, ¿cómo podían éstos sospechar que habían caído en manos de los fugitivos de Queenstown?

Tony Renault, en son de broma, declaró que no se trataba de pesquisas efectuadas por la policía.

–Esos bravos agentes han sido enviados ahí para ver si el *Alerta* ha podido aparejar, a fin de anunciar su partida a nuestra familias.

–¿Te burlas? – le preguntó John Howard, que tomó la observación en serio.

–No, John, no. Vamos a preguntárselo al capitán Paxton.

Todos descendieron sobre el puente y ganaron la proa del barco.

Harry Markel, John Carpenter y Corty les vieron venir, no sin alguna inquietud. No podían ordenarles permanecer en la toldilla, ni negarse a contestar a sus preguntas.

Luis Clodi3n tom3 la palabra.

–¿Ha visto usted ese grupo sobre el derrumbadero, capitán Paxton?

–S3 –respondió Harry Markel–, e ignoro qu3 buscan esos hombres en tal sitio.

–¿Es que no parecen observar al *Alerta*! –añadi3 Alberto Leuwen.

–No m3s al *Alerta* que a los otros barcos –respondió John Carpenter.

–Pero ¿no son agentes de polic3a?

–As3 lo creo –respondió Harry Markel.

–¿Buscar3n a algunos malhechores? –añadi3 Luis Clodi3n.

–¿Malhechores? –respondió el contramaestre.

–Sin duda –prosigui3 Luis Clodi3n–. ¿No han o3do ustedes que los piratas del *Halifax*, despu3 de haber sido presos en los mares del Pac3fico, han sido conducidos a Inglaterra, a Queenstown, para ser juzgados, y que han conseguido huir de la c3rcel?

–Lo ignoramos –declar3 John Carpenter con el tono m3s natural e indiferente.

–Anteayer, a nuestra llegada –dijo Hubert Perkins–, al desembarcar del paquebote, no hemos o3do hablar de otra cosa.

–Es posible –respondió Harry Markel–; pero ni anteayer ni ayer hemos abandonado el barco un instante, y no estamos al corriente de esos sucesos.

–Pero –pregunt3 Luis Clodi3n–, ¿no han o3do ustedes decir que la tripulaci3n del *Halifax* hab3a, sido conducida de nuevo a Europa?

–En efecto –repuso John Carpenter, que no quiso pasar por m3s ignorante que lo preciso–; pero no sab3amos que esa gente se hubiera escapado de la prisi3n de Queenstown.

–Pues esa fuga se ha efectuado –asegur3 Roger Hinsdale– la v3spera del d3a en que esos miserables iban a ser juzgados...

–¡Y condenados despu3s! –exclam3 Tony Renault–. Es de esperar que la polic3a consiga encontrar su pista.

–Y que ellos no escapen al castigo que se merecen por sus abominables cr3menes –añadi3 Luis Clodi3n.

–As3 es de esperar –se limit3 a responder Harry Markel.

Pronto tuvieron fin los temores tan justamente sentidos por Harry Markel y sus compinches. Despu3 de detenerse un cuarto de hora en la cresta del derrumbadero, los agentes continuaron por la misma en direcci3n Sudoeste, no tardando en desaparecer; lo que hizo murmurar a Corty;

–¡Al fin... respiro!

–Conformes –respondió Carpenter–; pero si los agentes han venido, ial viento se lo ha llevado el diablo! Si no se levanta por la tarde ser3 preciso que a la noche salgamos de aqu3, sea como sea.

–Lo haremos, ¿no es verdad, Harry? –pregunt3 Corty–. Nuestras barcas remolcar3n al *Alerta*, los pasajeros no nos negar3n su ayuda y remar3n con nosotros.

–Bien –dijo el contraмаestre–; cuando la corriente nos lleve a tres o cuatro millas de tierra, no correremos tantos peligros como aquí.

–Y haremos lo que nos quede por hacer –concluyó Corty.

En este instante se oyó un grito... lanzado por uno de los jóvenes... Sus compañeros y él, inclinados sobre la batayola, mostraban con el dedo un bulto que flotaba a tres cables del navío.

–¡Un hombre muerto! –exclamó el señor Horacio Patterson.

Hubiera podido decir un hombre ahogado, herido de una puñalada antes de caer al mar, y cuyos vestidos estaban aún rojos de sangre.

Era el cadáver de uno de los marineros asesinados la antevíspera a bordo del *Alerta*. Había subido a la superficie, y no tardaría en desaparecer en las profundidades del mar.

CAPÍTULO X

EL VIENTO DEL NORDESTE

Aunque los jóvenes pasajeros habían experimentado viva emoción a la vista de aquel cuerpo, no vieron en él más que una víctima de algún accidente; una caída en la que aquel desventurado se había herido gravemente antes de hundirse en el mar. No podían sospechar que se tratase de un crimen.

A Harry Markel y sus compañeros no les pasaba lo mismo, y Corty dijo a John Carpenter:

–Sólo nos falta que el capitán Paxton y sus hombres sean llevados a la costa.

Tan lejos como la vista alcanza observaron con atención.

No flotaba ningún otro cadáver que hubiera podido ser recogido a bordo de los navíos vecinos del *Alerta*. Sin embargo, icon qué impaciencia se esperaba el momento de abandonar aquel sitio y de perder de vista la tierra!

El aspecto del cielo indicaba una próxima modificación en el estado atmosférico. Al Este se levantaban algunas nubes, y era posible que antes de que el día terminase soplara el viento de la costa.

Pues bien; se aprovecharía, aunque fuese viento de tempestad, con tal que arrastrase al *Alerta* a veinte millas de allí, en pleno Atlántico.

Pero, ¿no se perdería toda esperanza? ¿No se disiparían aquellas nubes con los últimos rayos del sol? ¿Se vería, pues, obligado Harry Markel a servirse de sus barcas para ganar la alta mar?

Mientras tanto, bajo la tienda, de la toldilla, los jóvenes pensionados seguían el movimiento que se efectuaba a la entrada del canal de San Jorge. No solamente iban y venían algunos transatlánticos, los unos hacia el Atlántico, los otros hacia los parajes de Irlanda, sino que varios veleros se hacían remolcar por los tugs de Queenstown.

¡Ah! De poder atreverse a ello, Harry Markel se hubiera concertado con uno de esos tugs y habría pagado a buen precio el remolque hasta alta mar.

Tony Renault propuso emplear este medio. ¿No se tenía la seguridad de encontrar los vientos de alta mar a cinco o seis millas de la desembocadura del canal? A esa proposición Harry Markel opuso una categórica negativa, en tono tan seco que no dejó de causar

alguna sorpresa... Pero, después de todo, un capitán sabe lo que debe hacer y no pide la opinión de nadie. Por mucho que fuera el interés de Harry Markel por alejarse de una costa tan peligrosa para sus compañeros y para él, jamás hubiera accedido a tomar un remolcador. ¿Qué sucedería si el patrón del *tug* conocía al capitán Paxton o alguno de sus hombres y no los encontraba a bordo del *Alerta*? ¡No! Era mejor esperar aún.

A las tres de la tarde una espesa humareda se mostró, al Sudeste. ¡Qué ocupación más interesante observar cómo se acercaba el transatlántico que acababa de ser señalado!

El mencionado barco navegaba a gran velocidad. Media hora después se tuvo la certeza de que era un navío de guerra que se dirigía hacia el canal.

Todos los anteojos se enfocaron hacia aquel lado. Tony Renault y los demás disputaban sobre quién descubriría el primero la nacionalidad del transatlántico.

Fue Luis Clodi3n quien exclam3, despu3 de reconocer la bandera que flotaba en el mástil militar:

–¡Es franc3s! ¡Es un navío del Estado!

–Si es franc3s –exclam3 Tony Renault– le saludaremos al pasar.

Y fue a solicitar a Harry Markel el permiso para hacer los honores a Francia, representada por uno de sus barcos de guerra.

Harry Markel, que no tenía motivo para negarse, dio su consentimiento, y hasta a3adi3 que seguramente se contestarí a saludo del *Alerta*. ¿No est3 eso en uso en todas las marinas?

El barco en cuesti3n era un crucero acorazado de segundo orden, de 7.000 a 8.000 toneladas y dos mástiles militares. Con el pabell3n tricolor flotando a su popa avanzaba r3pidamente por aquel mar tan en calma, dejando tras s3 una estela plana, debido a lo perfecto de sus l3neas de flotaci3n.

Con ayuda de los anteojos pudo leerse el nombre del acorazado en el momento en que pas3 por delante del *Alerta*. Era el *Jemmapes*, uno de los modelos m3s bellos de la flota francesa.

Luis Clodi3n y Tony Renault se hab3an colocado sobre la toldilla, junto a la driza del pico cangrejo. Cu3ndo el *Jemmapes* no estuvo m3s que a un cuarto de milla, tiraron de la driza y el pabell3n brit3nico fue alzado por tres veces al grito de ¡viva Francia! Todos, ingleses, daneses, holandeses, lanzaron este grito en honor de sus compa3eros, mientras que el pabell3n del *Jemmapes* sub3a y bajaba a lo largo de su mástil.

Una hora m3s tarde rindi3se igual honor a los colores ingleses, cuando aparecieron en un transatl3ntico.

Era el *City of London*, de la l3nea Cunard, establecida entre Liverpool y Nueva York. Siguiendo la costumbre, iba a depositar sus despachos en Queenstown, lo que les hac3a ganar mediod3a.

El *City of London* salud3 al *Alerta*, cuyo pabell3n hab3a sido izado por John Howard y Hubert Perkins entre los vivos de los j3venes estudiantes.

A las cinco pudo advertirse que las nubes hab3an aumentado en el Nordeste y dominaban las alturas que se elevan detr3s de la bah3a de Cork. Notable diferencia se observaba entre el actual aspecto del cielo y el que presentaba a la misma hora los d3as anteriores.

Si aquella tarde el sol se hund3a a3n tras un horizonte puro, era de esperar que al siguiente d3a reaparecer3 entre pesados vapores.

Harry Markel y John Carpenter hablaban en la proa. Por precauci3n no quer3an mostrarse en la toldi-11a, donde pudieran ser vistos o reconocidos, ya desde el derrumbadero, ya desde la ribera sembrada de negruzcas rocas.

–¡All3 hace viento! –dijo el contramaestre tendiendo la mano en direcci3n a Roche-Pointe.

–As3 lo creo –respondi3 Harry Markel.

–Y bien, si se decide a soplar no le perderemos, capitán Paxton. Sí; capitán Paxton. ¿No es conveniente que yo me acostumbre a llamarte así, al menos durante algunas horas...? Mañana, esta noche, espero que volverás a ser el capitán Markel..., capitán de... ¡Ah!, yo buscaré un nombre para nuestro barco... ¡No será el *Alerta* el que comenzará sus campañas en los mares del Pacífico!

Harry Markel, que no había interrumpido a su compañero, preguntó:

–¿Está todo dispuesto para aparejar? –Todo, capitán Paxton –respondió el contramaestre–. No hay más que levar el ancla y largar las velas. No es menester mucho viento para un barco tan fino de proa y tan levantado de popa.

–Si esta tarde, al ponerse el sol –declaró Harry Markel–, no estamos a cinco o seis millas al sur de Roberts-Cove, quedaré muy sorprendido...

–Y yo más enfadado que sorprendido –aseguró John Carpenter–. Pero, silencio. Dos de nuestros pasajeros vienen a hablarte.

–¿Qué tendrán que decirme? –murmuró Harry Markel.

Magnus Anders y Tony Renault –los dos grumetes, como les llamaban sus compañeros– acababan de abandonar la toldilla y se dirigían al sitio donde hablaban Harry Markel y John Carpenter.

Tony Renault tomó la palabra y dijo:

–Capitán Paxton, nuestros compañeros nos envían para preguntar a usted si hay indicios de un cambio de tiempo.

–Seguramente –contestó Harry Markel.

–Entonces, ¿podría el *Alerta* aparejar esta tarde? –preguntó Magnus Anders.

–Es posible, y de eso hablábamos John Carpenter

y yo.

–¿Y no podría ser a una hora más temprana? –dijo Tony Renault.

–No –respondió Harry Markel–. Las nubes suben con mucha lentitud, y si sopla el viento, no será antes de dos o tres horas.

–Hemos advertido –prosiguió Tony Renault– que estas nubes deben descender muy abajo..., y sin duda esto es lo que le hace a usted creer que el cambio de tiempo es probable. ¿No es así, capitán?

Harry Markel hizo un movimiento de cabeza afirmativo y el contramaestre agregó:

–Sí, mis jóvenes señores, yo creo que esta vez tenemos viento. Y buen viento, pues nos empujará hacia el Oeste. Un poco de paciencia y el *Alerta* habrá al fin abandonado la costa de Irlanda... Entretanto tienen ustedes tiempo de comer, y Ranyah Cogh ha puesto en movimiento su cocina para la última comida de ustedes... La última con la tierra a la vista, quiero decir...

Harry Markel frunció el ceño, comprendiendo la abominable alusión de John Carpenter. Pero era difícil poner coto a la charla de aquel miserable, que tenía la ferocidad bromista, o la broma feroz, como se quiera decir.

–Bien –dijo Magnus Anders–. En cuanto la comida esté dispuesta nos pondremos a la mesa.

–Y no teman ustedes que nos incomodemos si aparejan antes de la tarde –insistió Tony Renault–. Queremos estar en nuestro puesto cuando eso suceda.

Los dos jóvenes regresaron a la toldilla, donde siguieron hablando y examinando el estado del cielo, hasta que uno de los marineros, llamado Wagah, vino a decirles que la comida estaba dispuesta.

El tal Wagah estaba afecto al servicio de la toldilla; a él le correspondía cuanto se refería al comedor y a los camarotes, como si fuera el mayordomo de a bordo.

Era un hombre de treinta y cinco años, y por error de la Naturaleza tenía un rostro simpático y lleno de franqueza; pero no valía más que sus compañeros. Su finura resultaba

falsa, y él no miraba de frente, detalles que debían escapar a los pasajeros, aún muy jóvenes y con poca experiencia para descubrir estos indicios de la perversidad humana.

Wagah había seducido particularmente al señor Horacio Patterson que, si no tan joven, era tan inexperto como Luis Clodión y sus compañeros.

Por la minucia en el servicio y el celo que fingía Wagah, debía agradar a un hombre tan inocente como el administrador de la «Antilian School». Harry Markel había procedido con acierto designando al tal para las funciones de mayordomo. Nadie desempeñaba mejor su papel. Aunque hubiese tenido que representarle durante toda la travesía, jamás el señor Patterson sospecharía de aquel miserable. Pero este papel concluiría pocas horas después.

El mentor estaba, pues, encantado de su mayordomo. Él le había ya indicado el sitio que en su camarote ocupaban sus utensilios de tocador y sus trajes; y se decía que, caso de ser atacado por el mareo –eventualidad no muy probable puesto que había hecho sus pruebas en la travesía de Bristol a Queenstown–, Wagah le prestaría los mejores servicios. Así es que ya hablaba de la buena gratificación que contaba extraer de caja para premiar tanto afán por serle agradable y por prevenir sus menores deseos.

El mismo día, preocupándose con todo lo que se refería al *Alerta* y a su personal, el señor Horacio había hablado a Wagah de Harry Markel. Encontraba al «comandante» –así le llamaba–, algo frío y reservado, de carácter poco comunicativo, en suma.

–Ha observado usted muy bien, señor Patterson –le había respondido Wagah–. Y ésas son cualidades buenas en un marino. El capitán Paxton está siempre en su negocio. Conoce su responsabilidad, y sólo piensa en desempeñar sus funciones lo mejor posible. Ya le verá usted en la faena, con un mal tiempo. Es uno de los mejores marineros de nuestra marina mercante, y sería tan capaz para mandar un barco de guerra como el primer Lord del Almirantazgo.

–Justa reputación a la que tiene derecho –había opinado Patterson–; y en términos de gran elogio nos lo han pintado. Cuando el *Alerta* ha sido puesto a nuestra disposición por la generosa señora Seymour, hemos sabido lo que valía el capitán Paxton, ese *deus*, no diré *ex machina*, pero sí *deus machinaie*, el dios de esta maravillosa máquina llamada navío, capaz de resistir a todos los furores de la mar.

Lo que hubo de particular en el caso, y lo que causó gran placer al señor Horacio Patterson, fue que Wagah parecía entenderle hasta cuando dejaba escapar alguna cita en latín. Así es que no economizaba los elogios a Wagah y no había razón para que sus jóvenes compañeros no le creyesen bajo su palabra.

La comida fue tan alegre como lo había sido el almuerzo, y tan selecta y bien servida como éste. De aquí nuevos elogios para el cocinero Ranyah Cogh, en los que las palabras *potus* y *cibus* se entremezclaron en las soberbias frases del señor Horacio Patterson.

Por lo demás, a pesar de las observaciones del digno administrador, Tony Renault, al que la impaciencia no permitía estar quieto, abandonó frecuentemente su sitio, a fin de ver lo que ocurría en el puente. La primera vez fue para observar si el viento se mantenía en buena dirección; la segunda, para asegurarse de si tomaba fuerza o tendía a disminuir; la tercera, para ver si se daba comienzo a los preparativos para aparejar; la cuarta, para recordar al capitán Paxton su promesa de prevenirles cuando llegase el momento de virar el cabrestante.

No hay que decir que Tony Renault llevaba siempre a sus compañeros, menos impacientes que él, una respuesta favorable. La partida del *Alerta* se efectuaría sin otro retraso a las siete y media y la marea le llevaría rápidamente a alta mar.

Disponían, pues, los pasajeros de tiempo sobrado para comer, sin necesidad de precipitarse, lo que hubiera contrariado vivamente al señor Patterson. No menos cuidadoso de la buena administración de sus negocios que de su estómago, comía con sabia lentitud, a pequeños trozos, bebiendo a traguitos y cuidando siempre de masticar mucho los alimentos antes de tragarlos.

Frecuentemente repetía, para enseñanza y edificación de los alumnos de la «Antilian School»:

–A la boca le está confiado el primer trabajo. Ella tiene dientes para masticar, mientras que el estómago no los tiene. A la boca el mascar..., al estómago el digerir, y la economía sentirá los buenos resultados.

Nada más exacto, y el señor Horacio Patterson sólo podía lamentarse de que ni Horacio ni Virgilio, ni ningún poeta de la antigua Roma hubiera puesto el mencionado aforismo en versos latinos.

Así se hizo la comida última en el anclaje del *Alerta* y en condiciones que no habían obligado a Wagah a instalar la mesa que se destina para cuando el balanceo es muy fuerte.

A los postres Roger Hinsdale, dirigiéndose a sus compañeros, brindó a la salud del capitán Paxton, manifestando su disgusto de que no hubiera presidido la mesa. Niels Harboe hizo votos para que el apetito no les faltase durante la travesía.

–¿Y por qué ha de faltarnos el apetito? –dijo el señor Horacio Patterson, algo animado por efecto de un vaso de oporto–. ¿Acaso no será renovado sin cesar por el aire salino de los océanos?

–¡En...! ¡Eh! –dijo Tony Renault, mirándole irónicamente–. Hay que contar con el mareo.

–¡Bah! –dijo John Howard–. Eso se pasa... Algunas náuseas nada más y...

–Lo cierto –dijo Alberto Leuwen– es que no se sabe cuál es el mejor medio contra él; si tener el estómago lleno o vacío...

–Vacío... –aseguró Hubert Perkins.

–Lleno... –declaró Axel Vickborn.

–Amigos míos –dijo interviniendo el señor Horacio Patterson–. Creed en mi vieja experiencia: lo mejor es acostumbrarse a los movimientos alternativos del barco, como lo hemos podido hacer durante el trayecto de Bristol a Queenstown, y quizá no tengamos que temer ese mal. Este es el mejor sistema, y todo es cuestión de costumbre en este bajo mundo.

Era evidente que la sabiduría hablaba por la boca de Patterson.

–Escuchad, mis jóvenes amigos: jamás olvidaré un ejemplo que viene en apoyo de mi tesis.

–¡Cítelo usted...! ¡Cítelo usted...! –dijeron todos.

–Allá voy... –prosiguió el señor Patterson inclinando un poco la cabeza hacia atrás–. Un sabio ictiólogo ha hecho, en lo que se refiere a la costumbre, una experiencia de las más concluyentes acerca de los peces. Poseía un vivero, y en este vivero una carpa, que pasaba en él su existencia libre de todo cuidado. Un día el referido sabio tuvo la idea de acostumbrar a la carpa a vivir fuera del agua. La sacó del vivero, primeramente durante algunos segundos, después durante algunos minutos... luego durante algunas horas..., al fin por algunos días, y el aventajado pez acabó por respirar al aire libre...

–¡Eso es inverosímil! –dijo Magnus Anders.

–El hecho sucedió –afirmó el señor Patterson–, y tiene un valor científico.

–Entonces –hizo observar Luis Clodió–, siguiendo ese procedimiento, ¿se acostumbraría el hombre a vivir bajo el agua?

–Es muy probable, mi querido Luis.

–Pero ¿se puede saber qué fue de la interesante carpa? –preguntó Tony Renault–. ¿Vive todavía?

–No..., ha muerto después de servir para aquella magnífica experiencia –concluyó el señor Patterson–. Murió por accidente, y esto es, tal vez, lo más curioso del caso... Un día se cayó por descuido en el vivero y se ahogó... Sin esta torpeza, hubiera vivido cien años como sus congéneres.

En aquel momento se oyó esta orden:

–¡ Todo el mundo a cubierta!

Estas palabras de Harry Markel interrumpieron al señor Patterson en el momento en que las aclamaciones iban a acoger su verídica historia; pero ninguno de los pasajeros renunciaba a asistir a las maniobras de aparejar.

El viento, débil brisa que venía del Nordeste, parecía bien establecido.

Ya estaban cuatro hombres en el cabrestante dispuestos a virar, y los pasajeros se colocaron en las barras para prestarles ayuda.

Por su parte, John Carpenter y varios marineros se ocupaban en largar las gavias, los foques, las velas bajas e izar después las vergas para amarrarlas.

–¡Largad! –ordenó un momento después Harry Markel.

Las últimas vueltas del cabrestante hicieron subir el ancla:

–¡Amarrad el ancla! –ordenó Harry Markel–. Poned después la proa al Sudoeste.

El *Alerta* comenzó a alejarse de Roberst-Cove, mientras los jóvenes pasajeros enarbolaban el pabellón británico y lo saludaban con entusiastas hurras.

El señor Horacio Patterson se encontraba entonces junto a Harry Markel ante la bitácora, y, después de declarar que al fin comenzaba el gran viaje, agregó:

–¡Grande y fructífero, capitán Paxton! Gracias a la generosidad de la señora Seymour, cada uno de nosotros recibirá una prima de setecientas libras al partir de la Barbada.

Harry Markel, que ignoraba en absoluto esta disposición, miró al señor Patterson, y después se alejó sin pronunciar palabra.

Eran las ocho y media. Los pasajeros distinguían aún las luces de Kinsale-Harbour.

En este momento, John Carpenter, acercándose a Harry Markel, le dijo:

–¿Es esta noche?

–¡Ni esta noche ni las otras...! –afirmó Harry Markel–. Cada uno de nuestros pasajeros valdrá setecientas libras más al regreso.

CAPÍTULO XI

EN EL MAR

A l siguiente día, el sol, ese puntual factótum del universo, como ha dicho Carlos Dickens, se levantó sobre un horizonte purificado por hermosa brisa. El *Alerta* no tenía ya tierra a la vista.

Harry Markel se había decidido a retrasar la ejecución de sus criminales proyectos.

Le había resultado fácil fingir que era el capitán Paxton, por no ser éste conocido de los pasajeros y no quedar a bordo uno solo de los antiguos tripulantes. Libre del señor Patterson y de los compañeros de éste, nada tendría que temer, y el *Alerta* podría, sin riesgo, ganar los parajes del Pacífico.

Pero el plan del audaz criminal acababa de ser modificado. Al presente quería conducir el barco a su destino, navegar por las Antillas, realizando hasta el fin el proyectado viaje, dejar que aquellos jóvenes recibiesen en la Barbada la prima ofrecida, y no arrojarles al mar hasta después de partir de las Antillas.

Había, no obstante, un gran peligro en tal manera de proceder, y ésta fue la opinión de algunos, la de Corty entre ellos, por más que se mostrase muy deseoso de embolsarse el

dinero. ¿No podía suceder que el capitán Paxton o alguno de sus hombres fueran conocidos en las Antillas? Verdad que era cosa admisible que la tripulación del *Alerta* hubiera experimentado algunos cambios antes de su partida para el viaje de las Antillas.

–Sea... –dijo Corty–. Uno o dos marineros... Pero, ¿cómo explicar la ausencia del capitán Paxton?

–Eso, en efecto, sería imposible –convino Harry Markel–. Felizmente, la lectura de los papeles de Paxton me ha dado la seguridad de que él nunca ha ido a las Indias occidentales, ni en el *Alerta* ni en ningún otro barco. Se puede, pues, creer que allí no es conocido. Por lo demás, concedo que tenemos algún peligro que correr; pero bien lo vale la suma prometida por la señora Seymour a los pensionados de la «antilian School».

–Pienso como Harry –intervino entonces John Carpenter–. ¡Hay que arriesgarse! Lo importante era abandonar a Queenstown, y estamos a más de treinta millas de él. Respetto a la prima que cada uno de esos jóvenes debe cobrar...

–La cobraremos nosotros... –respondió Harry Markel–, puesto que, como ellos, somos diez.

–Bien calculado –declaró el contramaestre–, y sumando el valor del navío, resulta un excelente negocio. Yo me encargo de hacer comprender estas ventajas a nuestros compañeros.

–Que las comprendan o no, está resuelto –respondió Harry Markel–. Que cada cual cuide de representar su papel durante la travesía, y de no comprometerse ni con actos ni con palabras.

Por último, Corty se rindió a los argumentos de Harry Markel, y poco a poco calmáronse sus inquietudes ante la perspectiva del negocio. Además, como John Carpenter le había dicho, los prisioneros de Queenstown estaban ahora a salvo de la policía, y en alta mar no tenían el temor de ser perseguidos.

Así, pues, el plan de Harry Markel, por audaz que fuese, recibió la aprobación unánime, y él no tuvo más que dejar marchar las cosas.

Durante la mañana, Harry Markel volvió a repasar los papeles de a bordo, y especialmente los del capitán Paxton en lo concerniente al viaje y exploración de las Antillas, conforme al programa. Sin duda, él hubiera preferido ir directamente a la Barbada, donde los pasajeros debían encontrar a la señora Seymour y recibir la prima en cuestión. Entonces, en vez de navegar de isla en isla, Harry Markel, al abandonar la Barbada, hubiera puesto proa a alta mar, y al llegar la noche, los pasajeros hubieran sido arrojados al agua, dirigiéndose luego el *Alerta* hacia el Sudoeste, a fin de dar vuelta al cabo de Buena Esperanza.

Pero la señora Catalina Seymour había trazado un itinerario que era preciso seguir en todos sus puntos. El señor Horacio Patterson y sus compañeros de viaje lo conocían, y a su vez Harry Markel tuvo que enterarse de él.

Este itinerario había sido lógicamente dispuesto, pues el *Alerta* debía llegar a las Antillas por el Norte y seguir el largo rosario de las islas de Barlovento, descendiendo al Sur.

La primera escala tendría lugar en Santo Tomás y la segunda en Santa Cruz, donde Niels Harboe y Axel Vickborn pondrían el pie sobre las posesiones danesas.

La tercera escala permitía al *Alerta* anclar en el puerto de San Martín, que es a la vez colonia francesa y holandesa, y donde había nacido Alberto Leuwen.

La cuarta escala se efectuaría en San Bartolomé, única posesión sueca de las Antillas, lugar de nacimiento de Magnus Anders.

En la quinta escala, Hubert Perkins visitaría la isla inglesa de Antigua, y en la sexta, Luis Clodión la isla francesa Guadalupe.

En fin, el *Alerta* desembarcaría, durante las últimas escalas, a John Howard en la isla inglesa de la Dominica; a Tony Renault, en la isla francesa de la Martinica, y a Roger Hinsdale, en la isla inglesa de Santa Lucía.

Después de estas nueve escalas el capitán Paxton debía poner la proa hacia la isla inglesa de Barbada, donde residía la señora Seymour. Allí, el señor Horacio Patterson presentaría los nueve premiados de la «Antilian School» a su bienhechora. Le darían las gracias por sus bondades, y partirían de nuevo con rumbo a Europa.

Tal era el programa que el capitán del *Alerta* había de cumplir punto por punto, y con el que Harry Markel tenía que conformarse. Aun en interés de aquellos bandidos, importaba que no sufriese ninguna modificación. Contando con que el infortunado Paxton no fuese conocido en las Antillas –lo que era muy probable–, los proyectos de Harry Markel tenían probabilidades de éxito, y nadie sospecharía que el *Alerta* había caído en manos de los piratas del *Halifax*.

Por lo demás, había motivos para creer que la travesía del Atlántico se llevaría a cabo en las condiciones más favorables a bordo de un buen navío, y en aquella época del año en que los alisios atraviesan la zona tropical.

Al abandonar las aguas inglesas, Harry Markel había señalado el camino al Sudoeste en lugar del Sudeste como lo hubiera hecho de haber desaparecido los pasajeros la noche anterior. El *Alerta* hubiera procurado ganar el mar de las Indias y después el océano Pacífico en el espacio más breve. Ahora se trataba de llegar a las Antillas cortando el trópico de Cáncer por cerca del meridiano cuarenta. El *Alerta* navegaba impulsado por un viento que le hacía andar once millas por hora.

Nadie experimentaba los síntomas del mareo. Muy sostenido por su velamen, que le inclinaba a babor, el *Alerta* se deslizaba por la superficie tranquila, saltando de una a otra ola con ligereza tal, que el balanceo era casi imperceptible.

Sin embargo, por la tarde el señor Patterson no dejó de experimentar cierto malestar. Gracias a la prudencia de su esposa y conforme a la famosa fórmula Vergall, su maleta encerraba los diversos ingredientes que, a creer a las gentes mejor informadas, permiten combatir con buen éxito el mareo, que el señor Patterson llamaba sabiamente «pielagalga».

Además, durante la última semana pasada en la «Antilian School», el previsor administrador no había descuidado el uso de purgantes variados y progresivos a fin de encontrarse en buenas condiciones para resistir las bromas de Neptuno. Según se dice, es ésta una precaución preparatoria muy indicada por la experiencia, y el señor Patterson la había tomado.

Enseguida –ésta era recomendación más agradable–, el señor Horacio Patterson, antes de abandonar a Queenstown para embarcar en el *Alerta*, había hecho un excelente almuerzo en compañía de los jóvenes pensionados.

El señor Patterson sabía también que el lugar donde las sacudidas se sienten menos es en el centro del navío; en la proa o la popa el balanceo es más acentuado. Sin embargo, durante las primeras horas de navegación, creyó que podría permanecer en la toldilla. Se le vio pasearse con las piernas separadas, como verdadero marino, para guardar mejor el equilibrio. Y hasta el digno hombre aconsejó a sus compañeros que siguiesen su ejemplo; pero, al parecer, los otros desdeñaban aquellas precauciones que ni su edad ni su temperamento exigían.

Aquel día el señor Horacio Patterson no almorzó con tanto apetito como la víspera, por más que el cocinero se portara bien. A los postres, no sintiendo deseos de pasear, se sentó en uno de los bancos de la toldilla, mirando a Luis Clodión y a sus compañeros que iban y venían a su alrededor. Después de la comida, que apenas probó, Wagah le condujo a su camarote y le extendió en el catre con la cabeza un poco levantada y los ojos cerrados.

Al siguiente día el señor Patterson dejó el lecho sintiendo gran malestar, y se sentó en una silla de tijera a la puerta del comedor. Cuando Harry Markel pasó por su lado, le preguntó con débil voz:

–¿Hay alguna novedad, capitán Paxton?

–Ninguna, caballero –respondió Harry Markel.

–¿Ha variado el tiempo?

–Hace el mismo tiempo y el mismo viento.

–¿No cree usted que se efectúe un cambio?

–No..., si no es cierta tendencia a aumentar el viento.

–Entonces, ¿todo marcha bien?

–Perfectamente.

Tal vez en su interior el señor Patterson decía que todo no iba tan bien como la víspera. Pensando que quizá lo mejor sería moverse, después de haberse puesto en pie, apoyando la mano derecha en la baranda, anduvo desde la toldilla al palo mayor. Ésta era una recomendación, entre tantas otras, de la fórmula Vergall, de la que todo pasajero debe hacer uso al principio de una travesía. Manteniéndose en la parte central del navío, esperaba soportar, sin muchos esfuerzos, aquellos vaivenes de proa a popa, más desagradables que los movimientos de balanceo, que eran casi nulos por presentar el *Alerta* una inclinación bastante pronunciada a babor.

En tanto que el señor Patterson andaba así, con paso incierto, se cruzó varias veces con Corty, que creyó deber decirle;

–¿Me permite usted que le dé un consejo?

–Sí, amigo mío.

–Pues bien, no mire usted al mar.

–Sin embargo –contestó el señor Patterson–, yo he leído en las instrucciones para uso de los viajeros que no tienen aún costumbre..., que es conveniente fijar los ojos en el mar.

En efecto, esta recomendación se encuentra en la fórmula, y el señor Patterson estaba dispuesto a seguirlas todas, fueran cuales fuesen. Por esto se había provisto de una faja de franela roja, que le daba tres vueltas al cuerpo.

A pesar de estas precauciones, el buen señor se sentía cada vez peor. Parecía que su estómago cambiaba de sitio y oscilaba como un péndulo en su pecho, y cuando Wagah indicó la hora del almuerzo, dejando a los jóvenes que fueran a la mesa, él permaneció al pie del palo mayor.

Entonces Corty, afectando gran seriedad, le dijo:

–Caballero, si no está usted ante su plato es porque no obedece al balanceo del barco, ni aun cuando está usted sentado.

–Amigo mío..., eso será difícil...

–No, caballero. Míreme usted a mí.

Y Corty, dando el ejemplo, se inclinó hacia atrás cuando el *Alerta* hundía la proa en el agua, y hacia delante cuando hundía la popa en la espuma de la estela.

El señor Patterson se levantó; pero no consiguió guardar el equilibrio, y dijo:

–No..., imposible. Ayúdeme a sentarme de nuevo. El mar está muy movido...

–¡Movido el mar! ¡Pero si está como una balsa de aceite! –afirmó Corty.

Claro es que los pasajeros no abandonaron al señor Patterson a su desgraciada suerte. A cada momento acudían junto a él para enterarse de cómo estaba. Procuraban distraerle con la conversación... Le daban consejos, recordando que la fórmula indicaba aún numerosas prescripciones para combatir el mareo, y, dócil, el señor Patterson no rehusaba ensayarlas.

Hubert Perkins fue en busca de un frasco de ron. Llenó un vasito de este licor tan eficaz para el estómago, y el señor Patterson bebió a cortos sorbos. Una hora después, Axel Vickborn le trajo el agua de melisa, de la que tomó una cucharada.

Las molestias continuaban, sin embargo, y el terrón de azúcar empapado en *kirsch* no las apaciguó.

Se acercaba el momento en que el señor Patterson, que se había puesto muy pálido, se vería obligado a retirarse a su camarote, donde era de temer que empeorase. Luis Clodión le preguntó si había observado todas las precauciones indicadas en la fórmula.

–Sí..., sí... –balbuceó, abriendo la boca lo menos posible–. Hasta llevo sobre mí un saquito confeccionado por mi mujer, y que encierra algunos granos de sal marina.

Y, realmente, si el saquito en cuestión no daba ningún resultado; si, después de la faja de franela, la sal marina era ineficaz, nada quedaba por hacer.

En los tres días siguientes, durante los que sopló viento fresco, el señor Patterson estuvo muy mal. A pesar de que le invitaron a ello, no quiso dejar su camarote, volviendo *ad vomitum*, como dice la Escritura, y como él, sin duda, hubiera dicho también, de tener tuerzas para hacer una cita latina.

Recordó entonces que la señora Patterson había puesto en su maleta un saco conteniendo huesos de cereza. Según la fórmula Vergall, bastaba con guardar uno de estos huesos higiénicos en la boca para impedir el mareo o curarlo. Como poseía un saco de ellos, el señor Patterson podría sustituir al hueso que se tragase.

Rogó, pues, a Luis Clodión que abriese el saco de los huesos de cereza y extrajese uno, que él colocó entre sus labios... Casi enseguida, en un violento hipo, el hueso salió como una bala.

¿Qué más podía intentar? ¿No había más prescripciones que seguir? ¿Habían sido empleados todos los métodos curativos?

Los jóvenes no sabían qué hacer con el señor Patterson, que había llegado al último grado de abatimiento. No le dejaban solo ni un instante: sabían que se recomienda distraer al enfermo, vencer la melancolía a que se abandona. Pero ni aun la lectura de autores favoritos del señor Patterson hubiera podido conseguir este resultado. Como lo que más le convenía era el aire puro, que en el camarote faltaba, Wagah le preparó un lecho en el puente de proa de la toldilla. En él se acostó Horacio Patterson, convencido esta vez de que la energía y la voluntad no sirven más contra el mareo que las diferentes prescripciones enumeradas en su fórmula terapéutica.

–¡En qué estado se encuentra nuestro pobre administrador! –dijo Roger Hinsdale.

–¡Hay motivo para creer que ha hecho bien en tomar sus disposiciones testamentarias! –respondió John Howard.

Esto es una exageración, pues nadie muere de ese mal.

En fin, por la tarde, como las náuseas volvieron con más fuerza, intervino el Stewar, que dijo:

–Caballero, yo conozco un remedio que a veces da resultado...

–Pues que sea ésta una de ellas –murmuró el señor Patterson–, y diga usted cuál es, si aún es tiempo de aplicarlo.

–Consiste en tener un limón en la mano durante toda la travesía, de día y de noche.

–Denme, pues, un limón... –pidió el señor Patterson, con voz entrecortada por el hipo.

Wagah no se burlaba. El limón figura en la serie de los remedios imaginados por los especialistas contra el mareo.

Desgraciadamente, no tuvo éste mayor eficacia que los otros. El señor Patterson, más pálido que el mismo limón, lo oprimió entre sus dedos hasta hacer que brotara el jugo, sin experimentar ningún alivio, y su molestia continuó.

Después de esta última tentativa, el señor Patterson ensayó la de los anteojos, cuyos cristales fueron teñidos de rojo, pero tampoco dio resultado. Parecía, pues, que todos los recursos se habían agotado, y que mientras el señor Patterson tuviera fuerzas para estar enfermo, lo estaría, y no había más que confiar en la naturaleza.

Sin embargo, tras de Wagah, Corty le propuso un medio supremo.

–¿Tiene usted valor, señor Patterson? –preguntó a éste, que con un movimiento de cabeza indicó que lo ignoraba.

–¿De qué se trata? –preguntó Luis Clodión, que desconfiaba de aquella terapéutica marina.

–Simplemente de beber un vaso de agua de mar –contestó Corty–. Esto produce a veces efectos extraordinarios.

–¿Quiere usted probar, señor Patterson? –preguntó el joven Hubert Perkins.

–¡Todo lo que se quiera! –gimió el desventurado.

–Bueno –dijo Tony Renault–. Después de todo, no se trata de beberse el mar.

–No..., solamente un vaso –declaró Corty, que sumergió una vasija en el mar y la izó llena de una agua cuya limpidez nada dejaba que desear.

El señor Patterson, cuya energía es preciso reconocer, no quiso que pudiera reprochársele de no haberlo ensayado todo, y, levantándose a medias, cogió el vaso con temblorosa mano, lo llevó a sus labios y se tragó de un sorbo el contenido.

Aquél fue el golpe de gracia. Jamás náuseas fueron acompañadas de tales espasmos, de tales contracciones, de tales convulsiones y de tales expectoraciones, y si todas estas palabras no tienen una significación idéntica, aquel día, por lo menos se concertaron para privar al paciente del conocimiento de las cosas exteriores.

–Es imposible dejarle en ese estado, y mejor se encontrará en su camarote –dijo Luis Clodión.

–He aquí un hombre al que no se debe sacar del catre hasta la llegada a Santo Tomás –dijo John Carpenter.

Y acaso el contraamaestre pensaba que si el señor Patterson exhalaba el último suspiro antes de llegar a las Antillas, el accidente representaría setecientas libras menos que repartir entre él y sus compañeros.

Inmediatamente llamó a Corty para que ayudase a Wagah a transportar al enfermo, que fue acostado sin que se diese cuenta de ello.

Y ahora, puesto que los remedios interiores habían resultado ineficaces, se resolvió aplicarle los remedios exteriores, que tal vez producirían efecto. Roger Hinsdale sugirió la idea de emplear, entre todas las prescripciones de la famosa fórmula, la única de que aún no se había hecho uso, y que tal vez resultara bien.

El señor Patterson, incapaz de hacer un ademán de protesta aunque le hubieran desollado vivo, fue despojado de sus vestidos hasta la cintura, y su estómago sometido a fricciones repetidas con un trapo empapado en colodión líquido.

Y no se imagine que el infeliz fue objeto de un frotamiento dulce y regular hecho por mano acariciadora... ¡No...! El vigoroso Wagah se entregó a aquella faena tan a conciencia, tanto vigor puso en ella, que el señor Horacio Patterson no haría más que justicia triplicando la gratificación que pensaba darle al terminar el viaje.

Por una razón o por otra, tal vez porque allí donde no hay nada la naturaleza pierde sus derechos como el más poderoso de los soberanos, el paciente hizo señas de que no siguiesen y, volviéndose sobre el costado, con el estómago apoyado contra el borde del catre, cayó en completa insensibilidad.

Sus compañeros le dejaron descansar, dispuestos a acudir al primer llamamiento. Después de todo, no era imposible que el señor Patterson se recobrase antes del fin de la travesía, y que hubiera recuperado sus facultades morales y físicas cuando pusiera la planta en la primera isla del archipiélago de las Antillas.

Pero seguramente aquel hombre serio y práctico tenía el derecho de calificar de engañosa la fórmula de Vergall que le inspiraba tanta confianza y que no contaba menos de veintiocho prescripciones.

Y ¡quién sabe! ¿No era la vigésimo octava a la que había que prestar fe? Decía así; «No hacer nada para librarse del mareo.»

CAPÍTULO XII

A TRAVÉS DEL ATLÁNTICO

La navegación prosiguió en condiciones bastante favorables y hasta se advirtió que el señor Patterson no empeoraba, sino al contrario. No hay que decir que había renunciado a tener un limón entre sus dedos. Decididamente las fricciones de colodión ejecutadas por Wagah no dejaban de tener alguna eficacia. El estómago del administrador volvía a la regularidad cronométrica, como el reloj de la «Antilian School».

De vez en cuando hubo algunas turbonadas, que sacudían violentamente al *Alerta*, pero que éste soportaba sin trabajo. La tripulación maniobraba tan hábilmente bajo las órdenes de Harry Markel, que provocaba el asombro de los pasajeros, sobre todo de Tony Renault y de Magnus Anders. Ellos ayudaban, ya para traer las velas altas, ya para halar las vergas, ya para coger los rizos, operación que la instalación de dobles gavias> hacía más difícil.

El señor Patterson no estaba allí para recomendarles prudencia; pero le tranquilizaba saber que John Carpenter vigilaba a aquellos jóvenes gavieros con solicitud paternal... y por su propio interés.

Las alteraciones atmosféricas no llegaron nunca a la tempestad.

El viento se mantenía del Este, y el *Alerta* andaba perfectamente.

Entre otras distracciones de aquella travesía, los pensionados se entregaban al placer de la pesca, con entusiasmo y buen éxito. Las largas cuerdas que llevaban a remolque, traían en los anzuelos peces de toda especie. El frío Alberto Leuwen y el paciente Hubert Perkins eran los que demostraban más gusto y desplegaban más celo en este ejercicio. La lista de los platos se aumentaba con el producto de la pesca; bonito, doradas, sollos, bacalao y otros. Los tripulantes participaban del convite.

El señor Patterson hubiera tenido gran placer en seguir las peripecias de la pesca; pero no abandonaba su camarote, más que para respirar el aire libre. Y no se hubiera interesado menos al observar a las marsopas y delfines que se lanzaban a los flancos del *Alerta*, y en oír los gritos de los jóvenes pasajeros admirando las prodigiosas volteretas y saltos de estos clowns del océano.

—¡He aquí dos a los que se podía tirar al vuelo! —declaraba uno.

Los ágiles animales formaban a veces en grupos de quince a veinte ya en la proa ya en la popa del barco. Caminaban con mayor velocidad que éste; aparecían en un lado, y al instante se mostraban en otro, después de haber pasado por debajo de la quilla; daban saltos de tres o cuatro pies; caían describiendo curvas graciosas, y se les distinguía hasta en las profundidades de aquellas aguas verdosas y transparentes.

Varias veces, a petición de los pasajeros, John Carpenter y Corty procuraron capturar a una de estas marsopas, golpeándolas con los arpones. Pero no lo consiguieron: ¡tan ágiles son estos animales!

No ocurrió lo mismo con algunas enormes lijas que frecuentan estos parajes del Atlántico. Son tan voraces, que se arrojan sobre cualquier objeto caído al mar, sombrero, botella, pedazo de madera, etc. Todo es comestible para ellos, y en sus formidables estómagos guardan lo que no pueden digerir.

El día 7 de julio pescaron un tiburón que medía doce pies de longitud. Después de tragarse el anzuelo, provisto de un resto de carne, se agitó tan violentamente, que a los tripulantes les costó gran trabajo izarlo hasta el puente. Luis Clodión y sus camaradas estaban allí mirando, no sin algún miedo, al gigantesco monstruo, y por indicación de John Carpenter, se guardaron de acercarse demasiado, pues un coletazo del animal hubiera sido golpe terrible.

El tiburón fue inmediatamente atacado con el hacha, y aun con el vientre abierto procuraba defenderse con formidables saltos que le enviaban de un bordo a otro.

El señor Horacio Patterson no pudo asistir a esta interesante captura, y fue lástima, pues él la hubiera apuntado cuidadosamente en sus notas de viaje, y sin duda se mostraría conforme con la opinión del naturalista Roquefort, que hace derivar por corrupción la palabra francesa *requin*, en español tiburón, de la latina *réquiem*.

Los días transcurrían, pues, sin monotonía. A cada instante –distracción nueva– bandadas de aves de mar cruzaban por entre las vergas. Algunas fueron muertas por Roger Hinsdale y Luis Clodión, que se sirvieron diestramente de las carabinas de a bordo.

Conviene advertir que por orden formal de Harry Markel, sus compañeros no tenían relación alguna con los pasajeros del *Alerta*. Únicamente se exceptuaban el contraamaestre, Corty y Wagah. El mismo Harry Markel mostrábase siempre el hombre frío y poco comunicativo del primer día.

Con frecuencia pasaban a la vista del *Alerta* veleros y *steamers*, pero a distancia. Harry Markel procuraba más bien apartarse de los barcos a la vista, y cuando alguno de ellos, corriendo a contrabordo, se aproximaba, él se alejaba.

Sin embargo, el día 18 de julio, a las tres de la tarde, el *Alerta* fue alcanzado por un *steamer* de gran marcha que se dirigía al mismo sitio, es decir, al Sudoeste.

Este *steamer* americano, el *Portland*, de San Diego, viajaba de Europa hacia el estrecho de Magallanes.

Cuando los dos navíos estuvieron a un cabo de distancia, cambiáronse entre los capitanes las preguntas de costumbre.

–¿Todo bien a bordo?

–Todo bien.

–¿Nada nuevo desde la partida?

–Nada nuevo.

–¿Con rumbo a...?

–A las Antillas., ¿Y ustedes?

–A San Diego.

–¡Pues, buen viaje!

–¡Buen viaje!

El *Portland*, después de haber disminuido un poco su marcha, volvió a ponerse a todo vapor, y las miradas pudieron seguir largo tiempo el penacho de humo, que al fin se perdió en el horizonte.

Tony Renault y Magnus Anders, después de quince días de navegación, se ocuparon en señalar en el mapa la primera tierra que sería indicada por los vigías.

Esta tierra, conforme a la ruta del *Alerta*, debía ser el archipiélago de las Bermudas, grupo situado en los 64° de longitud Oeste y 31° de latitud Norte, y que pertenece a Inglaterra.

Colocado en el camino que siguen los navíos para ir de Europa al golfo de México, comprende 400 islas o islotes, siendo las principales las de San Jorge, Cooper y Somerset.

Ofrecen numerosos sitios de escala, y los barcos encuentran allí cuanto es necesario, ya para repararse, ya para avituallarse; gran ventaja en estos parajes, frecuentemente asaltados por los más terribles huracanes del Atlántico.

El *Alerta* estaba aún a sesenta millas el 19 de julio, cuando los catalejos de a bordo comenzaron a recorrer el horizonte en dirección Oeste. Para ojos poco acostumbrados a ver a grandes distancias, era fácil confundir las altas tierras con las nubes que se extendían por el horizonte.

Sin embargo, las Bermudas podían ser ya vistas por la mañana, como hizo observar John Carpenter a Tony y a Magnus, los más impacientes de todos.

–Allí... Miren allí..., por estribor... –dijo.

–¿Distingue usted algunas cúspides? –preguntó Magnus Anders.

–Sí..., señorito... Suben por encima de las nubes, y no tardará usted en verlas.

En efecto, antes de la puesta del sol algunas masas redondas se dibujaron confusamente hacia el poniente, y al siguiente día el *Alerta* estaba a la vista del archipiélago.

Era preciso hacer frente a violentos huracanes que, entremezclados con relámpagos, obligaron al *Alerta* a ponerse a la capa. Durante todo el día y la noche que le siguió, el mar estuvo agitado, y el barco tuvo que hacer camino contrario para no exponerse a una avería.

Quizás Harry Markel hubiera obrado como marino prudente y sabio buscando refugio en algún puerto del archipiélago, y más particularmente en San Jorge; pero, como se comprenderá, prefirió más bien comprometer su navío que ir a una colonia inglesa, donde el capitán Paxton podía ser conocido. Permaneció, pues, en alta mar, maniobrando, eso sí, con extraordinaria habilidad. El *Alerta* sólo sufrió averías de poca importancia.

El señor Patterson soportó mejor de lo que debía esperarse aquellas sesenta horas de mal tiempo; pero, en cambio, varios de los jóvenes pasajeros, sin pasar por todas las fases del terrible mal del que el administrador había sido víctima, sufrieron bastante: John Howard, Niels Harboe y Alberto Leuwen; pero Luis Clodió, Roger Hinsdale, Hubert Perkins y Axel Vickborn resistieron y pudieron admirar en todo su magnífico horror la lucha de los elementos desencadenados durante dos días de tempestad.

Respecto a Tony Renault y a Magnus Anders, tenían corazón de marinos, aquel *oes triplex* que el señor Patterson no poseía, y que envidiaba al navegante de Horacio.

Durante la borrasca, el *Alerta* fue arrojado a un centenar de millas fuera de su ruta. De aquí un retraso que no sería completamente recuperado, ni aunque el navío llegase sin nuevos incidentes a los parajes donde dominan los alisios que soplan de Este a Oeste. Por desgracia. Harry Markel no encontró los vientos regulares que le habían favorecido desde su partida de Queenstown. Entre las Bermudas y el continente el tiempo fue detestable en extremo; tan pronto calmas, durante las cuales el *Alerta* no adelantaba una milla por hora; tan pronto huracanes, que obligaban a los tripulantes a cargar las velas altas y coger rizos a las gavias y trinquete.

Los pasajeros no desembarcarían, pues, en Santo Tomás, sin un retraso de algunos días, lo que produciría inquietud bastante justificada sobre la suerte del *Alerta*. Los cablegramas debían haber hecho saber en la Barbada la partida del capitán Paxton y la fecha en que el barco había salido de la bahía de Cork. Pasados veinte días no se tenían noticias del navío.

Verdad que Harry Markel y sus compañeros se preocupaban poco de esto. Abrasábalos la impaciencia de terminar aquella exploración por las Antillas, de no tener nada que temer y dirigirse hacia el cabo de Buena Esperanza.

En la mañana del día 20 de julio el *Alerta* cortó el trópico de Cáncer a la altura del canal de Bahamas, por el cual, a partir del estrecho de la Honda, se vierten en el Océano las aguas del golfo de México.

Si el *Alerta*, en el curso de su navegación, hubiera tenido que franquear el Ecuador, Roger Hinsdale y sus compañeros no hubieran dejado de festejar el paso de la línea, y, sometiéndose con gusto a las exigencias de esta ceremonia tradicional, habrían gratificado a la tripulación. Pero el Ecuador está 32° más al Sur, y no hubo lugar de celebrar el paso del paralelo 23.

Y no hay que decir que el señor Horacio Patterson, de encontrarse restablecido, hubiera recibido con agrado los cumplimientos del trópico y de su cortejo carnavalesco...

Sin embargo, si no hubo ceremonia, Harry Markel, a petición de los pensionados, acordó dar doble ración a los tripulantes.

El punto calculado aquel día colocaba al *Alerta* a doscientas cincuenta millas de la más próxima de las Antillas, al Nordeste del archipiélago.

Quizás el barco estaría algo retrasado en su viaje cuando se encontrase en la embocadura del canal de Bahamas el «Gulf Stream», esa corriente cálida que se propaga hasta las regiones septentrionales de Europa, especie de río oceánico, cuyas aguas no se confunden con las del Atlántico.

Aparte esto, el *Alerta* sería entonces favorecido por los vientos alisios, regularmente establecidos en aquellos parajes, y antes de tres días seguramente el vigía señalaría las alturas de Santo Tomás, sitio indicado para la primera escala.

Y ahora, a medida que se acercaban a las Antillas, pensando en aquella exploración, que duraría varias semanas, y que tan peligrosa era para ellos, los tripulantes sentían serias inquietudes. John Carpenter y Corty hablaban frecuentemente de ello. Había gran riesgo, aunque el premio de 7.000 libras bien lo valía...

Pero, en fin, ¿y si por quererlo todo se perdía todo, incluso la vida? ¿Y si los piratas del *Halifax*, los fugitivos de Queenstown eran reconocidos y caían en poder de la justicia? Y se repetía que aún era tiempo de ponerse lejos del peligro... Bastaría con sorprender la noche próxima a los pasajeros, confiados e indefensos, y arrojarles al mar.

A todos estas razones, Harry Markel se limitaba a responder:

—¡Confiad en mí!

Y tanta seguridad en sí mismo, apoyada en tanta audacia, acababa por conquistar a los tripulantes, que decían:

—Bien... ¡Que corra la suerte...!

El día 25 de julio las Antillas estaban a unas sesenta millas al Oeste-Sudoeste. Con el viento que le empujaba no había duda de que el *Alerta* vería las primeras alturas de Santo Tomás antes de la puesta del sol.

Tony Renault y Magnus Anders pasaron aquella tarde en las barras del palo mayor el uno, y el otro en las del trinquete, para ver cuál de los dos gritaba primero; ¡Tierra...! Tierra...!

CAPÍTULO XIII

EL AVISO *ESSEX*

No fue el grito de «¡Tierra!» el que a las cuatro de la tarde lanzó Tony Renault, sino el de «¡Barco a la vista!».

Por la parte de babor, a distancia de cinco o seis millas al Oeste, se mostraba el penacho de humo de un barco. Era un *steamer* que venía a contrabordo del *Alerta*, y que seguramente marchaba a gran velocidad.

Media hora más tarde, su casco era visible, y transcurrida otra media se encontraba a un cuarto de milla del *Alerta*.

Los pasajeros, reunidos en la toldilla, cambiaban impresiones.

–Es un navío del Estado –decía uno.

–Es cierto –respondía otro–. En la punta del palo mayor ostenta una bandera.

–Es un barco inglés.

–Que se llama *Essex*.

Con ayuda del catalejo se podía leer este nombre en la tabla de popa en el momento en que el barco evolucionaba.

–¡Vaya! –exclamó Tony Renault–. Apostaría que maniobra para aproximarse a nosotros.

Y ésta parecía ser, en efecto, la intención del *Essex*, aviso de 500 a 600 toneladas, y que acababa de izar su pabellón.

Ni Harry Markel ni los demás podían dudar de que el *Essex* quería comunicar con el *Alerta*.

Se comprenderá la inquietud que aquellos miserables sintieron. Era posible que desde hacía algunos días un telegrama hubiese llegado a una de las Antillas inglesas; que de una manera o de otra se hubiera sabido lo pasado en Queenstown antes de la partida del *Alerta*; la sorpresa de éste por la banda de Markel; el asesinato del capitán Paxton y de sus hombres, y que el *Essex* fuera enviado para apoderarse de aquellos malhechores.

Sin embargo, reflexionando tranquilamente, no, esto no era posible... ¿Cómo Harry Markel, que ciertamente hubiera sido tan cruel con los pasajeros como con los hombres del capitán Paxton, había de dirigirse a las Antillas? ¿Llevaría su audacia hasta el punto de conducir al *Alerta* al sitio donde iba destinado, en vez de huir...? Tal imprudencia era inadmisibile.

Harry Markel aguardaba con más sangre fría que John Carpenter y Corty. Ya vería lo que tenía que hacer si el capitán del *Essex* se ponía al habla con él.

El aviso había parado a algunos cables solamente, y, a una señal que hizo, el *Alerta* tuvo que ponerse al paio, y como el *Essex* había izado su pabellón, el *Alerta* se vio obligado a izar el suyo.

Claro es que Harry Markel no tenía más remedio que obedecer: imposible escapar a la persecución de aquel aviso, que tenía sobre el suyo las ventajas de la velocidad y la fuerza. Algunos cañonazos hubieran reducido al *Alerta* a la impotencia.

Además, repetimos, no pensaba en resistir. Si el capitán del aviso le ordenaba que acudiera a bordo, allí iría.

En lo que toca al señor Patterson, Luis Clodión, Roger Hinsdale y demás compañeros, la llegada del *Essex* y la orden de comunicar con el *Alerta* les interesaba en alto grado.

–¿Acaso este navío de guerra ha sido enviado para tomarnos a bordo y llevarnos a destino?

Esta reflexión sólo podía nacer en una imaginación tan viva como la de Roger Hinsdale.

En aquel momento fue botado al mar uno de los botes del *Essex*, y dos oficiales lo ocuparon. Con algunos golpes de remos llegó al *Alerta*. Los oficiales subieron por la escala de estribor, y uno de ellos dijo:

–¿El capitán?

–Presente –respondió Harry Markel.

–¿Usted es el capitán Paxton?

–El mismo.

–¿Y este navío es el *Alerta*, que ha salido del puerto de Queenstown el treinta de junio último?

–En esa fecha, en efecto.

–¿Llevando como pasajeros a los alumnos premiados de la «Antilian School»?

–Aquí presentes –contestó Harry Markel, mostrando en la toldilla al señor Patterson y sus compañeros, que no perdían una palabra de aquel diálogo.

Los oficiales, seguidos por Harry Markel, se acercaron a aquéllos, y el que había hablado –un teniente de la marina británica–, después de responder a su saludo, expresó en estos términos, con ese tono frío y grave que caracteriza al oficial inglés:

–Capitán Paxton: el capitán del Essex se felicita de haber encontrado al *Alerta*, y nosotros celebramos el hallar a todos ustedes en buena salud.

Harry Markel se inclinó en espera de que el oficial tuviese a bien hacerle conocer el objeto de aquella visita.

El oficial inquirió:

–¿Ha sido buena la travesía? ¿Les fue favorable el tiempo?

–Muy favorable –respondió Harry Markel–, si se exceptúa un vendaval que nos cogió en las Bermudas.

–Y que les ha hecho experimentar retraso...

–Hemos tenido que mantenernos a la capa durante cuarenta y ocho horas.

En este instante el oficial se volvió hacia el grupo de pasajeros, y dirigiéndose al mentor, dijo:

–¿Es el señor Patterson, de la «Antilian School», a quien tengo el gusto de hablar?

–En persona, señor oficial –respondió el administrador, que saludó con todo el ceremonial de su habitual cortesía.

Y agregó:

–Tengo el honor de presentar a usted a mis compañeros de viaje, suplicándole acepte la seguridad de mi más distinguida y respetuosa consideración.

–Firmado: Horacio Patterson –murmuró Tony Renault.

Cambiáronse afectuosos apretones de manos con esa precisión automática anglosajona.

El oficial manifestó a Harry Markel sus deseos de ver la tripulación, lo que no dejaba de parecer sospechoso y de inquietar a John Carpenter. ¿Por qué aquel oficial quería pasarles revista?

Sin embargo, obedeciendo la orden de Harry Markel, hizo subir a los hombres al puente y colocarse al pie del palo mayor. A pesar de los esfuerzos que aquellos bandidos hicieron para darse apariencias de hombres honrados, tal vez los oficiales pensaron que tenían aspecto poco tranquilizador.

–¿No tiene usted más que nueve marineros? –preguntó el oficial.

–Nueve –contestó Harry Markel.

–Sin embargo, según nuestros informes, la tripulación del *Alerta* se componía de diez..., sin contarle a usted, capitán Paxton.

Era difícil de responder, por lo que Harry Markel, dando nuevo giro a la conversación, dijo:

–Señor oficial, ¿puedo saber a qué debo el honor de tenerle a bordo?

La pregunta era natural, y el oficial respondió:

–Sencillamente a la inquietud en que se estaba en la Barbada por el retraso del *Alerta*. La señora Catalina Seymour ha hablado con el gobernador, y su excelencia ha mandado el Essex al encuentro del *Alerta*. Estas son las únicas razones de nuestra presencia en estos parajes, y, lo repito, celebramos que nuestros temores hayan resultado infundados.

Ante tal testimonio de interés y de simpatía, el señor Horacio Patterson no podía permanecer en silencio. En nombre propio y en el de los jóvenes pasajeros mostró su

agradecimiento al capitán del Essex y a sus oficiales, a la noble señora Seymour y a su excelencia el gobernador general de las Antillas inglesas.

Harry Markel manifestó su sorpresa de que un retraso de cuarenta y ocho horas hubiera dado lugar a semejante inquietud y al envío del aviso.

–Esa inquietud estaba justificada por efecto de una circunstancia que voy a hacerle conocer –respondió atentamente el oficial.

John Carpenter y Corty se miraron sorprendidos. Tal vez lamentaban que Harry hubiera llevado tan lejos sus preguntas.

–¿Fue el treinta de junio por la tarde cuando el *Alerta* se dio a la vela?

–Ese día, en efecto –respondió Harry Markel, dueño de sí–, levamos anclas a las siete de la tarde. Una vez fuera, el viento dejó de soplar, y el *Alerta* permaneció en calma todo el día siguiente en la punta de Roberts-Cove.

–Pues bien, capitán Paxton –dijo el oficial–, en esa parte de la costa adonde le llevó la corriente fue hallado un cadáver. Por los botones de su traje se ha conocido que era uno de los marineros del *Alerta*.

John Carpenter y los demás se estremecieron. Aquel cadáver tenía que ser el de alguno de los infelices asesinados; sin duda, el que los pasajeros vieron en Roberts-Cove.

El oficial del Essex añadió que las autoridades de la Barbada habían sido prevenidas telegráficamente del caso y de ahí la inquietud que la tardanza del *Alerta* produjo. Después dijo:

–¿Ha perdido usted, pues, uno de sus hombres, capitán Paxton?

–Sí, señor, el marinero Bob. Cayó al mar cuando estábamos en la ensenada de Farmar, y todas nuestras pesquisas para encontrarle han sido inútiles.

Esta explicación fue admitida sin que despertase ninguna sospecha, e indicaba el motivo de que faltase un marino a bordo.

Los pasajeros del *Alerta* se asombraron de que el accidente no hubiera llegado a su conocimiento. ¡Cómo! ¿Uno de los marineros se había ahogado antes de su llegada a bordo, y ellos no lo habían sabido?

Pero a la pregunta que el señor Horacio Patterson hizo con tal motivo, Harry Markel respondió que si había ocultado esta desgracia a los jóvenes pensionados, fue porque no se embarcasen bajo tan triste impresión.

Esta respuesta, muy plausible, no provocó ninguna otra observación

Hubo solamente un sentimiento de sorpresa, mezclado a cierta emoción cuando el oficial añadió:

–El despacho enviado desde Queenstown a la Barbada decía, además, que el cadáver encontrado en la costa (el del marinero Bob, probablemente), tenía una herida en el pecho.

–¡Una herida! –exclamó Luis Clodión, mientras el señor Horacio Patterson tomaba el aspecto de un hombre que parece no comprender lo que oye.

No quiso Harry Markel dejar de responder, y, siempre dueño de sí, dijo:

–El marinero Bob cayó desde el trinquete sobre el cabrestante, contra el cual debió de herirse, cayendo luego al mar. Por eso no pudo sostenerse sobre el agua, y nuestras pesquisas fueron inútiles.

Esta explicación hubiera parecido tan admisible como las anteriores, a no completar el oficial su información en los siguientes términos:

–La herida observada en el cadáver no provenía de un choque. ¡Era debida a una puñalada que le atravesó el corazón!

Nueva angustia en John Carpenter y sus compañeros, que no sabían cómo iba a terminar aquello. ¿Acaso el capitán del Essex tenía la orden de apoderarse del *Alerta* y conducirlo a la Barbada, donde se abriría una información, sin duda, de malos resultados para ellos? Se establecería su identidad. Se les conduciría a Inglaterra. Esta vez no

escaparían al castigo de sus crímenes, ni podrían realizar aquel que pensaban cometer cuando el *Alerta* abandonara los parajes de las indias occidentales.

La suerte continuaba favoreciéndoles. Harry Markel no pudo dar ninguna explicación sobre aquella puñalada.

El señor Horacio Patterson gritó, levantando las manos al cielo:

–¡Cómo! ¿Ese desdichado fue herido por una mano criminal?

El oficial contestó:

–El despacho añadía que el marinero debió de llegar vivo a la costa, donde entonces se encontraba una banda de malhechores, escapados de la cárcel de Queenstown. Sin duda cayó en sus manos y fue muerto por ellos.

–Entonces –observó Roger Hinsdale–, se trata de la banda de los piratas del *Halifax*, que acababan de fugarse cuando nosotros llegamos a Queenstown.

–¡Miserables! –exclamó Tony Renault–. ¿Y no han sido presos nuevamente, señor oficial?

–Según las últimas noticias no se habían encontrado sus huellas –respondió el oficial–. Sin embargo, no es posible que hayan abandonado Irlanda, y más pronto o más tarde serán capturados.

–Es de desear, caballero –dijo Harry Markel, con la calma que no había perdido ni un momento.

Cuando John Carpenter volvió a proa con Corty, dijo a éste en voz baja:

–Nuestro capitán es un gran hombre...

–Sí –respondió Corty–. Sigámosle siempre adonde quiera llevarnos...

Los oficiales transmitieron al señor Patterson y a los pensionados los afectuosos recuerdos de la señora Seymour. Esta señora tendría gran placer en recibirles, y su más vivo deseo era que permaneciesen en la Barbada el mayor tiempo posible.

En nombre de sus compañeros, Roger Hinsdale respondió, suplicando a los oficiales manifestasen a aquella dama el testimonio de su gratitud por lo que había hecho por la «Antilian School». El señor Horacio Patterson terminó la entrevista con uno de aquellos discursos conmovedores, cuyo secreto poseía, al final del cual, por inadvertencia bien rara en semejante hombre, mezcló un verso de Horacio con otro de Virgilio.

Los oficiales, después de despedirse del capitán y de los pasajeros, fueron conducidos a la escala y embarcaron en su bote; pero antes de partir dijo el oficial:

–Supongo, capitán Paxton, que el *Alerta* estará mañana en Santo Tomás, puesto que sólo le separan de este punto cincuenta millas...

–Así lo espero también –respondió Harry Markel.

–Entonces os anunciaremos por despacho cuando llegemos a la Barbada.

–Muchas gracias... Y presente usted mis respetos al capitán del *Essex*.

Separóse el bote, y en menos de un minuto franqueó la distancia que le separaba del aviso.

Harry Markel y los pasajeros saludaron entonces al capitán, que estaba sobre el puente y correspondió al saludo.

Izado el bote, silbó la máquina, y el *Essex* se puso en marcha a todo vapor en dirección Sudoeste. Una hora después no se veía en el horizonte más que el penacho de humo que brotaba de su chimenea.

El *Alerta*, amuras a estribor, tomó la dirección de Santo Tomás.

Harry Markel y sus cómplices estaban, pues, tranquilos en lo que se refería a la visita del *Essex*. Nadie, ni en Inglaterra ni en la Antillas, sospechaba que huyeran a bordo de un navío, del *Alerta* precisamente. Parecía, pues, que la fortuna les acompañaría hasta el fin... Iban a recorrer aquel archipiélago; serían bien recibidos; irían de isla en isla, sin el temor de ser conocidos; acabarían aquella exploración con una última escala en la Barbada, y no tomarían después el camino de Europa... Al día siguiente de la partida, ni el *Alerta* sería ya

el *Alerta*, ni Harry Markel el capitán Paxton, ni estarían a bordo el señor Horacio Patterson ni ninguno de sus compañeros de viaje. ¡La audaz aventura tendría buen éxito, y en vano la policía buscaría en Irlanda a los piratas del *Halifax*!

La última parte de la travesía se efectuó en las mejores condiciones, con tiempo magnífico y viento constante, que permitía al *Alerta* desplegar todo su velamen.

El señor Horacio Patterson estaba curado. Apenas si alguna vez un balanceo violento le causaba pequeña molestia. Hasta había vuelto a ocupar su sitio en la mesa sin desembarazarse del hueso de cereza, que persistía en conservar en su boca.

–Tiene usted razón, caballero –le repetía Corty–, Nada hay mejor que eso contra el mareo.

–Así lo creo, amigo mío –respondió el señor Patterson–, y, por fortuna, gracias a la previsión de la señora Patterson, estoy bien provisto de estos huesos antiplagálicos.

Así terminó el día. Después de haber sentido la impaciencia de la partida, los jóvenes pensionados experimentaban la de la llegada. Ardían en deseos de poner el pie en la primera isla de las Antillas. En las cercanías del archipiélago algunos navíos bastante numerosos, *steamers* y veleros, animaban el mar; unos buscando ganar el golfo de México, a través del estrecho de la Florida, y otros que salían de aquí con rumbo a los puertos del Antiguo Continente. Para aquellos jóvenes era gran alegría señalar la presencia de estos barcos, cruzarse con ellos en su camino y cambiar saludos con los pabellones ingleses, americanos, franceses y españoles, los que más frecuentaban aquellos sitios. Antes de la puesta del sol, el *Alerta* corría por el paralelo 17, en latitud de Santo Tomás, del que no le separaban más que unas veinte millas. Esto hubiera sido cuestión de algunas horas; pero, no sin motivo, Harry Markel no quería aventurarse de noche, en medio del semillero de islotes y escollos que limita el archipiélago, y ordenó a John Carpenter que disminuyese el velamen. El contraamaestre hizo arriar los sobrejuanetes, los masteleros de juanetes, la mesana, la cangreja, y el *Alerta* quedó bajo sus dos gavias, su trinquete y sus foques.

La noche transcurrió tranquilamente. El viento había calmado, y al siguiente día el sol se elevó en un horizonte muy puro.

A las nueve se oyó un grito en las barras del palo mayor.

Era Tony Renault, que gritaba con voz resonante y alegre:

–¡Tierra por estribor! ¡Tierra!

CAPÍTULO XIV

SANTO TOMÁS Y SANTA CRUZ

Ya hemos dicho que las Indias occidentales no comprenden menos de 300 islotes e islas. En realidad, no debe darse este último nombre más que a 42, sea por sus dimensiones, sea por su importancia geográfica. De estas 42, solamente nueve debían recibir la visita de los premiados en la «Antilian School». Todas pertenecen al grupo designado con el nombre de Pequeñas Antillas, y, de una manera más particular, islas de Barlovento. Los ingleses las dividen en dos partes: a la primera, que se extiende al Norte, desde las islas Vírgenes hasta la Dominica, la llaman Leeward Islands; a la segunda, desde la Martinica a la Trinidad, Windward Islands.

No hay para qué adoptar esta denominación. El grupo insular que limita al Oeste el Mediterráneo americano, merece el nombre de islas de Barlovento, porque recibe el primer soplo de los alisios que se propagan de Este a Oeste.

A través de la red de estas líneas se cambian las aguas del Atlántico y del mar antillano. Elíseo Reclus las ha comparado a los pilares de un inmenso puente, entre los que van y vienen las corrientes del golfo de México.

Importa no confundir este golfo con el mar propiamente dicho de las Antillas, por ser cosas distintas, con su conformación especial y desigual superficie; el primero mide 1.500 kilómetros cuadrados, y el segundo cerca de 1.900.

Sabido es que Cristóbal Colón descubrió en 1492 a Cuba, la mayor de las Antillas, después de haber reconocido las islas Concepción, Fernandina e Isabela, sobre las que el marino genovés colocó el pabellón español. Pero entonces se creía que sus carabelas acababan de arribar a las tierras extremas de Asia, y él murió sin saber que había puesto el pie sobre un Nuevo Continente.

Después, diversas potencias europeas, a costa de espantosas guerras, sangrientas matanzas y luchas incesantemente renovadas, se han disputado el dominio antillano, y aunque no pueda afirmarse cuáles sean los resultados definitivos (¹), se pueden establecer, en la actualidad, los siguientes:

Isla independiente, Haití - Santo Domingo,

Islas que pertenecen a Inglaterra, 17.

A Francia, cinco, más la mitad de San Martín.

A España, dos.

A Dinamarca, tres.

A Venezuela, seis.

A Suecia, una.

El nombre de Indias occidentales dado a las Antillas proviene del error cometido por Cristóbal Colón a propósito de su descubrimiento.

Este archipiélago, desde el islote de Sombrero, al Norte, hasta la Barbada, al Sur, que forma el grupo de las Pequeñas Antillas, se extiende sobre una superficie de 6.408 kilómetros cuadrados.

La población total de estas islas es de 792.000 habitantes, de los que 440.000 corresponden a Inglaterra, 336.000 a Francia y 8.200 a Holanda.

Las posesiones danesas pertenecen más bien al grupo de las islas Vírgenes, con una superficie de 359 kilómetros cuadrados y 34.000 habitantes para Dinamarca, y 175 kilómetros cuadrados y 5.200 habitantes para Inglaterra.

Estas islas Vírgenes pueden ser consideradas como formando parte de la micro-Antilla. Ocupadas por los daneses desde el año 1671, figuran, en su mayor parte, en su dominio de las Indias occidentales. Son designadas con los nombres de Santo Tomás, San Juan y Santa Cruz. En la primera había nacido el sexto de los premiados en el concurso de la «Antilian School», Niels Harboe.

Ante esta isla iba a anclar Harry Markel la mañana del día 26 de julio, después de una feliz travesía que había durado veinticinco días. A partir de este punto, el *Alerta*, no tendría más que descender hacia el Sur para hacer escala en las demás islas.

Aunque Santo Tomás es de reducidas dimensiones, su puerto es de excelente abrigo y buen anclaje. Cincuenta navíos de gran tonelaje pueden albergarse en él sin dificultad. Así es que los filibusteros ingleses y franceses se lo disputaron con ahínco en la época en que los marineros europeos luchaban en aquellos parajes y se tomaban y volvían a tomar las islas de las Antillas, como fieras que se disputan la presa.

¹ Ya se sabe la situación de Cuba y Puerto Rico después de la guerra entre España y Estados Unidos, en 1898.

Christian Harboe habitaba en Santo Tomás, y los dos hermanos no habían tenido ocasión de verse desde hacía varios años. Se comprende, pues, la impaciencia con que ambos aguardaban la llegada del *Alerta* a las Antillas.

Christian Harboe contaba once años más que su hermano. Único pariente que Niels tenía en la isla, figuraba entre los más ricos comerciantes, era simpático y poseía la encantadora reserva que caracteriza a las razas del Norte. Había fijado su residencia en la colonia danesa, y siguió al frente de la importante casa de su tío, un hermano de su madre, casa dedicada al comercio de objetos de consumo usual: víveres, telas, etc.

No estaba aún lejos la época en que todo el comercio de Santo Tomás se encontraba en manos de los israelitas. Se hacía en gran escala en el tiempo en que la guerra turbaba sin cesar aquellos parajes, y, sobre todo, después que la trata de negros fue definitivamente prohibida. Su puerto, Carlota-Amalia, no tardó en ser declarado puerto franco, lo que aumentó su prosperidad.

Ofrecía evidentes ventajas a todos los navíos, cualquiera que fuera su nacionalidad. En él encontraban abrigo seguro contra los vientos y las tempestades del golfo, gracias a la altura de la isla, a una lengua de tierra, donde se rompía el oleaje de alta mar, y a un islote, en el que se han establecido muelles y almacenes de carbón.

Cuando el *Alerta*, señalado por los semáforos, hubo doblado la extremidad de la lengua y rodeado el islote, dejando el Signal a la izquierda, dio en una ensenada circular, abierta al Norte, en cuyo fondo se elevan las primeras casas de la ciudad. El barco ancló a una profundidad de cuatro a cinco metros.

Reclus ha observado que la posición de Santo Tomás es la mejor entre todas, puesto que la isla ocupa un sitio favorable en la gran curva de las Antillas en el lugar donde «la distribución debe hacerse con mayor facilidad hacia todas las partes del archipiélago».

Así se comprenderá que desde el principio este puerto natural haya atraído la atención y obtenido la preferencia de los filibusteros.

Vino a ser la principal factoría del tráfico de contrabando con las colonias españolas, y bien pronto el más importante mercado de «la madera de ébano», es decir, de los negros comprados en el litoral africano e importados a las Indias occidentales. Por esto pasó bien pronto a la dominación danesa, y de ella no se separó después de su cesión por una Compañía financiera que la había adquirido del elector de Brandeburgo, cuyo heredero fue precisamente el rey de Dinamarca.

Cuando el *Alerta* ancló, Christian Harboe se hizo conducir a bordo, y los dos hermanos se abrazaron cariñosamente. Después de cambiar cordiales apretones de manos con Horacio Patterson y sus compañeros de viaje, el comerciante dijo:

–Espero, amigos míos, que serán ustedes mis huéspedes durante su estancia en Santo Tomás. ¿Cuánto durará la escala del *Alerta*!

–Tres días –contestó Niels Harboe.

–¿Nada más?

–Nada más, Christian, y con gran pesar mío, pues hace ya mucho tiempo que no nos hemos abrazado.

–Señor Harboe –dijo entonces el mentor–, nosotros aceptamos con gusto su generoso ofrecimiento, y seremos huéspedes de usted durante nuestra estancia en Santo Tomás..., que no puede prolongarse.

–En efecto... Sí se les ha trazado un itinerario...

–Sí..., por la señora Seymour.

–¿Conoce usted a esa señora? –preguntó Luis Clodión.

–No –respondió el comerciante–; pero he oído hablar de ella muchas veces, y en las Antillas es muy alabada por su inagotable caridad.

Después, volviéndose hacia Harry Markel, añadió:

–Permítame usted, capitán Paxton, que en nombre de las familias de estos jóvenes le dé las gracias por sus cuidados.

–Gracias legítimamente debidas al capitán Paxton –se apresuró a decir el señor Patterson–. Aunque el mar nos haya tratado algo mal..., a mí sobre todo, *horresco referens!*, preciso es reconocer que nuestro bravo capitán ha hecho cuanto de él dependía para que la travesía fuera tan dulce como agradable.

No estaba en el carácter de Harry Markel usar mucha política en su trato, y tal vez le molestaba Christian Harboe, cuya mirada estaba fija en él. Así es que, haciendo una ligera inclinación de cabeza, respondió:

–No veo ningún inconveniente en que los pasajeros del *Alerta* acepten la hospitalidad que usted les ofrece, caballero, a condición, sin embargo, de no prolongar la escala más allá del plazo señalado.

–Conformes, capitán Paxton –repuso Christian Harboe–. Y desde hoy, si usted quiere venir a comer a mi casa con mis huéspedes...

–Se lo agradezco a usted, caballero –repuso Harry Markel–. Tengo que efectuar algunas reparaciones y no puedo perder ni una hora. Además, no deseo abandonar el barco mientras sea posible.

Christian Harboe pareció sorprendido del tono frío de la respuesta. Ciertamente, entre la gente de mar, y muy a menudo entre los capitanes de la marina mercante inglesa, se encuentran naturalezas rudas, hombres poco educados, cuyos modales no se afinan en el ejercicio de su profesión, en contacto con marineros groseros. Pero no se podía dudar de que la impresión de Harboe no fue favorable a Harry Markel ni a los tripulantes. En fin, lo principal era que el *Alerta* había sido bien dirigido durante el viaje y feliz la travesía.

Media hora después los pasajeros desembarcaron en el muelle de Carlota-Amalia y se dirigieron a casa de Christian Harboe.

Cuando hubieron partido, John Carpenter dijo:

–Y bien, Harry... Hasta aquí todo marcha perfectamente.

–Así es –respondió Harry Markel–; pero durante nuestras escalas es preciso redoblar la prudencia.

–Así se hará, Harry; nadie de nosotros desea comprometer el buen éxito de esta campaña. Ha comenzado bien, y bien terminará.

–Seguramente, John, desde el momento en que el capitán Paxton no es conocido de nadie en Santo Tomás. Además, tú vigilarás para que ninguno de los nuestros baje a tierra.

Harry Markel tenía razón para mandar que los tripulantes permaneciesen a bordo. Corriendo de taberna en taberna y bebiendo más de lo justo –lo que casi siempre sucede–, aquellos marineros hubieran podido dejar escapar alguna palabra que les comprometiera.

–Justamente, Harry –respondió John Carpenter–, y si tienen tanta necesidad de beber, se les dará doble o triple ración. Ahora que los pasajeros estarán en tierra durante tres días, poco importa que nuestros hombres beban a bordo algo más que lo de costumbre.

Por lo demás, los tripulantes del *Alerta*, aunque aficionados a abandonarse a los excesos, y a resarcirse en los puertos de la abstinencia de la navegación, comprendían lo delicado de las circunstancias. Por esto era preciso resolverse a evitar el contacto con la población de la isla, con aquellos marineros de todas las naciones que llenan las tabernas del puerto, y no exponerse, en fin, a que alguno de los piratas del *Halifax* pudiese ser conocido por aquellos aventureros que han recorrido todos los mares. Así, pues, Harry Markel dio orden formal de que ninguno marchara a tierra, ni se permitiera entrar a bordo a ningún extraño.

La casa de negocios de Christian Harboe estaba situada en el muelle. En este barrio comercial se tratan importantes negocios, puesto que solamente la importación se eleva a 5.600.000 francos, siendo la población de 12.000 almas.

La cuestión del idioma no era en esta isla cosa que pudiera preocupar a los pasajeros, puesto que en ella se habla el español, el danés, el holandés, el inglés, el francés, por lo que podrían creerse aún en las aulas de la «Antilian School» bajo la dirección del señor Ardagh.

La casa de Christian Harboe estaba situada fuera de la ciudad, a una milla de distancia de ésta, en la pendiente de la montaña que se eleva en forma de anfiteatro a la orilla del mar.

Las casas de campo de los colonos ricos están dispuestas en deliciosa situación, entre los magníficos árboles propios de la zona tropical.

La de Christian Harboe era una de las más cómodas y elegantes.

Siete años antes, Christian Harboe se había casado con una joven danesa perteneciente a una de las mejores familias de la colonia, y de este matrimonio habían nacido dos niñas. La joven esposa recibió con el mayor cariño a su cuñado, al que no conocía, y a los compañeros de él. En cuanto a Niels, jamás tío alguno abrazó y besó a sus sobrinas con más placer.

–¡Son muy lindas! ¡Son muy lindas! –repetía.

–¿Y cómo no? –dijo el señor Horacio Patterson–. *Talis pater, talis mater... quales filioe.*

La cita obtuvo la aprobación general.

Él y los jóvenes se instalaron, pues, en la casa, bastante capaz para ofrecerles a todos cómodas habitaciones. Allí pudieron indemnizarse con abundantes comidas de las poco variadas que les fueron servidas a bordo, a pesar del talento culinario de Ranyah Cogh. ¡Y qué siestas más agradables durante las horas cálidas del día, en los umbrosos jardines que rodeaban la casa de Christian Harboe! En aquellas diarias conversaciones se hablaba con frecuencia de las familias dejadas en Europa, de Niels Harboe, que, no teniendo más parientes, iría a reunirse con su hermano cuando terminara su educación. Él trabajaría en su casa de comercio, y Christian Harboe pensaba establecer un despacho en la isla de San Juan, vecina de Santo Tomás.

Allí, al principio, se habían fijado los colonos cuando Santo Tomás pareció insuficiente para el desarrollo de los negocios. Pero como la isla de San Juan no mide más que tres leguas de longitud por dos de latitud, fue bien pronto considerada como muy pequeña, y los colonos se extendieron por Santa Cruz.

Varias veces Christian Harboe volvió a hablar del capitán del *Alerta* y de su tripulación, y las prevenciones que en él pudieron nacer desaparecieron cuando el señor Patterson le aseguró que el personal de a bordo era digno de los mayores elogios.

Efectuáronse algunas excursiones a través de Santo Tomás, que vale la pena de ser visitado por los turistas. Es una isla porfídica, muy accidentada en su parte septentrional y enriquecida por soberbios cerros, de los que el más alto se eleva a 1.400 pies sobre el nivel del mar.

Los jóvenes excursionistas subieron a la cima de este cerro, y las fatigas de la ascensión fueron compensadas con largueza por la grandiosidad del espectáculo que se ofreció a sus miradas. Extendíase a la vista hasta San Juan, parecido a un enorme pez que flotaba en la superficie del mar antillano, en medio de los islotes que la rodean: Hans Lellik, Loango, Buek, Sava, Savana, y más allá la superficie líquida resplandeciente bajo los rayos solares.

Santo Tomás es una isla de 86 kilómetros cuadrados, o sea, como hizo notar Luis Clodión, apenas 172 veces la superficie del campo de Marte de París.

Transcurridos los tres días reglamentarios, los pasajeros regresaron al *Alerta*, donde todo estaba dispuesto para la partida. Los esposos Harboe les acompañaron a bordo, donde recibieron las muestras de gratitud del señor Patterson por su amable hospitalidad, y los dos hermanos se abrazaron una vez más.

El día 28 de julio, por la tarde, el barco levó anclas, tendió sus velas, y aprovechando el viento Nordeste, salió del puerto para poner la proa al Sudoeste con dirección a la isla de Santa Cruz, donde debía hacer la segunda escala.

Las sesenta millas que separan a las dos islas fueron recorridas en treinta y seis horas.

Como se ha dicho, cuando los colonos, demasiado constreñidos en Santo Tomás y en San Juan, quisieron establecerse en Santa Cruz, cuya extensión es de 218 kilómetros cuadrados, encontraron esta isla en manos de los filibusteros ingleses, que se habían establecido en este sitio desde mitad del siglo XVII. De aquí la necesidad de entrar en lucha, entablándose combates múltiples y sangrientos, ventajosos para los aventureros de la Gran Bretaña. Pero desde su llegada, estas gentes, más bien piratas que colonos, se entregaron a correrías por aquellos parajes, descuidando todo cultivo en la isla.

En el año 1750 los españoles lograron apoderarse de Santa Cruz, después de haber arrojado de ella a los ingleses. Mas no debían conservarla, y algunos meses después la débil guarnición que defendía la isla fue obligada a retirarse ante un destacamento francés.

En esta época Santa Cruz fue entregada al cultivo; pero antes de labrar su suelo preciso fue incendiar los espesos bosques del interior, con lo que se enriqueció aquél.

Gracias a estos trabajos, seguidos desde siglo y medio antes, el *Alerta* ancló en una isla notablemente cultivada y de gran importancia agrícola.

Claro está que allí no había ya ni los caribes que la poblaban antes del descubrimiento, ni los ingleses que la ocuparon al principio, ni los españoles que les sucedieron, ni los franceses que hicieron las primeras tentativas de colonización. A mediados del siglo XVII no se hubiera encontrado a nadie. Privados del tráfico y de los beneficios del contrabando, los colonos se habían decidido a abandonar la isla.

Santa Cruz quedó inhabitada por espacio de treinta y siete años, hasta 1733. Francia la vendió entonces a Dinamarca por la suma de 750.000 libras, y desde esta época es colonia danesa.

Cuando el *Alerta* estuvo a la vista de la isla, Harry Markel maniobró para ganar el puerto de Barnes, su capital, o, en lengua danesa, Christianstad. Está situado en el fondo de un pequeño golfo, sobre la costa septentrional. La segunda ciudad de Santa Cruz, Frederikstad, que fue en otra época incendiada por los negros en plena sublevación, ha sido construida en la costa occidental.

Allí había nacido Axel Vickborn, el segundo premiado en el concurso. En aquella época no tenía allí pariente alguno. Desde hacía doce años, su familia, después de haber vendido las propiedades que poseía en la isla, habitaba en Copenhague.

Aunque durante esta escala los pasajeros no fueron huéspedes de nadie, los antiguos amigos de la familia Vickborn les dispensaron buen recibimiento. Pasaron en tierra la mayor parte del tiempo, y por la noche se acostaron a bordo.

La isla, que ellos recorrieron en coche, es digna de ser visitada. Mientras duró el período de la esclavitud, los plantadores hicieron allí grandes fortunas, y Santa Cruz puede ser considerada como la más rica de las Antillas. Un cultivo progresivo utilizó su suelo hasta las cúspides de los montes. Posee 350 plantaciones de 150 fanegas francesas cada una, administradas con un orden perfecto y provista de experto personal. Las dos terceras partes del territorio están dedicadas a la producción del azúcar, y en año regular la recolección es de 16 quintales por fanega, sin contar las melazas.

El algodón da anualmente 800 balas, que se expiden a Europa.

Los turistas recorrieron las hermosas calles, plantadas de palmeras, que ponen a los pueblos en comunicación con la capital. El terreno, inclinado en suave pendiente hacia el Norte, se levanta gradualmente hacia el litoral del Noroeste, hasta el monte Eagle, de 400 metros de altura.

Ante aquella isla, tan hermosa y fértil, Luis Clodi6n y Tony Renault sintieron un vivo pesar: el de que Francia no la hubiera conservado en su rico dominio de las Antillas. En

desquite, Niels Harboe y Axel Vickborn pensaron que Dinamarca había hecho con ella una excelente adquisición, y les enorgullecía que Santa Cruz, después de haber pertenecido a los ingleses, a los franceses y a los españoles, hubiera sido definitivamente adquirida por su país.

Por su situación en Europa, Dinamarca, salvo la época del bloqueo continental, durante el cual Copenhague fue bombardeada por la flota inglesa, tuvo la fortuna de no verse mezclada a las largas y sangrientas luchas sostenidas entre Francia e Inglaterra a principios del siglo. Potencia secundaria, por su territorio, no sufrió la invasión de los ejércitos europeos. El resultado de todo esto fue que las colonias danesas de las Antillas no sintieron el golpe de rechazo de aquellas formidables guerras, que se hizo sentir más allá del océano Atlántico, pudiendo, por consiguiente, trabajar en paz y asegurarse un porvenir próspero.

La emancipación de los negros, proclamada en 1862, provocó algunas perturbaciones, que la autoridad colonial se vio en el deber de reprimir con vigor. Los libertos se quejaron de que las promesas que se les habían hecho –entre otras la distribución de algunas tierras en plena propiedad– no fueron cumplidas, y de aquí reclamaciones que no obtuvieron ningún resultado, y, como consecuencia, un levantamiento de los negros en varios puntos de la isla.

Cuando el *Alerta* visitó el puerto de Christianstad, las relaciones entre los colonos y los libertos no estaban definitivamente arregladas. No obstante, la isla gozaba de tranquilidad completa, y nadie molestó a los turistas en sus excursiones. Un año más tarde hubieran caído en pleno motín, tan grave, que la ciudad natal de Axel Vickborn fue incendiada por los negros.

Además, conviene añadir que ya desde siete u ocho años la población de Santa Cruz había disminuido en una quinta parte, por efecto de una emigración continua.

Durante la escala del *Alerta*, el gobernador danés, que reside alternativamente seis meses en Santo Tomás y seis en Santa Cruz, se encontraba en San Juan, donde se temía que ocurriesen disturbios. No pudo, pues, hacer a los jóvenes antillanos la acogida que les esperaba en todas las Antillas; pero había recomendado que les fueran dadas toda clase de facilidades para la exploración de la isla, y así se hizo.

Antes de partir el señor Horacio Patterson escribió a su excelencia una carta, con su mejor letra y firmada por los nueve premiados, en la que le transmitía los más vivos testimonios de agradecimiento.

El día 1.º de agosto el *Alerta* abandonó el puerto de Christianstad. e impulsado por ligera brisa puso proa al Este, dirigiéndose hacia San Martín.

CAPÍTULO XV

SAN MARTÍN Y SAN BARTOLOMÉ

Manteniendo la proa al Este, el *Alerta* se dirigía a alta mar. En efecto, San Martín y las islas Sombrero, Anguilla, Barbada y Antigua son los puntos más avanzados de la cadena antillana en el Nordeste de las islas de Barlovento.

Después de perder el abrigo de las tierras de Santa Cruz, el barco encontró los alisios, que soplaban con regular fuerza; preciso fue luchar con una mar ruda. Sin embargo, el *Alerta* pudo conservar sus velas bajas, sus gavias y sus masteleros de juanetes. A veces fue menester virar de bordo. Tony Renault y Magnus Anders tuvieron permiso para ponerse al timón algunas veces, de lo que se mostraron muy orgullosos.

La distancia entre Santa Cruz y San Martín no excede de 200 millas marinas. En las circunstancias más favorables, un velero puede franquearlas en veinticuatro horas, cuando es de gran marcha; pero con viento contrario y contra la corriente, que se propaga hacia el golfo de México, la travesía duró tres veces más.

El *Alerta* encontró gran número de navíos de vapor o de vela. Estos parajes son muy frecuentados.

Harry Markel no se apartaba de su habitual prudencia, evitando ponerse a la vista o al habla de aquellos barcos, lo que satisfacía mucho a los tripulantes. Después de haber salido bien de las escalas de Santo Tomás y de Santa Cruz, ¿no era de esperar que lo mismo sucedería en las otras? ¿Así es que John Carpenter, Corty y los demás habían dejado sus antiguas aprensiones, y la confianza que su jefe les inspiraba era mayor que nunca, aunque deseaban ya ver el término de aquella exploración de las Antillas.

En el curso de esta navegación contra mar y viento, el señor Patterson resintióse algo de sus pasadas molestias; pero echó mano al hueso de cereza y no tuvo mucho de que quejarse.

En los meses de julio y agosto no es de temer el mal tiempo; tan sólo algunas tormentas, debidas a los fuertes calores de la zona tropical. El clima de las Antillas goza de notable igualdad y las oscilaciones de la columna termométrica no comprenden más que 20°. Las lluvias, si son abundantes, y aunque es raro que el granizo las acompañe, a veces caen torrencialmente.

Las islas del archipiélago expuestas a los vientos de alta mar son las que más sufren con las perturbaciones atmosféricas. Las otras, como Santa Cruz, San Eustaquio, San Cristóbal, los Granadinos, bañadas por las aguas del mar de los Caribes, son menos azotadas por las tempestades. Además, la mayoría de los puertos de las islas de Barlovento se orientan al Oeste o al Sudeste y ofrecen abrigo seguro.

Ya estaba avanzada la tarde del día 3 de agosto cuando el *Alerta*, retrasado por los alisios, apareció ante San Martín.

Cuatro millas antes de llegar al sitio de anclaje los jóvenes pensionados habían podido ver el pico más alto de la isla, que alcanza la altura de 585 metros, y que doraba los últimos rayos del sol.

Se sabe que San Martín pertenece a Holanda y a Francia, de donde resultaba que los franceses, como los holandeses del *Alerta*, encontrarían un pedazo de su país en las Indias occidentales. Pero si Alberto Leuwen iba a poner el pie en el suelo natal, no sucedía así a Luis Clodión y a Tony Renault, originarios, el uno de Guadalupe, y el otro de la Martinica. El joven holandés había nacido en Philipsburgo, capital de la isla, y en este puerto era donde iba a anclar el barco.

Al día siguiente un piloto embarcó a bordo del *Alerta* y le condujo, a través de los pasos, al puerto de Philipsburgo.

Alberto Leuwen no tenía ningún miembro de su familia en San Martín; todos habitaban en Rotterdam desde hacía quince años. El mismo era tan joven cuando abandonó a Philipsburgo para ir a Europa, que no conservaba ningún recuerdo de la isla. En suma: de todos aquellos antillanos premiados, únicamente los parientes de Hubert Perkins permanecían en la colonia inglesa de Antigua. Aquella escala, pues, no era para Alberto Leuwen más que una ocasión de volver a poner la planta, y por última vez, sin duda, en el suelo natal.

Aunque San Martín pertenece a Francia y Holanda, no hay que suponer por esto que el elemento británico no estuviera allí representado. De su población, compuesta de unas 7.000 almas, 3.500 son franceses; pero los ingleses están en número de 3.400, lo que casi establece la igualdad numérica. El resto se compone de holandeses.

La libertad del tráfico es grande en San Martín, y casi completa la autonomía administrativa. De aquí su verdadera prosperidad.

Poco importa que las salinas estén en manos de una compañía franco-holandesa. Los ingleses tienen otras ramas del comercio para explotar, especialmente lo que se refiere a los objetos de consumo, y sus despachos, bien provistos, están muy acreditados.

La escala del *Alerta* en San Martín no duró más que veinticuatro horas, por lo menos, en el anclaje de Philipsburgo.

Allí ni Harry Markel ni ninguno de los suyos debían tener conocidos. Acaso este peligro sería más de temer en las Antillas inglesas, Santa Lucía, Antigua, Dominica, y más especialmente en la Barbada, residencia de la señora Catalina Seymour, donde seguramente se prolongaría la estancia de los premiados en las «Antilian School».

El señor Patterson y sus jóvenes compañeros no tuvieron otra cosa que hacer más que pasearse por la ancha calle de la ciudad, cuyas casas se levantaban sobre la playa del Oeste a orillas del mar.

Parecía que, realizada la visita de Alberto Leuwen, el *Alerta* se volvería a dar a la vela; pero, en su calidad de franceses, Luis Clodión y Tony Renault deseaban vivamente visitar la parte francesa de la isla situada en la zona septentrional, y que ocupa casi las dos terceras partes de su superficie total.

La capital es Marigot, nombre que no tiene nada de holandés y en Marigot deseaban Luis Clodión y Tony Renault pasar un día por lo menos.

El señor Horacio Patterson fue consultado a este objeto, pues la excursión en nada modificaría el itinerario.

—Puesto que Alberto ha hollado aquí el suelo de su patria —dijo—, ¿por qué Luis y Toni, *Arcades ambo*, no han de hollar el suelo de Francia?

En consecuencia, Horacio Patterson hizo conocer a Harry Markel la proposición, que él apoyó con su autoridad.

—¿Cuál es la respuesta de usted, capitán Paxton? —preguntó.

Harry Markel —y con motivo— hubiera preferido no multiplicar los puntos de escala: pero aquella vez no había razón para oponerse a conducir a sus pasajeros a otro lugar de la isla. Partiendo por la noche el *Alerta* estaría al día siguiente en Marigot, de donde, cuarenta y ocho horas después, saldría para San Bartolomé.

Así se hizo. El día 5, a las nueve de la noche, el *Alerta* salió fuera bajo la dirección de un piloto de Philipsburgo. La noche era clara; la luna, en su cuarto creciente; la mar, bella, cubierta por las alturas de la isla, y el viento favorable permitía navegar a gran velocidad.

Los pasajeros permanecieron en el puente hasta medianoche bajo el encanto de aquella travesía nocturna; después entraron en sus camarotes y no despertaron hasta el momento en que el *Alerta* anclaba.

Marigot es una ciudad más comercial que Philipsburgo, y, por lo tanto, desde este punto de vista merece la atención del viajero. El puerto es seguro y al abrigo de las olas de alta mar. Frecuentanlo en gran número los navíos de alto bordo y de cabotaje, atraídos por la inmunidad que Marigot les asegura. Aparte de estas ventajas, es la ciudad más importante de San Martín.

Los pasajeros no debían lamentarse del viaje, pues tuvieron su parte en el excelente recibimiento que los colonos franceses hicieron a sus dos compatriotas. La simpatía de que daban testimonio no estableció diferencias de nacionalidades, y en el banquete ofrecido por las autoridades de la ciudad no se verían más que antillanos reunidos en torno de la misma mesa.

El organizador de la recepción fue uno de los principales negociantes de la ciudad, señor Anselmo Guillón. Asistirían a ella cuarenta personas, y, naturalmente, el capitán del *Alerta* sería invitado.

El señor Guillón fue a bordo y suplicó a Harry Markel que asistiese al banquete, que se celebraría aquel mismo día. Por audaz que fuese, Harry Markel no aceptó la invitación, y en vano Horacio Patterson unió sus súplicas a las del señor Guillón. Ambos chocaron con la inquebrantable resolución que les opuso el capitán del *Alerta*. Este no quería ir a tierra ni autorizaba que fuera ninguno de sus hombres.

—Mucho lamentamos la ausencia de usted —dijo el señor Guillón—. Los elogios que de usted nos han hecho estos jóvenes, los cuidados de que han sido objeto durante la travesía y el deseo que mostraban de dar a usted público testimonio de su reconocimiento, me han animado a insistir cerca de usted, y lamento no haber logrado mis propósitos.

Harry Markel se inclinó fríamente, y el negociante se hizo conducir de nuevo al muelle.

Pero es preciso confesar que lo mismo que a Christian Harboe, el capitán del *Alerta* no le causó impresión favorable. Aquel rostro duro y feroz, donde toda una vida de violencia y crímenes había dejado sus huellas, era propio para inspirar antipatía, ya que no desconfianza. Pero, ¿cómo no tener en cuenta los elogios que de él hacían el señor Patterson y los estudiantes? ¿No había sido elegido por la señora Seymour? Pues aquella señora no habría hecho la elección sin buenas referencias.

Bien poco había faltado para que Harry Markel y su gente se vieran comprometidos, y hasta perdidos, por una circunstancia que, al cabo, había aumentado la confianza que el señor Guillón y los notables de la ciudad debían tener en el capitán y los tripulantes.

En efecto, la víspera de la llegada del *Alerta*, el bricbarca *Fire-Fly*, de nacionalidad inglesa, se encontraba aún en Marigot. Su capitán conocía íntimamente al capitán Paxton, cuyas cualidades, como hombre y como marino alababa. De haber sabido que el *Alerta* iba a llegar, sin duda le hubiera esperado para dar un apretón de manos a su antiguo amigo. Pero el *Fire-Fly* había partido, y era probable que durante la noche se cruzara con el *Alerta* en la parte occidental de la isla.

En el curso de su conversación, el señor Guillón había hablado a Harry Markel del capitán del *Fire-Fly*, y se comprenderá la emoción que el miserable sintió al pensar en el peligro que habría corrido en presencia del amigo del capitán Paxton.

En la actualidad, el bricbarca estaba en alta mar con rumbo a Bristol, y no había probabilidad de encontrarle durante la campaña a través de las Antillas.

Cuando Harry Markel puso a John Carpenter y a Corty al tanto de lo que ocurría, éstos no pudieron ocultar sus impresiones.

—¡De buena nos hemos escapado! —repetía el contramaestre.

—No digas nada a los otros —añadió Harry Markel—. Es inútil asustarles. Que sean más prudentes que nunca.

—¡Cómo deseo verme lejos de estas malditas Antillas! —declaró Corty—. Me parece que veo una cuerda colgada en todas las ramas de los árboles.

El banquete, tan alegremente aceptado como bien servido, se celebró por la tarde, y en él se brindó por el capitán Paxton. Se habló de la primera parte del viaje, efectuada en las mejores condiciones, y se expresó el deseo de que la segunda no tuviera nada que envidiar a la primera. Los jóvenes llevarían inolvidables recuerdos de su visita a las Indias occidentales.

A los postres, Luis Clodión se puso en pie y leyó un discurso de gracias dirigido al señor Anselmo Guillón y a los notables de la colonia por el simpático recibimiento que les habían hecho, y unió a Francia, Inglaterra, Dinamarca, Holanda y Suecia, representadas en la mesa en un mismo concierto de fraternidad.

Llególe después el turno al señor Horacio Patterson, el cual, irguiendo el cuerpo y con el vaso en la mano, tomó la palabra. Todas las citas latinas que caben entre frases bien

sentidas salieron de los labios del orador. Habló del recuerdo que le dejaría aquella fiesta, más duradero que el bronce, *oere perennius*, según Horacio; de la fortuna que favorecía a los audaces, *audaces Fortuna juvat*, según Virgilio, y de la dicha que experimentaba al manifestar en público su agradecimiento, *coram populo*. Sin embargo, él no podía olvidar a su patria, de la que todo un océano le separaba al presente, y *dulces reminiscetur Argos*; pero tampoco olvidaba la satisfacción de amor propio que hallaba en las Antillas, y en su última hora podría repetir: *Et in Arcadia ego*, pues las Antillas hubieran podido ser un trozo de aquella Arcadia, asilo de la inocencia y de la dicha. En fin, él siempre había deseado visitar aquel espléndido archipiélago, *hoc erat in votis*, repetía con el ya citado Horacio, y sobre el cual, *si parva lidedt componere magnis* –Virgilio también citado–, él, el administrador de la «Antilian School», acababa de poner la planta cerca de cuatrocientos años después de Cristóbal Colón.

Se comprenderá el gran éxito que obtuvo Horacio Patterson, y los hurras que se le dirigieron cuando terminó su discurso.

Después todos llenaron por última vez su vaso para brindar por la señora Seymour; cambiáronse fuertes apretones de manos, y los estudiantes tomaron de nuevo el camino del puerto.

Cuando volvieron a bordo, hacia las diez de la noche, aunque el mar estaba tan tranquilo como un lago, a Patterson le pareció que el *Alerta* se balanceaba. Convencido de que sentiría menos el movimiento si tomaba la posición horizontal, entró en su camarote, se desnudó, ayudado por Wagah, y se durmió.

El día siguiente fue consagrado por completo a pasear por la ciudad y sus alrededores.

Dos carruajes aguardaban a los turistas, a los que Anselmo Guillón había querido servir de guía. Ellos deseaban visitar el sitio donde había sido firmado, en 1648, el tratado de partición de la isla entre Francia y Holanda.

Se trataba de subir a un cerro situado al este de Marigot, y que llevaba el significativo nombre de Monte de los Acuerdos.

Llegados a él los excursionistas, echaron pie a tierra en la base del cerro e hicieron la ascensión sin dificultad. Algunas botellas de champaña fueron descorchadas y vaciadas después en recuerdo del tratado de 1648.

La más perfecta unión reinaba entre los jóvenes. Tal vez, en el fondo de su alma, Roger Hinsdale pensaba que San Martín y otras islas deberían ser o serían algún día colonias inglesas. Alberto Leuwen, Luis Clodión y Tony Renault se dieron un apretón de manos, deseando a las dos naciones perpetua unión.

Después que los dos franceses bebieron a la salud de S. M. Guillermo III, rey de Holanda, el holandés levantó su vaso en honor del presidente de la República francesa, y los dos brindis fueron recibidos con vivas y hurras por todos los demás compañeros.

Es de notar que el señor Horacio Patterson no usó de la palabra durante aquel cambio de saludos y cumplidos. La víspera, sin duda, había derrochado los tesoros de su natural elocuencia, o, por lo menos, convenía dejarla reposar aunque, si no con los labios, con el corazón se unió a aquella manifestación internacional.

Después de visitar los sitios más curiosos de aquella parte de la isla, y de haber almorzado en la playa y comido bajo los árboles de un bosque soberbio utilizando las provisiones llevadas para la excursión, los turistas regresaron a Marigot, y luego, despidiéndose del señor Anselmo Guillón, al que repitieron las gracias más expresivas, fueron a bordo.

Todos, y entre ellos el señor Patterson, tuvieron tiempo para escribir a sus parientes. Estos, por lo demás, conocían desde el día 26 de julio la llegada del *Alerta* a Santo Tomás, pues les había sido anunciada por despacho, disipándose, por consiguiente, la inquietud producida por el retraso de algunos días.

Sin embargo, y con objeto de tener a las familias al corriente de todo, escribieron aquel mismo día, y las cartas saldrían a las veinticuatro horas por el correo de Europa.

Ningún incidente ocurrió durante la noche. Nada turbó el sueño de aquellos jóvenes después de tan fatigosa jornada. Pero tal vez John Carpenter y Corty soñaron que algunas averías obligaban al *Fire-Fly* a volver al puerto, lo que no sucedió así, afortunadamente para ellos.

Al siguiente día, a las ocho, aprovechando la marea descendente, el *Alerta* salió del puerto de Marigot con rumbo a San Bartolomé. Aunque el mar estaba algo duro, el navío no sufriría sacudida alguna en tanto estuviera al abrigo de la isla. Ciertamente después de volver a pasar ante Philipsburgo, el *Alerta* no estaría ya defendido por los altos derrumbaderos de San Martín contra las corrientes de alta mar. En la entrada entre las dos islas recibió las olas de través y tuvo que reducir su velamen.

Aunque la travesía se había retardado, no sería más que por pocas horas, y seguramente el *Alerta* estaría al siguiente día al amanecer a la vista de la isla San Bartolomé.

Como de costumbre, los pasajeros tomaban parte en la maniobra cuando se trataba de aflojar o estirar las escotas. Tony Renault y Magnus Anders se pusieron al timón, y cumplían a maravilla el oficio de timoneles, y con los ojos fijos en la brújula no dejaban que el barco declinase el rumbo.

A las cinco de la tarde fue señalado al Sudoeste la presencia de un *steamer*, que navegaba como si intentase adelantar al *Alerta*, cuya dirección seguía.

En este momento Corty se puso al timón, pues Harry Markel tenía la intención de evitar la proximidad del *steamer*. Era éste de nacionalidad francesa, como se reconoció por la bandera izada en la punta del palo mayor. Un navío de guerra, que pertenecía a la categoría de los pequeños cruceros del Estado. Luis Clodión y Tony Renault hubieran tenido gusto en saludarle a su paso y recibir su saludo; pero como, gracias a la maniobra ordenada por Harry Markel, separaba a los dos barcos una milla larga, no hubo ocasión de izar el pabellón.

Aquel crucero que marchaba a toda velocidad, proa al Noroeste, parecía ir con destino a una de las Antillas. Era también posible que se dirigiese a alguno de los puertos meridionales de los Estados Unidos, Key West, por ejemplo, en el extremo de Florida, punto de escala para los barcos de cualquier nacionalidad.

El crucero no tardó en dejar atrás al *Alerta*, y antes de que se ocultara el sol el penacho de humo que su chimenea lanzaba había desaparecido en el horizonte.

—¡Buen viaje! —dijo John Carpenter—; ¡y mucho gusto en no verle nunca más! No me gusta navegar en unión de navíos de guerra.

—¡No más que encontrarme entre agentes de policía! —añadió Corty— Tales agentes parece que siempre van a preguntarle a uno de dónde viene y adonde va, y éstas son cosas que, a veces, no conviene decir.

La isla de San Bartolomé, la única que posee Suecia en las Indias occidentales, ocupa la extremidad del banco que forma la isla inglesa Anguilla, y la isla franco-holandesa de San Martín.

Bastaría un movimiento de ascensión del terreno, de unos 80 pies, para que las tres islas no formasen más que una, cuya longitud total sería de 75 kilómetros. En aquellos fondos submarinos, de naturaleza plutónica, no sería sorprendente que este levantamiento se produjera en lo por venir.

Y, a este propósito, Roger Hinsdale hizo observar que este levantamiento podría extenderse a todas las Antillas, tanto a las islas de Barlovento como a las islas de Sotavento... Imagínese, pues, en una época, sin duda muy lejana, a estas islas unidas las unas a las otras, formando una especie de vasto continente a la entrada del golfo de México, y ¡quién sabe si uniéndose a las tierras del continente!

¿Y qué sucedería entonces, cuando Inglaterra, Francia, Holanda y Dinamarca pretendieran mantener allí su pabellón?

Probablemente, el principio de la doctrina de Monroe intervendría para poner a las potencias de acuerdo, resolviendo la cuestión en provecho de los Estados Unidos. «¡América para los americanos, y nada más que para los americanos!» Ellos añadirían bien pronto una nueva estrella a las 50 que en aquella época constelaban la bandera de la Unión.

La isla de San Bartolomé, por sus reducidas dimensiones, no merece más calificativo que el de islote, pues su longitud no excede de dos leguas y media, con una superficie de 21 kilómetros cuadrados.

San Bartolomé está protegida por el fuerte Gustav. La capital, Gustavia, ciudad de poca importancia, puede adquirirla por estar excelentemente situada, desde el punto de vista del cabotaje, entre aquella parte de las Pequeñas Antillas. Allí, diecinueve años antes, nació Magnus Anders, cuya familia, desde hacía quince, vivía en Gotteborg, Suecia.

Esta isla había estado bajo pabellones distintos. Fue francesa de 1648 a 1784, época en que Francia la cedió a Suecia a cambio de una concesión de factorías sobre el Cattegat, precisamente en Gotteborg, y de algunas otras ventajas políticas. Pero aunque ella se convirtiera en escandinava, por consecuencia de este tratado, habiendo sido en otra época poblada por los normandos, quedó francesa por sus aspiraciones, por sus gustos, por sus costumbres, y es probable que lo sea siempre.

Cuando el sol húbose hundido tras el horizonte, San Bartolomé no estaba aún a la vista; pero como no le separaban de ella más que unas veinte millas, no había duda de que el *Alerta* anclaría en el puerto al alba, por más que el viento había calmado y se caminase poco durante la noche.

A las cuatro de la mañana el joven sueco salía de su camarote y subía por los flechastes del palo mayor. Quería ser el primero en señalar su isla, y un poco antes de las seis advirtió el principal macizo calcáreo que la domina en el centro, con altura de 302 metros. Con voz atronadora gritó;

–¡Tierra! ¡Tierra!

Sus compañeros se precipitaron sobre el puente.

El *Alerta* se dirigió inmediatamente hacia la costa occidental de San Bartolomé, a fin de presentarse ante el puerto de Carenaje, el principal, o, por mejor decir, el único de la isla.

Aunque el viento era moderado, el navío avanzaba con bastante rapidez, encontrando las aguas cada vez más tranquilas.

Poco después de las siete un grupo compuesto de algunas personas se dejó ver en la cima del cerro, lugar donde la colonia arbolaba el pabellón con los colores suecos.

–Es la ceremonia reglamentaria de todos los días –dijo Renault–, y ahora sonará un cañonazo.

–Lo que me extraña –observó Magnus Anders– es que esta ceremonia, que por costumbre se celebra al amanecer, se haya retrasado más de tres horas.

La observación era justa, y podía dudarse que se tratase de la ceremonia en cuestión.

El puerto de Gustavia ofrece a los navíos excelentes sitios para el anclaje, abrigados por algunos bancos, contra los que se estrellan las olas de alta mar.

Lo que primeramente atrajo la atención de los jóvenes pasajeros fue la presencia del crucero que habían encontrado el día anterior. Estaba anclado en mitad del puerto, con los fuegos apagados y las velas plegadas, como un navío que ha de hacer larga escala. Esto agradó a Luis Clodión y a Tony Renault, que se prometían ir a bordo, seguros de ser bien recibidos. Pero no dejó de ser desagradable a Harry Markel y a sus compañeros.

El *Alerta* estaba a un cuarto de milla del puerto, y, aunque lo hubiera querido, ¿qué razón podría dar Harry Markel para no entrar en él, siendo San Bartolomé uno de los

puertos de escala del *Alerta*? De buen o mal grado, y menos alarmado que John Carpenter y los otros, maniobraba para seguir el paso, cuando sonó un cañonazo.

Al propio tiempo un pabellón era izado en la cúspide del cerro.

¡Cuál fue la sorpresa, que se cambió en estupefacción en Magnus Anders, cuando sus compañeros y él reconocieron que no eran los colores suecos, sino los tres colores franceses!

Respecto a Harry Markel y a los tripulantes, aunque mostraron algún asombro, ¿qué les importaba que el pabellón fuese de uno a otro país? Ellos no conocían más que uno; el pabellón negro de los piratas, bajo el cual navegaría el *Alerta* cuando piratease por los parajes del Pacífico.

–¡El pabellón francés! –había exclamado Tony Renault.

–¡El pabellón francés! –repetía Luis Clodión.

–¿Se habrá equivocado el capitán Paxton –dijo Roger Hinsdale– y habremos caminado hacia Guadalupe o la Martinica?

Harry Markel no había incurrido en tal error. El *Alerta* acababa de llegar a San Bartolomé, y anclo en el puerto de Gustavia.

Magnus Anders se quedó muy disgustado. Hasta el presente, en Santo Tomás, en Santa Cruz, en San Martín, daneses y franceses habían visto flotar el pabellón de su país, y precisamente el mismo día en que iba a poner el pie sobre la colonia sueca, el pabellón sueco no ondeaba ya en ella.

Todo se explicó. La isla de San Bartolomé acababa de ser cedida a Francia por la suma de 277.500 francos. Esta cesión había sido aprobada por los colonos, casi todos de origen normando, y, de 351 votantes, 350 se habían pronunciado por la anexión.

Magnus Anders no estaba en situación de reclamar, y sin duda existían serias razones para que Suecia abandonase su única posesión en el archipiélago de las Indias occidentales. Así es que mostró buen corazón contra su mala fortuna, y dijo en voz baja a su compañero Luis Clodión:

–En todo caso, puesto que ha sido preciso colocarse bajo otro pabellón, más vale que éste haya sido el de Francia.

CAPÍTULO XVI

ANTIGUA

La desposesión de San Bartolomé en provecho de Francia, que arrebatara a Suecia su única colonia antillana, no era de temer, en lo que se refería a Antigua, en detrimento del Reino Unido. Si Magnus Anders no había encontrado su isla natal bajo la dominación escandinava, Hubert Perkins iba a encontrar la suya en el dominio colonial de la Gran Bretaña.

Inglaterra no se desprende voluntariamente de sus posesiones. Ella retenía, y retiene aún, la mayor parte de las Indias occidentales, y quién sabe si el porvenir no mostrará alguna otra bajo el pabellón de las islas británicas.

Sin embargo, Antigua no ha pertenecido siempre a la ambiciosa Albión. Fue habitada primero por los indios caribes hasta principios del siglo XVII, en que cayó en poder de Los franceses.

Pero la misma razón que había obligado a los indígenas a abandonarla, obligó a los franceses, después de ocuparla durante algunos meses, a regresar a la isla de San Cristóbal, de donde procedían. Este motivo es la falta absoluta de ríos en Antigua. Apenas si se encuentran algunos arroyos que las aguas fluviales alimentan por un instante. Para atender a las necesidades de la colonia hubiera sido necesario construir grandes cisternas.

Esto es lo que comprendieron e hicieron los ingleses en 1632, cuando se instalaron en Antigua. Dichos depósitos fueron establecidos en las mejores condiciones. El campo fue abundantemente regado, y como el suelo se prestaba al cultivo del tabaco, a él se dedicaron principalmente los plantadores, con lo que desde aquella época se aseguró la prosperidad de la isla.

En 1668 estalló la guerra entre Inglaterra y Francia. Una expedición organizada en la Martinica se dio a la vela para Antigua. Los invasores destruyeron las plantaciones, se apoderaron de los negros y durante un año quedó la isla tan desierta como si jamás hubiera tenido un solo habitante.

Un rico propietario de la Barbada, el coronel Codrington, no quiso que se perdieran los trabajos llevados a cabo en Antigua, y trasladándose a la isla con numeroso personal, atrajo a algunos colonos, y, uniendo el cultivo del azúcar al del tabaco, volvió a Antigua su perdida prosperidad.

El coronel Codrington fue entonces nombrado capitán general de todas las islas de Sotavento que dependían de Inglaterra. Administrador enérgico, dio gran impulso a la industria agrícola y al comercio de las colonias inglesas, impulso que debía continuar.

Al llegar a bordo del *Alerta*, Hubert Perkins encontraba una Antigua tan floreciente como el día en que la abandonó, cinco años antes, para ir a Europa.

La distancia entre San Bartolomé y Antigua no es más que de 70 a 80 millas. Pero cuando el *Alerta* salió a alta mar, persistente calma, a la que siguió leve brisa, retardaron su marcha.

Pasó ante San Cristóbal, esa isla entregada a la rivalidad de ingleses, franceses y españoles, y cuya posesión definitiva fue concedida a los ingleses en 1713 por la paz de Utrech.

Su denominación de San Cristóbal viene del nombre de Colón, que la descubrió después de la Deseada, la Dominica, la Guadalupe y Antigua. Es la firma del grave navegante genovés sobre la magnífica página de las Indias occidentales.

San Cristóbal tiene la forma de guitarra. Los indígenas la llamaron «la Fértil», y los franceses e ingleses, «la madre de las Antillas». Los jóvenes pasajeros admiraron sus bellezas naturales, pasando a menos de un cuarto de milla del litoral. Basse Terre, su capital, está construida al pie del monte de los Monos, sobre una bahía de la orilla occidental, entre jardines y palmeras.

Un volcán, cuyo nombre de Misery se cambió por el de Liberty desde la emancipación de los negros, se eleva a una altura de 1.500 metros, y de sus flancos brotan humaredas de gas sulfuroso. En el fondo de los dos cráteres apagados se almacenan las lluvias, que aseguran la fertilidad de la isla. Su superficie comprende 176 kilómetros cuadrados; su población consta de unos 30.000 habitantes; el principal cultivo es la caña de azúcar, de superior calidad.

Seguramente hubiera sido muy agradable hacer escala durante veinticuatro horas en San Cristóbal y visitar los cultivos. Pero, aparte de que Harry no tenía deseo de ello, no había más remedio que ajustarse al itinerario, y ninguno de los alumnos premiados de la «Antilian School» era natural de aquella isla.

En la mañana del día 2 de agosto el *Alerta* fue señalado por los semáforos de Antigua, nombre que le dio Cristóbal Colón en recuerdo de una de las iglesias de Valladolid. No fue divisada desde gran distancia, pues su altura mayor no pasa de 270 metros. En cuanto a sus dimensiones, son relativamente considerables, comparadas con las de otras islas del grupo: 279 millas cuadradas de superficie.

Cuando apareció el pabellón británico a la entrada del puerto, Hubert Perkins lo saludó con un vigoroso hurra, contestado por sus compañeros.

El *Alerta* se dirigió a la parte Norte, donde están el puerto y la ciudad. Harry Markel conocía bien aquellos sitios, y no reclamó, por tanto, los servicios de un piloto. Aunque los alrededores de la bahía son difíciles, él penetró por ellos osadamente: dejó el fuerte James a babor y la punta Lobloly a estribor, y fue a anclar en sitio convenientemente resguardado.

En el fondo de la bahía aparecía la capital, Saint-John, cuya población consta de 16.000 habitantes.

Esta ciudad, dispuesta en forma de tablero de damas, con calles rectas, es de agradable aspecto, y está rodeada de las magnificencias arbóreas propias de la zona tropical.

Así que el *Alerta* llegó a la entrada de la bahía, un bote de cuatro remos salió del puerto y se dirigió al navío.

Claro está que Harry Markel y sus compañeros experimentaron en tal momento nuevas inquietudes, muy justificadas. ¿No podían temer que la policía inglesa hubiera sido puesta al corriente del sangriento drama de que el *Alerta* había sido teatro en la ensenada de Farmar; que otros cadáveres hubieran sido descubiertos, quizás el del capitán Paxton? ¿Quién era, pues, el hombre que desempeñaba las funciones de capitán a bordo del *Alerta*?

Pronto se tranquilizaron. El bote conducía a la familia del joven pasajero. Su padre, su madre y sus dos hermanitas no habían tenido paciencia para esperar el desembarco.

Desde hacía varias horas aguardaban la llegada del navío. Subieron a bordo antes de que el *Alerta* anclase, y Hubert Perkins cayó en brazos de sus padres.

Desde el punto de vista administrativo, la isla de Antigua es la cabeza de una dependencia que comprende a sus vecinas las islas Barbuda y Redonda. Al mismo tiempo, tiene el rango de capital de ese grupo de las Antillas inglesas llamado Leeward Islands, es decir, islas de Barlovento, desde las islas Vírgenes hasta la Dominica.

En Antigua residen el gobernador, los presidentes de los Consejos ejecutivo y legislativo, nombrados, mitad por la Corona, mitad por los contribuyentes, siendo de notar que se cuentan menos electores libres que funcionarios. Como se advertirá, esta composición del cuerpo electoral no es privativa de las colonias francesas.

El señor Perkins, uno de los miembros del Consejo ejecutivo, descendía de los antiguos colonos que siguieron al corone!, y su familia no había abandonado nunca la isla. Después de acompañar a su hijo a Europa, él había regresado a su residencia de Antigua.

Como era natural, cambiados los abrazos entre los padres y el hijo y los hermanos, fueron hechas las presentaciones. Antes que todos, el señor Horacio Patterson recibió un apretón de manos del señor Perkins, y sus jóvenes compañeros fueron recibiendo el mismo honor. El señor Perkins felicitó al mentor por el floreciente estado de salud de los pasajeros del *Alerta*, felicitación que el señor Patterson creyó debía compartir con el señor Paxton.

Harry Markel aceptó la enhorabuena con su frialdad habitual, y después de saludar se retiró a proa para tomar las disposiciones de anclaje.

El señor Perkins preguntó al señor Patterson cuánto tiempo debía durar la escala en Antigua.

—Cuatro días, señor Perkins —contestó Patterson—. Nuestros días están contados, como se dice generalmente hablando de la vida humana, y hemos de someternos a un programa, del que no podemos separarnos.

—Poco tiempo es —dijo la señora Perkins.

–Sin duda –respondió su esposo–; pero el tiempo del viaje está limitado, y todavía hay numerosas islas en el itinerario.

–*Ars longa, vita brevis* –añadió el señor Patterson, que creyó aquella ocasión oportuna para colocar este proverbio latino.

–De todos modos–dijo el señor Perkins–, el señor Patterson y los compañeros de mi hijo serán nuestros huéspedes durante su estancia en Antigua.

–Señor Perkins –hizo observar entonces Roger Hinsdale–, somos diez a bordo.

–Y seguramente –añadió el señor Perkins– mi casa será pequeña para albergar a todos ustedes... Pero se les buscará habitación en una fonda y comerán ustedes con nosotros.

–En ese caso –contestó Luis Clodión–, mejor será que, a excepción de Hubert, permanezcamos a bordo y durante el día le perteneceremos a usted desde el alba hasta la noche.

Como esta combinación era la mejor, el señor Patterson la aprobó. Pero, evidentemente, Harry Markel hubiera preferido que los pasajeros se alojasen en tierra, con lo que el barco habría estado menos expuesto a recibir a algunos visitantes, cuya presencia temía siempre.

El capitán fue igualmente invitado a comer en casa del señor Perkins; y, como de costumbre, se excusó, y Hubert hizo comprender a su padre que no debía insistir.

Cuando el bote partió con Hubert, sus compañeros se ocuparon en ordenar sus asuntos y escribir algunas cartas, que aquella tarde se llevaría el correo de Europa. Entre ellas es digna de citarse la entusiasta epístola del señor Horacio Patterson dirigida a su esposa, que la recibiría veinte días después. También escribió otro al director de la «Antilian School», en la que el señor Julián Ardagh encontraría informes tan exactos como instructivos respecto a los estudiantes.

Entretanto, Harry Markel terminaba sus maniobras teniendo cuidado, como en las escalas anteriores, de que el *Alerta* anclase en mitad del puerto. Los hombres que habían de conducir a los pasajeros no tenían permiso para desembarcar. El mismo no iría a tierra más que el día de llegada y el de partida, por las formalidades que había que llenar en la oficina marítima.

A las once se preparó el bote mayor, que, con dos marineros al remo y Corty al timón, dejó en el muelle a los invitados por el señor Perkins.

Un cuarto de hora después todos se sentaban ante una mesa bien servida y hablaban de los diversos incidentes del viaje.

El señor Perkins, de cuarenta y cinco años, con cabellos y barba grises, tenía aspecto noble y simpático y afectuosa mirada, todas las cualidades heredadas por su hijo. Nadie más estimado que él en la colonia, aunque sólo fuese por los servicios que prestaba como miembro del Consejo ejecutivo. Al propio tiempo, hombre de gusto y muy instruido en cuanto se refería a la historia de las Indias occidentales, podía dar al señor Patterson notas precisas y documentos auténticos a este objeto. Téngase la seguridad de que el señor Patterson no dejaría de recurrir al señor Perkins y aprovecharía la ocasión de enriquecer su cuaderno de viaje, que llevaba con tanto método como sus libros de contabilidad.

La señora Perkins, de origen criollo, tocaba en la cuarentena. Mujer amable, atenta y caritativa, se consagraba por completo a la educación de sus dos hijas, Berta y María, de Diez y doce años, respectivamente. Se adivinará la alegría que experimentó la amorosa madre al volver a ver a su hijo y al estrecharle entre sus brazos después de cuatro años de ausencia.

Pero, como en el almuerzo se dijo, se acercaba el momento en que Hubert volvería a Antigua, de donde su familia no había querido salir nunca. Sólo un año faltaba para que el joven terminase sus estudios en la «Antilian School».

–Mucho le echaremos de menos –dijo John Howard, que tenía que pasar aún dos años en la institución de Oxford Street–, pues Hubert es un buen compañero.

–Y conservaremos excelente recuerdo de él –añadió Clodión.

–¡Quién sabe si os encontraréis más tarde! –dijo el señor Perkins–. Tal vez alguno de vosotros volverá a las Antillas... En cuanto a Hubert, entrará en una casa de comercio de Antigua, y le casaremos...

–Lo más pronto posible –añadió la señora Perkins.

–¡Hubert, casado! –exclamó Tony Renault–. ¡Quisiera verlo!

–¿Y por qué no has de ser tú testigo de mi boda? –dijo, riendo, Hubert.

–No nos burlemos, mis jóvenes amigos –opinó dogmáticamente el señor Patterson–. Base de toda sociedad, el matrimonio es la institución más respetable de este mundo.

No podía haber discusión con este motivo. La señora Perkins pidió al señor Patterson noticias de su esposa, y él respondió convenientemente. Tenía grandes deseos de recibir carta de ella, y tal vez recibiría una en la Barbada, antes de embarcarse para la travesía de regreso. Después, sacando del bolsillo una fotografía que nunca abandonaba, la mostró, no sin orgullo.

–Es el retrato de una buena y encantadora mujer

–dijo la señora Perkins.

–Y digna esposa del señor Horacio Patterson –añadió el señor Perkins.

–Ella es la compañera de mi vida –respondió el señor Patterson ligeramente conmovido–, y todo lo que pido al cielo es que la encuentre a mi regreso como ella es, hic et nunc.

¿Qué quería decir con estas últimas palabras? Las había pronunciado bajando la voz, y no se prestó atención a ellas.

Después del almuerzo tratóse de visitar a Saint-John y de dar un paseo por los alrededores; pero antes se acordó una hora de siesta en el hermoso jardín, bajo los grandes árboles que rodeaban la casa. El señor Perkins suministró al señor Patterson curiosos detalles acerca de la abolición de la esclavitud en Antigua. En 1824 Inglaterra proclamó el acta de la emancipación, y, al contrario de lo que sucedió en otras colonias, sin medidas transitorias, sin que los negros hubieran hecho el aprendizaje de aquella nueva existencia. El acta imponía ciertas obligaciones que debían atenuar el contragolpe; pero los negros, casi libres inmediatamente de estas obligaciones, tuvieron todas las ventajas y todos los inconvenientes de una completa libertad. Verdad que cambio tan brusco fue facilitado por la situación de los amos y de los esclavos, que formaban verdaderas familias. Así es que, aunque el acta de abolición hacía libres a 34.000 negros, cuando la colonia no contaba más que 2.000 blancos, no hubo que deplorar ningún exceso ni violencia. Por una y otra parte reinó perfecta armonía, y los libertos no pidieron más que seguir como criados en las plantaciones; al mismo tiempo los colonos se mostraron muy cuidadosos del bienestar de los antiguos esclavos. Les aseguraron la vida mediante un trabajo regular y remunerado, y construyeron para ellos viviendas más cómodas que las de antaño. Los negros, convenientemente vestidos, ganaron mucho en lo que a la alimentación se refiere, pues en vez de comer raíces y pescado salado, hicieron uso de la carne fresca.

Si el resultado fue excelente para la gente de color, no lo fue menos para la colonia, cuya prosperidad creció en forma notable. Las rentas del Tesoro público aumentaban, mientras los gastos tendían a la baja en toda clase de servicios.

Al hacer su excursión por la isla, el señor Patterson y sus jóvenes compañeros se maravillaron ante los campos admirablemente cultivados... ¡Qué fertilidad...! Por todas partes granjas bien cuidadas y al corriente de todos los progresos de la agricultura.

No se habrá olvidado que siendo insuficiente la red hidrográfica de Antigua, había sido preciso construir vastas cisternas para recoger las lluvias. Con este motivo el señor Perkins tuvo ocasión de decir que si los indígenas habían dado a la isla el nombre de Yacama, o sea, isla llena de arroyos, fue, sin duda, en sentido irónico. Actualmente sus depósitos bastan para las necesidades de la ciudad y del campo. El reparto de las aguas, inteligentemente

combinado, se realiza a gusto de todos, y al mismo tiempo que la salubridad de Antigua está asegurada, garantiza a la isla contra la sequía, que por dos veces, en 1779 y en 1784, produjo incalculables desastres. Los colonos se vieron en la situación de esos caminantes que no pueden calmar la tortura de la sed, y las bestias, si no los habitantes, perecieron a millares en la isla.

Esto es lo que refirió el señor Perkins, en tanto que mostraba a sus huéspedes, no sin legítima satisfacción, aquellas cisternas, cuyo contenido es de 2.500.000 metros cúbicos, que suministran a Saint-John una media superior a la de más de una capital europea.

Las excursiones emprendidas bajo la dirección del señor Perkins no se limitaron a los alrededores de la capital, y siempre fueron combinadas de tal modo, que ni una sola noche dejaron los pasajeros de dormir a bordo del *Alerta*.

Así los turistas visitaron el otro puerto de Antigua, English-Harbour, situado en la costa meridional. Este puerto, más abrigado que el de Saint-John, estuvo en otra época provisto de establecimientos militares y arsenales destinados a la defensa de Antigua. En realidad, está formado por un grupo de cráteres, cuyo nivel ha bajado poco a poco, y que han sido invadidos por las aguas del mar.

Los cuatro días asignados a la escala transcurrieron rápidamente entre paseos, comidas y siestas en la quinta de Perkins. Desde por la mañana se ponían en camino, y aunque el calor apretase en aquella época, a los jóvenes no les causaba gran molestia. Después, Hubert Perkins se quedaba en casa de sus padres, y sus compañeros regresaban a bordo a descansar de sus fatigas. Tony Renault pretendía que si Hubert no volvía con ellos era porque tenía «alguna cosa...», por ejemplo, su proyectado matrimonio con una joven criolla de la Barbada, y que los esponsales se celebrarían antes de la partida para Europa. Los demás se reían de estas fantasías, que el señor Patterson tomaba en serio.

La víspera de la partida, día 15 de agosto, Harry Markel tuvo un motivo de alarma; por la tarde, un bote se acercó al navío, destacándose de un bricbarca inglés, el *Flag*, que llegaba de Liverpool. Uno de los marineros subió al puente y pidió hablar con el capitán.

No era fácil responderle que el capitán no se encontraba a bordo en aquel momento, pues desde que ancló, Harry Markel sólo una vez había desembarcado.

Harry Markel observó a aquel hombre por la ventana de su camarote. No le conocía, y seguramente el recién llegado tampoco conocía a Harry Markel; pero podía tratarse de algún marinero que, habiendo navegado con el capitán Paxton, deseara visitarle.

Este era el peligro –que se presentaba en todas las escalas–, y que no acabaría hasta que el *Alerta* abandonara la Barbada y cesara de recorrer las islas Antillas.

Corty recibió al marinero, así que puso el pie en el puente.

–¿Quiere usted hablar con el capitán Paxton? –preguntó.

–Sí, compañero; si es el que manda el *Alerta* de Liverpool.

–¿Le conoce usted?

–No, pero tengo un amigo que debe de formar parte de la tripulación.

–¡Ah! ¿Y cuál es su nombre?

–Forster... John Forster.

Harry Markel, que había escuchado la conversación, salió entonces.

–Yo soy el capitán Paxton –dijo.

–Mi capitán... –dijo el marinero, llevándose la mano a la gorra.

–¿Qué desea usted?

–Dar un apretón de manos a un compañero.

–¿Cómo se llama?

–John Forster.

Harry Markel tuvo por un momento la idea de responder que John Forster se había ahogado en la bahía de Cork; pero recordó que había atribuido el nombre de Bob al

marinero cuyo cadáver habían arrastrado las olas; y dos hombres perdidos antes de la partida, eran, sin duda, cosa para despertar las sospechas de los pasajeros del *Alerta*.

Harry Markel se contentó, pues, con decir:

–John Forster no está a bordo.

–¿No está...? –repitió el marinero, asombrado–. Yo creía encontrarle.

–Pues no está...

–¿Le ha ocurrido alguna desgracia?

–Se puso enfermo en el momento de partir, y tuvo que desembarcar.

Corty admiraba la sangre fría de su jefe. Si el marinero del Flag hubiera conocido al capitán Paxton, las cosas, sin duda, hubieran ido mal para Harry Markel y sus compañeros. El marinero sólo respondió:

–¡Gracias, capitán! –Y volvió a su bote, muy disgustado de no haber visto a su compañero.

Cuando se marchó, exclamó Corty:

–¡Decididamente, nos dedicamos a un juego muy peligroso!

–Pero que vale la pena.

–No importa. ¡Estoy deseando verme en pleno Atlántico! Allí no hay que temer a los indiscretos.

–Todo llegará, Corty, y mañana el *Alerta* se hará a la vela.

–¿Para dónde?

–Para la Guadalupe, y una colonia francesa es para nosotros menos peligrosa que una colonia inglesa.

CAPÍTULO XVII

LA GUADALUPE

La distancia que separa a Antigua de la Guadalupe, o, por mejor decir, del grupo de islas comprendidas bajo este nombre, no es más que unas 100 ó 120 millas.

En condiciones ordinarias el *Alerta*, impulsado por los vientos alisios, abandonando el puerto de Saint-John la mañana del día 16 de agosto, hubiera podido llegar a su destino en veinticuatro horas.

Luis Clodión debía, pues, esperar que al siguiente día, al amanecer, las primeras alturas de las Antillas francesas se recortarían en el horizonte.

No ocurrió así. La calma, o más bien lo flojo del viento, retrasaron la marcha del barco, aunque éste llevaba todo su velamen. Además, encontró un oleaje corto y resistente, a pesar de la insuficiencia del viento, lo cual era debido a que esta parte del mar, muy abierta, no está protegida por las islas. Las olas, conmovidas por contracorrientes, revientan antes de chocar contra las rocas de Montserrat. Aunque empujado por el viento fuerte, el *Alerta* no hubiera evitado las brutales sacudidas de aquella travesía. De aquí que el señor Horacio Patterson emitiese algunas dudas sobre la eficacia de los huesos de cerezas como preservativo del mareo.

Realmente, Harry Markel hubiera podido pasar a sotavento de Montserrat, donde el oleaje era menos fuerte; pero se hubiera expuesto a frecuentes encuentros con otros

barcos, y de esto se guardaba él cuanto podía; y, además, el camino se habría alargado en unas treinta millas. Hubiera sido necesario descender hasta la extremidad meridional de la Guadalupe, y, después de darle vuelta, subir hasta estar a la vista de Pointe-à-Pitre.

La Guadalupe se compone de dos grandes islas. La del Oeste es la Guadalupe propiamente dicha, que los caribes llamaban Kerukera. Oficialmente designada con el nombre de Tierra Baja, aunque su relieve sea el más pronunciado del grupo, le viene este nombre por su situación en lo que se refiere a los alisios.

La isla del Este en los mapas toma la denominación de Tierra Grande, aunque su superficie sea inferior a la de la otra. La extensión total de las dos islas se calcula en 1.703 kilómetros cuadrados, y su población en 136.000 habitantes.

La Tierra Baja y la Tierra Grande están separadas por un río de agua salada, cuya anchura varía de 30 a 120 metros, y que franquean los navíos cuya cala es de unos siete pies. El *Alerta* no hubiera podido seguir este paso, que es el más directo, más que en plena marea, y aun así, un capitán prudente no se hubiera arriesgado. Así es que Harry Markel tomó alta mar al este del grupo, por lo que la navegación duró cuarenta horas, en vez de veinticuatro, y hasta la mañana del 18 de agosto no apareció el *Alerta* a la entrada de la bahía donde se arroja el río, y cuyo fondo está ocupado por Pointe-à-Pitre.

En primer lugar fue preciso pasar la fila de islotes dispuestos en torno de la ensenada que forma el puerto, al cual se llega por un canal estrecho y sinuoso.

Cinco años habían pasado desde que la familia de Luis Clodión había abandonado las Antillas, a excepción de un hermano de su madre que permaneció en Pointe-à-Pitre. En compañía de sus hijos, los padres de Luis Clodión se establecieron en Francia, en Nantes, donde el señor Clodión dirigía una importante casa de utillaje para buques. El joven Luis había conservado el recuerdo de su isla natal, de la que partió a los quince años, y contaba con hacer a sus compañeros los honores de ella.

Marchando por el Este, el *Alerta* reconoció primeramente la punta de la Grande Vigía sobre la Tierra Grande, la más septentrional del grupo; después la punta de Gros-Caps, la de Anse-aux-Loups y Santa Margarita, y en el extremo Sudoeste de la Tierra Grande, la punta de Chateaux. Luis Clodión mostró en la costa oriental la ciudad de Le Moule, la tercera de la colonia por su importancia, y que cuenta 10.000 habitantes. Allí es donde los navíos cargados de azúcar esperan ocasión favorable para hacerse a la mar, estando al abrigo contra el mal tiempo y contra esas formidables borrascas que tantos desastres causan en aquellos parajes.

Antes de doblar la punta al Sudeste de la Tierra Grande los pasajeros conocieron la Deseada, otra isla francesa, la primera que es señalada a bordo de los navíos que vienen de Europa, y cuyo cerco, de una altura de 278 metros, es visible desde gran distancia.

Dejando la Deseada a babor, el *Alerta* rodeó la punta de Chateaux, y desde allí pudo entrever al Sur otra isla, Tierra Pequeña, que forma parte del grupo de la Guadalupe.

Mas para tener una impresión completa del conjunto, hubiera sido preciso bajar más al Sur, hasta María Galante, de una extensión superficial de 163 kilómetros cuadrados, con una población de 14.000 almas, y después visitar las principales ciudades. Gros-Bourg, San Luis y Vieux-Fort. En fin, dirigiéndose hacia el Oeste, casi en la misma latitud, se encuentra el pequeño archipiélago de Las Santas, poblado por unos 2.000 habitantes y con una extensión de 14 kilómetros cuadrados. Formado de siete islas o islotes, dominado por el Chameau, de una altura de 316 metros, es considerado como el mejor sanatorio de las Antillas.

Administrativamente, Guadalupe está dividida en tres distritos, que comprenden la parte de San Martín, la isla San Bartolomé, que Suecia acababa de ceder a Francia; Las Santas, que dependen del distrito de Tierra Baja, capital de la isla de este nombre; la Deseada, que depende del distrito de Pointe-à-Pitre y María Galante, capital del tercer distrito.

Este departamento colonial está representado en el Consejo general por 36 consejeros, y en el Parlamento por un senador y dos diputados. Su comercio presenta una cifra de exportación de 50 millones y una de importación de 73; comercio que se hace casi en su totalidad con Francia.

El presupuesto local está formado por los derechos de salida de los géneros coloniales y un impuesto sobre el consumo de alcoholes.

El tío de Luis Clodi6n, hermano de la madre de 6ste, Henry Barrant, era uno de los m6s ricos e influyentes plantadores de Guadalupe. Habitaba en Pointe-6-Pitre y posea varias propiedades en los alrededores de la ciudad. Su fortuna, su car6cter muy comunicativo, su personalidad en sumo grado simp6tica, su divertida originalidad y su buen humor habitual le hacaa amigo de cuantos se acercaban a 6l. De cuarenta y seis a6os de edad, gran cazador y amante del deporte, recorraa a caballo sus vastas plantaciones; verdadero gentilhombre del campo, si este calificativo puede ser aplicado a un colono de las Antillas, y, en fin, c6libe, un taa a quien heredar, taa de Am6rica, del que los sobrinos debaa esperar mucho,

Se comprende con qu6 alegraa, con qu6 emoci6n estrech6 en sus brazos a su sobrino.

–Seas bien venido, querido Luis –exclamaba–. ¡Qu6 dicha verte despu6s de cinco a6os de ausencia! Yo no he cambiado tanto como taa, pues no me he hecho un viejo, mientras que taa te has convertido en un hombre.

–Querido taa..., usted siempre es el mismo.

–Bien venidos, se6ores –dijo el se6or Barrant, volvi6ndose a los pasajeros reunidos en la toldilla–. Pueden tener la seguridad de que la colonia siente gran satisfacci6n en recibir a los pensionados de la «Antilian School».

Y el excelente hombre estrech6 todas las manos que se tendieron hacia 6l. Despu6s, volvi6ndose a Luis, dijo:

–El padre, la madre, los ni6os, ¿todos est6n bien?

–Todos, taa; pero quiz6s usted pueda darme noticias m6s recientes de ellos.

–En efecto; anteayer he recibido carta de mi hermana. Est6n todos perfectamente. Se me recomienda que te reciba bien... ¡Querida hermana...! El invierno pr6ximo ir6 a verla... a ella y a la familia.

–Eso me agrada mucho, taa, pues en esa 6poca habr6 terminado mis estudios y estar6 en Nantes.

–A menos que no est6s aquaa, sobrino, participando de mi existencia. Tengo algo pensado sobre este punto... Ya veremos...

En este momento avanz6 el se6or Horacio Patterson, e inclin6ndose ceremoniosamente ante el se6or Barrant, dijo:

–Permítame usted, caballero, que les presente a mis queridos pensionados.

–¡Ah! –exclam6 el plantador–. Usted debe de ser el se6or Patterson. ¿C6mo est6, se6or Patterson?

–Todo lo bien que es posible despu6s de una travesaa algo agitada...

–Yo le conocaa a usted –interrumpi6 el se6or Barrant–, como conocaa a todos los alumnos de la «Antilian School», de donde es usted limosnero.

–Perd6n, se6or Barrant: administrador...

–Administrador o limosnero, lo mismo da –respondi6 el plantador riendo a carcajadas–. El uno lleva las cuentas de aquaa abajo; el otro las de arriba. ¡Con tal de que la contabilidad est6 en regla...!

Mientras hablaba, el se6or Barrant iba de uno a otro, y, finalmente estrech6 la mano de Horacio Patterson con tal fuerza, que de ser limosnero no hubiera el mentor podido en dos daa bendecir a los pensionados de la «Antilian School».

El exuberante colono a6adi6:

–Prepárense a desembarcar, amigos míos. Todos se alojarán en mi casa... Es grande, y aunque fueran ustedes cien veces más numerosos no devorarían mis plantaciones... Usted acompañará a estos jóvenes, señor Patterson, y usted también, si es su gusto, capitán Paxton.

La invitación fue rehusada, como de costumbre, y el señor Barrant no insistió.

–Sin embargo –dijo Patterson–, agradeciéndole a usted mucho una invitación con tanta..., ¿cómo diré?

–No diga usted nada, será mejor.

–Pudiéramos molestar a usted.

–¡Molestarme a mí! ¿Tengo aspecto yo de hombre al que se molesta? Además, ¡yo lo quiero!

Ante fórmula tan imperiosa, no cabía sino obedecer.

Cuando el señor Patterson quiso hacer las presentaciones de los pasajeros, exclamó el plantador:

–¡Pero si los conozco a todos! Los periódicos han publicado sus nombres, y apuesto lo que usted quiera a que no me equivoco. Ahí están los ingleses, Roger Hinsdale, John Howard y Hubert Perkins... He estado en relaciones con sus familias en Santa Lucía, la Dominica y Antigua.

Los tres ingleses se sintieron lisonjeados por aquella declaración.

–Ese gran rubio que está ahí –continuó el señor Barrant– es Alberto Leuwen, de San Martín.

–El mismo, caballero –contestó el joven holandés saludando.

–Y esos dos valientes de buena cara son Niels Harboe, de Santo Tomás, y Axel Vickborn, de Santa Cruz. Y aquel de allá, de mirada viva, que no puede estarse quieto..., ¡que el diablo me lleve si no tiene en sus venas sangre francesa!

–Hasta la última gota –declaró Tony Renault–; pero he nacido en la Martinica.

–Pues has hecho mal.

–¿Por qué?

–Sí. Cuando se nace francés en las Antillas, es preciso nacer en Guadalupe, y no en otra parte, porque Guadalupe es Guadalupe...

–Se nace donde se puede –exclamó Tony Renault riendo.

–Bien dicho, y no creas que te quiera mal por eso.

–¡Querer mal a Tony! –dijo Luis Clodión–. Eso no sería posible.

–Y no crean ustedes que he tenido intención de despreciar la Martinica, la Deseada u otras islas francesas. Pero, en fin, yo soy de la Guadalupe y está todo dicho. En cuanto a ese sueco de rubios cabellos, debe de ser Magnus Anders.

–El mismo, tío –respondió Luis Clodión–, y por cierto que en San Bartolomé no ha encontrado su isla, o al menos ésta había dejado de ser sueca.

–Efectivamente –dijo el señor Barrant–. Lo hemos leído en los periódicos. Suecia ha cedido su colonia. Y bien, Anders, no hay que lamentarse tanto. Os trataremos como a hermanos, y acabaréis por reconocer que Suecia no tiene amiga mejor que Francia.

Tal era el señor Barrant. Desde la primera entrevista los jóvenes le conocían como si hubiesen vivido con él desde su nacimiento.

Antes de retirarse el señor Barrant, añadió:

–A las once el almuerzo. ¡Un buen almuerzo! ¿Entiende usted,, señor Patterson? No admitiré ni diez minutos de retraso.

–Cuenta usted con mi exactitud cronométrica –respondió el interpelado.

El señor Barrant se llevó a su sobrino en el bote que le había conducido a bordo del *Alerta*.

Tal vez Tierra Baja se presenta en mejores condiciones que Pointe-à-Pître. Situada en la desembocadura del río de las Hierbas, en el extremo de la isla, quizá provoca más

vivamente la admiración de los visitantes con sus casas dispuestas en anfiteatro y las hermosas colinas que la rodean. Probable es, sin embargo, que Henry Barrant no quisiera convenir en ello, pues si hacía de la Guadalupe la primera de las Antillas francesas, hacía de Pointe-á-Pitre la primera ciudad de la Guadalupe. Únicamente no gustaba recordar que la Guadalupe capituló ante los ingleses en 1794, y después en 1810, y no fue realmente restituida a Francia hasta el tratado de paz de 30 de mayo de 1814.

Después de todo, Pointe-á-Pitre merecía la visita de los jóvenes viajeros, y el señor Barrant sabría realzar las bellezas de la ciudad con una convicción que les conmoviera. Esto sería objeto de un paseo especial, y los invitados no hicieron ahora más que atravesar la ciudad en los carruajes puestos a su disposición.

En un cuarto de hora llegaron a la casa de Rose-Croix, donde les aguardaban Luis Clodión y su tío.

Y también les esperaba en el comedor un excelente y succulento almuerzo, al que aquella hambrienta juventud hizo los honores devorando la carne, pescados, caza, legumbres y frutas, y saboreando el café que provenía de los cafetales de Rose-Croix. Y durante él almuerzo continuaron los elogios a la Guadalupe, y más particularmente a Pointe-á-Pitre.

Sin embargo, la Naturaleza se ha mostrado más pródiga en la Tierra Baja que en la Gran Tierra. Es una región quebrada a la que las fuerzas plutónicas han dado un relieve pintoresco. Vese allí la Gran Montaña, de 720 metros de altura; las tres Manillas y el Carasbe; y en el centro la famosa Soufrière, cuya cima se eleva a cerca de 1.500 metros.

¿Cómo, pues, a no ser en la impetuosa imaginación del señor Barrant, podía la Gran Tierra compararse con esta comarca, tan rica en bellezas naturales, una pequeña Suiza antillana? Es una región llana, una sucesión de llanuras; aunque no menos favorable que su vecina a la producción agrícola.

Horacio Patterson hizo esta observación muy justa.

–Lo que comprendo, señor Barrant, es que precisamente esta Tierra Baja, la que Vulcano forjó sobre su yunque mitológico, si pasa la metáfora...

–Con un vaso de vino todo pasa, señor Patterson –respondió el plantador levantando el suyo.

–Me asombra, digo –prosiguió el mentor–, que esta Tierra Baja esté libre de las convulsiones sísmicas, en tanto que la Gran Tierra, más bien salida de las acariciadoras manos de Neptuno, esté expuesta a ellas.

–Bien observado –dijo el señor Barrant–. En efecto: parece que la Tierra Baja debiera ser la que experimentase los efectos de esos cataclismos, y no la Gran Tierra; pues la primera está colocada como una marmita sobre un hogar encendido. Y, sin embargo, de las dos islas, la nuestra es la que más ha sufrido. ¡Qué quiere usted! La Naturaleza comete estos errores, y puesto que el hombre nada puede contra ellos, preciso es que los acepte. Repetiré, rogándoles a ustedes que me hagan eco; ¡A la salud de la Gran Tierra, y a la prosperidad de Pointe-á-Pitre!

–Y en honor de nuestro generoso anfitrión –añadió el señor Patterson.

Tales deseos se habían ya realizado. Pointe-á-Pitre ha prosperado siempre desde su fundación, a pesar de los ataques e invasiones que han desolado la isla y de los incendios de que la ciudad ha sido víctima, y a pesar también del terrible temblor de tierra de 1843, que en setenta segundos causó 5.000 víctimas. No quedaron en pie más que algunos muros y la fachada de la iglesia con el reloj parado en las diez y treinta y cinco minutos. La catástrofe se extendió a la ciudad de La Moule, a los pueblos de San Francisco, Santa Ana, Puerto Luis, Santa Rosa, Bertrand, Joinville, hasta la Tierra Baja. Poco tiempo después las casas estaban reconstruidas, y en la actualidad varios caminos de hierro, que se extienden en torno a la capital, llegan a las fábricas de azúcar y otros establecimientos industriales.

Además, de todos los lados han surgido bosques de eucaliptos que, absorbiendo la humedad del suelo, aseguran perfecta salubridad.

Gran placer proporcionaron los invitados a su huésped visitando los dominios de éste, bien cultivados, y de los que se mostraba tan orgulloso. Gracias a un ingenioso sistema de riego, las vastas planicies, cubiertas de cañas de azúcar, prometían abundante recolección. Había también cafetales que producían un café mejor que el de la Martinica, según aseguraba el señor Barrand. Después recorrieron los campos que rodeaban la casa; los pastos que la red hidráulica mantenía en fresco verdor; las plantaciones de áloes y algodoneros, de limitada importancia aún, pero que sin duda irá en aumento; los cultivos de ese tabaco llamado *petun*, reservado para el consumo local, y que, al decir del digno plantador, valía tanto como cualquier otro de las Antillas, y, en fin, los campos de yuca y batatas, y los jardines donde abundaban los árboles frutales de las mejores especies.

No hay que decir que el señor Barrand tenía a su servicio un numeroso personal libre, muy devoto a su amo, y que hubiera sacrificado todas las ventajas de la libertad antes de abandonar el dominio de Rose-Croix.

Por mucho que fuera el exclusivismo de Luis Clodi6n, no quiso privar a los pasajeros del *Alerta* del placer de visitar algunos puntos curiosos de la Guadalupe propiamente dicha, la vecina del Oeste; y a los dos d6as de su llegada, el 20 de agosto, un pequeño *steamboat*, fletado expresamente para este objeto, que les aguardaba en el puerto de Pointe-á-Pitre, les condujo a Tierra Baja, en la costa meridional.

Tierra Baja, aunque es la capital política del grupo, ocupa el tercer lugar entre las ciudades de la colonia; pero, por más que el señor Barrand no fuera de esa opini6n, ninguna puede compararse a ella. Construida en la embocadura del río de las Hierbas, presenta en anfiteatro, sobre la colina, sus casas, agrupadas entre magníficos árboles, y sus quintas esparcidas por los alrededores, refrescados incesantemente por la sana brisa del mar. El señor Barrand no acompañó a los jóvenes en esta excursi6n; pero Luis Clodi6n, que conocía la Tierra Baja, desempeñó a maravilla su papel de cicerone. No fueron olvidados ni el Jardín Botánico, célebre en las Antillas, ni el Sanatorio del Campo de Jacob, tan bueno como el de Las Santas.

Así, en paseos y excursiones que no dejaron una hora libre, transcurrieron aquellos cuatro días... Si la escala hubiera sido de mayor duraci6n, ¡qué de suculentas comidas y qué perspectivas, para el señor Patterson, por lo menos, de gastritis y dilataciones de est6mago! Sin duda, los pasajeros del *Alerta* encontrarían en la Martinica aquella hospitalidad tan fácil, tan cordial, tan francesa, en una palabra; pero esto no era raz6n para no conservar excelente recuerdo de la Guadalupe y sincera gratitud por el recibimiento que les había dispensado Henry Barrand.

No era preciso excitar la celosa facundia de éste, habiéndole de la Martinica, y la víspera de la partida decía al señor Patterson:

–Lo que me irrita es que el Gobierno francés parece tener preferencia por esta rival.

–Pues ¿qué favores le otorga? –preguntó el otro.

–Entre otros –respondió el señor Barrand, sin disimular su disgusto–, ¿no ha elegido a Fort-de-France para cabeza de línea de sus paquebotes transatlánticos? ¿No era Pointe-á-Pitre naturalmente indicado para ser el puerto de llegada?

–Seguramente –dijo el señor Patterson–, y creo que los de la Guadalupe tienen derecho de reclamar...

–¡Reclamar! –exclamó el plantador–; ¿y quién se encargaría de hacer las reclamaciones?

–¿No tienen ustedes representantes en el Parlamento francés...?

–Un senador..., dos diputados... –respondió el señor Barrand–; y hacen cuanto pueden para defender los intereses de la colonia.

–Ese es su deber –dijo el señor Patterson.

La tarde del día 21 de agosto el señor Barrand condujo a sus huéspedes a bordo del *Alerta*. Después de abrazar por última vez a su sobrino, estrechó las manos de los compañeros de éste.

–¿Por qué, en lugar de ir a la Martinica, no pasan en la Guadalupe otros ocho días...?

–¿Y mi isla? –exclamó Tony Renault.

–Tu isla no se marchará, querido, y en otro viaje la encontrarías.

–Señor Barrand –dijo el señor Patterson–, de todo corazón agradecemos los ofrecimientos de usted...; pero es preciso sujetarse al programa impuesto por la señora Seymour...

–¡Sea...! ¡Id, pues, a la Martinica, mis jóvenes amigos! –respondió el señor Barrand–. Y sobre todo... tened cuidado con las serpientes. Las hay por millares, y, según se dice, las han importado los ingleses antes de entregar la isla a Francia.

–¿Es posible? –exclamó el mentor–. No... Jamás crearé tal infamia en mis compatriotas.

–Es histórico, señor Patterson –respondió el plantador–. Y si usted se deja morder, al menos será por una serpiente inglesa...

–Inglesa o no, desconfiaremos de ellas, tío –dijo Luis Clodión.

–Dígame –preguntó el señor Barrand, en el momento en que se disponían a alejarse–, ¿tienen ustedes buen capitán?

–De primer orden –respondió el señor Patterson– y estamos muy satisfechos de él... La señora Seymour no pudo hacer elección más acertada...

–¡Tanto peor! –dijo seriamente el señor Barrand, meneando la cabeza.

–¡Tanto peor...! ¿Y por qué?

–Porque si tuvieran ustedes un mal capitán, tal vez el *Alerta* naufragaría al salir del puerto, y me cabría la suerte de tenerlos conmigo en Rose-Croix por espacio de algunas semanas.

CAPÍTULO XVIII

LA DOMINICA

Cuando el *Alerta* se encontró fuera de la bahía de Pointe-à-Pitre, levantóse débil viento de la parte Este, que favorecía la dirección que el barco debía seguir para llegar a la Dominica, un centenar de millas más al Sur. Cubierto de tela el *Alerta*, se deslizaba como una gaviota por la superficie de aquel mar resplandeciente. Con viento seguro hubiera podido franquear dicha distancia en veinticuatro horas; pero el barómetro subía lentamente, lo que presagiaba calma y una travesía que duraría doble tiempo.

El *Alerta* (no está de más repetirlo) era un buen navío, mandado por un capitán que conocía a fondo su oficio, y con tripulación experimentada. Los deseos de Henry Barrand no se realizarían. Aun con mal tiempo, Harry Markel se hubiera lanzado al mar sin temor de chocar contra las rocas de la bahía, y los pasajeros no tendrían que aprovechar los hospitalarios ofrecimientos del plantador de Rose-Croix.

La navegación aunque fuera lenta, por efecto de las condiciones atmosféricas, por lo menos empezaba de la mejor manera.

Después de abandonar Pointe-à-Pitre, proa al Sur, el barco pasó ante el grupo de Las Santas, que domina un cerro de 300 metros. Se vio claramente el fuerte que le corona, sobre el cual flotaba la bandera francesa. Las Santas están en estado de defensa permanente, como ciudadela avanzada que protege los alrededores de la Guadalupe.

Los que con mayor brío se dedicaban a la maniobra eran Tony Renault y Magnus Anders, que hacían su cuarto como verdaderos marineros hasta por la noche, dijera lo que dijera el señor Patterson, siempre inquieto y temeroso de alguna imprudencia por parte de aquellos atrevidos jóvenes.

–Se los recomiendo a usted, capitán Paxton –repetía a Harry Markel–. ¡Calcule usted si les ocurriera algo...! Cuando les veo subir por las vergas me parece verlos...

–Desrelingados...

–Sí... Esa es la palabra. ¡Y si cayeran al mar...! ¡Piense usted en mi responsabilidad, capitán!

Y cuando Harry Markel le contestaba que no les dejaría cometer ninguna imprudencia, y que su responsabilidad no era menor que la del señor Patterson, éste le daba las gracias en términos muy sentidos, pero que no animaban la frialdad del falso capitán.

El señor Patterson hacía continuas recomendaciones al joven sueco y al joven francés, que le respondían:

–No tenga usted miedo, señor Patterson. Nos sostenemos bien.

–Pero si vuestras manos se aflojan... os precipitaréis desde lo alto...

–*De brancha in brancham de gringola atque facit pouf!*, como dice Virgilio –declaró Tony Renault.

–¡Jamás el cisne de Mantua perpetró semejante hexámetro! –replicó el señor Patterson levantando los brazos al cielo.

–Pues hubiera debido hacerlo –respondió el irrespetuoso Tony Renault–, pues el final es soberbio: *atque facit pouf!* –Y los dos amigos lanzaron una carcajada.

El digno mentor podía estar tranquilo. Aunque Tony Renault y Magnus Anders pecaban de atrevidos, eran ágiles como monos. Además John Carpenter les vigilaba, aunque sólo fuera por el temor de que su prima desapareciese con ellos. Aparte de esto, no convenía que el *Alerta* se viera obligado a causa de algún accidente a hacer larga escala en alguna de las Antillas; lo que sucedería si alguno de los dos jóvenes se rompía algún miembro de su cuerpo.

Los tripulantes rara vez se relacionaban con los pasajeros, no buscando familiarizarse, cosa que generalmente agrada a los marineros, Únicamente Wagah y Corty entablaban conversación; pero los demás guardaban la reserva que Harry Markel les había impuesto, y aunque algunas veces a Roger Hinsdale y Luis Clodión, les había sorprendido aquella actitud, y en varias ocasiones habían observado que los marineros se callaban al aproximarse ellos, esto no había engendrado ninguna sospecha.

Respecto al señor Patterson, hubiera sido incapaz de sospechar nada. Encontraba que el viaje se realizaba en las mejores condiciones, lo que era verdad, y se felicitaba ahora de pasear sobre el puente sin tener que agarrarse a cada paso, *pede marítimo*.

Como la calma atmosférica persistió, hasta el 24 de agosto, a las cinco de la mañana, no llegó el *Alerta* a la vista de la Dominica.

La capital de la colonia, llamada Ville-des-Roseaux, cuenta unos 5.000 habitantes. Está situada en la parte oriental de la isla, cuyas alturas la protegen de la violencia de los alisios. Pero el puerto no se halla lo bastante abrigado contra el oleaje, especialmente en la época de las grandes mareas, y la estancia allí no es segura, por lo que las tripulaciones están siempre dispuestas a cambiar de anclaje al primer indicio de mal tiempo.

Así es que, aunque el *Alerta* debía permanecer solamente dos días en la Dominica, Harry Markel prefirió, no sin razón no hacer escala en Ville-des-Roseaux. En igual

orientación hacia el extremo norte de la isla, hay una excelente rada, la de Porstmouth, donde los barcos nada tienen que temer de los huracanes ni de los ciclones, tan frecuentes.

En esta última ciudad había nacido John Howard, el cuarto premiado en el concurso, que ahora iba a encontrar una ciudad en vías de prosperidad, y que en lo por venir será un importante centro comercial.

El día en que los pasajeros pusieron el pie en la Dominica era domingo, y de haberlo hecho el 3 de noviembre, hubiera sido el día del aniversario de su descubrimiento por Cristóbal Colón en 1493. El célebre navegante le dio el nombre de Dominica en honor de aquel día.

La Dominica forma una importante colonia inglesa, puesto que tiene 754 kilómetros cuadrados. Cuenta con 30.000 habitantes, que han reemplazado a los caribes de los tiempos de la conquista. Al principio los españoles no trataron de establecerse allí, aunque los valles de la isla fueran fértiles, excelentes las aguas y los bosques ricos en maderas para la construcción.

Lo mismo que sus hermanas de las Indias occidentales, la Dominica ha pasado sucesivamente por las manos de diversas potencias europeas. Fue francesa a principios del siglo XVII. Los primeros colonos introdujeron allí el cultivo del café y del algodón, y en 1622 su número era de 349, a los que se añadían 338 esclavos de origen africano.

Al principio los franceses vivieron en buena inteligencia con los caribes, que en total no pasaban de mil. Estos indígenas provenían de una raza fuerte y laboriosa, no de los pieles rojas, sino más bien de los indios que poblaban las Guayanas y las regiones septentrionales de la América del Sur.

Es de advertir que en todo el archipiélago antillano la lengua que hablan las mujeres no es absolutamente igual a la que hablan los hombres. Las primeras hablan el aruaco y los hombres el galibi. Estos indígenas, crueles e inhospitalarios, que poseen algunas nociones religiosas, han dejado, no obstante, una reputación de canibalismo muy justificada, y tal vez el nombre de caribe es sinónimo de antropófago. Esto no excusa la ferocidad de los conquistadores españoles.

Como aquellos caribes se dedicaban a incursiones hostiles en las diversas islas del archipiélago, con sus piraguas hechas de troncos de árboles vaciados a hachazos, y como los indios eran principalmente víctimas de su crueldad, fue preciso destruirlos.

Así es que desde el descubrimiento de las Antillas han desaparecido casi por completo, y de aquella raza, superior a la del Norte, no quedan más que algunos tipos en la Martinica y en San Vicente. En cuanto a la Dominica, donde han sido menos perseguidos, su número se reduce a unas 30 familias.

Aunque los europeos habían jurado la destrucción de los caribes, no rehusaban emplearlos en sus luchas personales, y en varias ocasiones los franceses y los ingleses los convirtieron en temibles auxiliares, utilizando sus instintos bélicos, sin perjuicio de aniquilarlos después.

Desde los primeros tiempos de la conquista la Dominica adquirió la suficiente importancia colonial para excitar ambiciones y atraer a los filibusteros.

Después de los franceses, que fundaron allí los primeros establecimientos, la isla cayó bajo la dominación de los ingleses y después de los holandeses. Era, pues, posible que Roger Hinsdale, John Howard, Hubert Perkins, Luis Clodión, Tony Renault y Alberto Leuwen hubieran tenido allí antecesores respectivos.

En 1745, cuando estalló la guerra entre Francia e Inglaterra, la Dominica pasó a poder de los ingleses. En vano el gobernador francés protestó con energía, pidiendo la restitución de aquella colonia, por la que se habían hecho tantos sacrificios de hombres y de dinero. No se consiguió ni aun que fuera devuelta por el tratado de 1763, y continuó bajo el pabellón de la Gran Bretaña.

Sin embargo, Francia no podía aceptar estas condiciones sin intentar el desquite. En 1778 el marqués de Bouillé, gobernador de la Martinica, se dio a la mar con una escuadrilla, se apoderó de Ville-des-Roseaux y conservó su conquista hasta 1783, en que los ingleses reaparecieron con más fuerza, y la Dominica volvió a quedar bajo la autoridad británica, esta vez de manera definitiva.

Téngase la seguridad de que los jóvenes pensionados ingleses, franceses y holandeses que iban a bordo del *Alerta* no pensaban en renovar las luchas de otra época, ni en reclamar para su país la posesión de la isla. El señor Horacio Patterson, hombre eminentemente respetuoso de los derechos adquiridos, aunque fuera anglosajón, no tuvo que intervenir en ninguna cuestión de tal especie, que hubiera amenazado quebrantar el equilibrio europeo.

Hacía ya seis años que la familia de John Howard, después de abandonar la ciudad de Porstmouth, habitaba en Manchester, en el condado de Lancaster.

El joven no había perdido todo recuerdo de la isla, puesto que ya contaba doce años en la época en que los esposos Howard abandonaron la colonia, sin dejar en ésta ningún pariente. John Howard no encontraría allí ni un hermano, como Niels Harboe en Santo Tomás; ni un tío, como Luis Clodión en la Guadalupe; pero tal vez encontraría algún amigo de su familia que se apresuraría a recibir amablemente a los alumnos de la «Antilian School».

Verdad que, a falta de amigos y aun de personas que hubieran estado en relaciones comerciales con el señor Howard, el hijo de éste se había prometido hacer una visita al llegar a Porstmouth. No se trataba de nadie que pudiera emular el cordial recibimiento del señor Christian Harboe en Santo Tomás, ni la opulenta hospitalidad de Henry Barrant en la Guadalupe; pero John Howard y sus compañeros serían bien recibidos por una amable pareja.

En Porstmouth vivía todavía, con su viejo marido, una anciana negra que había estado al servicio de la familia Howard, y a la que ésta había asegurado una modesta existencia.

¡Y cuál no sería su encanto, más que encanto, su emoción profunda al ver de nuevo al joven que en otra época llevó en sus brazos...! Llamábase Kate Grindah... Ni su marido ni ella esperaban aquella visita... Ignoraban que el *Alerta* haría escala en la Dominica, que el pequeño John se encontraba a bordo y que se apresuraría a visitarles...

En cuanto ancló el *Alerta* los pasajeros fueron a tierra. Durante las cuarenta y ocho horas que duraría la escala en la Dominica regresarían a bordo por la noche, y sus excursiones se limitarían a los alrededores de la ciudad. Uno de los botes les iría a buscar para llevarlos a bordo.

Harry Markel prefería esto para evitar toda relación con las gentes de Porstmouth, salvo las que concernían a las formalidades marítimas. En un puerto inglés había que temer, más que en otro, el encuentro con personas que hubieran conocido al capitán Paxton o a algún marinero de su tripulación. Harry Markel ancló a regular distancia del muelle y prohibió bajar a tierra. Como no tenía que renovar sus provisiones, salvo la carne fresca y la harina, tomaría sus medidas para evitar todo trato con extraños.

John Howard, que conservaba de Porstmouth recuerdos bastante precisos, podía servir de guía a sus compañeros. Éstos conocían su intención de ir primeramente a saludar a los viejos Grindah en su pobre morada. Así es que, apenas desembarcaron, atravesaron la ciudad y se dirigieron al arrabal donde están las últimas casas.

El paseo no fue largo. Un cuarto de hora después se detuvieron ante una modesta casa, de limpio aspecto, rodeada por un jardín plantado de árboles frutales, que terminaba en un corral donde picoteaba el averío.

El viejo trabajaba en el jardín; la vieja estaba en el interior, y salía en el momento en que John Howard empujaba la puerta del cercado.

¡Qué grito de alegría lanzó Kate al reconocer al niño que no había visto desde hacía seis años! Y aunque hubiera tenido veinte, ella le hubiera reconocido lo mismo..., pues para estas cosas el corazón sirve más que los ojos.

–¡Tú! ¡Tú! ¡John! –repetía, estrechando al muchacho entre sus brazos.

–¡Sí, yo..., mi buena Kate..., yo...!

El viejo intervino diciendo:

–¡Él, John! Te engañas... No es él, Kate...

–¡Sí..., soy yo...!

Después los compañeros de John Howard rodearon a los dos esposos y les abrazaron.

–Sí –repetía Tony Renault–, somos nosotros. ¿No nos reconocen ustedes?

Preciso fue explicarlo todo, y decir por qué el *Alerta* había ido a la Dominica... ¡Únicamente por la vieja negra y su marido! La prueba era que la primera visita había sido para ellos. Y hasta Horacio Patterson, que no ocultaba su emoción, estrechó cordialmente las manos de los dos viejos.

Siguió a esto las admiraciones de Kate por su niño... ¡Cómo había crecido! ¡Cómo había cambiado! ¡Qué guapo mozo! Ella le había reconocido al momento. ¡Y el viejo que dudaba! Volvió a abrazarle, y vertía lágrimas de alegría y de ternura.

Hubo que dar noticias de toda la familia Howard; del padre, de la madre, de los hermanos y hermanas... Todos estaban bien... En la familia se había hablado mucho de Kate y de su marido... No se les olvidaba ni al uno ni al otro... John Howard les entregó a cada uno un bonito regalo que ex profeso les llevaba, y durante la escala del *Alerta* no dejaría pasar ni una mañana ni una tarde sin ir a abrazar a aquellas honradas gentes... Después de haber aceptado un vasito de ratafia, se separaron.

Las varias excursiones que John Howard y sus compañeros efectuaron por los alrededores de Porstmouth, les llevaron al pie del monte Diablotín, al que subieron. Desde la cúspide, la mirada abarcaba toda la isla. Cuando llegó a dicha cima, derrengado por la ascensión, el mentor creyó debía hacer esta cita de las *Geórgicas* de Virgilio:

–...*Velut stabuli custos in montibus olim considit scopulo...*

Cita que podía ser admitida, aparte de que el señor Patterson no se encontraba sobre una verdadera montaña, ni era un pastor, un *custos stabuli*; lo que hizo notar Tony Renault.

Desde lo alto del Diablotín la mirada abarcaba un campo bien cultivado, que asegura importante comercio de frutos, sin hablar del azúcar, que se da también con abundancia.

El cultivo de los cafetales, actualmente en progreso, será pronto la principal riqueza de la Dominica.

Al siguiente día los jóvenes viajeros visitaron Ville-des-Roseaux, que tiene una población de 5.000 almas, y que es poco comercial, pero de agradable aspecto, mas a la que el Gobierno inglés ha paralizado, para emplear la frase usual.

Como se sabe, la partida del *Alerta* estaba fijada para el siguiente día, 26 de agosto. Así es que, a las cinco, mientras los jóvenes turistas daban un último paseo por el litoral, al norte de la ciudad, John Howard fue a despedirse de la vieja Kate.

En el momento en que tomaba una de las calles que desembocan en el muelle acercósele un hombre de unos cincuenta años, marinero retirado, que le dijo mostrándole el *Alerta*, anclado en mitad del puerto:

–¡Un bonito navío...! ¡Para un marinero es gran placer el contemplarlo!

–En efecto –contestó John Howard–; es un barco tan bueno como bonito, y que acaba de hacer una travesía feliz de Europa a las Antillas.

–Sí..., ya lo sé..., ya lo sé –respondió el marinero–, como sé también que usted es el hijo del señor Howard, en cuya casa servían la vieja Kate y su mando.

–¿Los conoce usted?

–Somos vecinos, señor John.

–Precisamente iba a despedirme de ellos, pues mañana partimos.

–¿Tan pronto?

–Sí... Tenemos que visitar aún la Martinica, Santa Lucía, la Barbada...

–Ya lo sé..., ya lo sé... Y dígame usted, ¿quién manda el *Alerta*?

–El capitán Paxton.

–¡El capitán Paxton! –repitió el marinero–. Le conozco..., le conozco.

–¿Usted le conoce?

–¡Si Ned Butlar le conoce! ¡Ya lo creo! Hemos navegado juntos en el *Northumberland* por los mares del Sur... Hace quince años de esto. Él era entonces segundo de a bordo... Un hombre de unos cuarenta años, ¿no es verdad?

–Poco más o menos.

–¿De pequeña estatura?

–No... Más bien alto y fuerte...

–¿El pelo rojo?

–No..., negro...

–¡Es singular! –dijo el marinero–. Sin embargo, yo le recuerdo como si le estuviera viendo.

–Pues bien –dijo John Howard–, puesto que conoce al capitán Paxton, vaya usted a verle... Él tendrá gran satisfacción en estrechar la mano de un antiguo compañero de viaje...

–Así lo haré.

–Pues vaya hoy. El *Alerta* partirá mañana.

–Gracias por el consejo, señor John, y seguramente no dejaré que el *Alerta* apareje sin haber visitado al capitán Paxton.

Los dos interlocutores se separaron, y John Howard se dirigió hacia la parte alta de la ciudad.

En cuanto al marinero, saltó en un bote y se hizo conducir a bordo del navío.

Allí había un peligro serio para Harry Markel y su gente. Aquel Ned Butlar conocía al capitán Paxton, puesto que durante dos años habían navegado juntos. ¿Qué diría, qué pensaría cuando se encontrara delante de Harry Markel, el cual, evidentemente, no tenía parecido alguno con el antiguo segundo del *Northumberland*?

Cuando el marino llegó a la escala de estribor, Corty, que se paseaba por el puente, intervino.

–¡Eh, camarada! –gritó–; ¿qué quiere usted?

–Hablar al capitán Paxton...

–¿Le conoce usted? –inquirió vivamente Corty, siempre *Alerta*.

–¡Si le conozco...! Hemos navegado juntos por los mares del Sur.

–¡Ah...! ¿Y qué quiere usted del capitán Paxton?

–Pues... tener un rato de conversación con él antes de que parta... Siempre gusta volverse a ver después de tanto tiempo..., ¿no es verdad, amigo?

–Como usted lo dice.

–Entonces voy a subir...

–El capitán Paxton no está a bordo en este momento...

–Le aguardaré.

–Es inútil. No vendrá hasta muy tarde.

–¡Mala suerte tengo...! En fin, mañana antes de que parta el *Alerta*.

–Tal vez. Si viene usted...

–Ciertamente... Yo deseo ver al capitán Paxton, como él desearía verme si supiera que estoy aquí...

–No lo dudo –contestó irónicamente Corty.

–Dígale usted que Ned Butlar... Ned Butlar, del *Northumberland*, ha venido a saludarle...

–Así lo haré...

–Entonces, hasta mañana.

–Hasta mañana...

Y Ned Butlar volvió hacia el muelle.

Así que se hubo alejado, Corty entró en el camarote de Harry Markel y le dio cuenta de lo sucedido.

–Es evidente que ese marinero conocía al capitán Paxton –dijo Harry.

–Y que volverá mañana por la mañana... –añadió Corty.

–¡Que vuelva...! Ya no estaremos aquí...

–El *Alerta* no debe partir hasta las nueve, Harry...

–¡El *Alerta* partirá cuando deba partir! –respondió Harry Markel–. Ni una palabra de esta visita a los pasajeros.

–Comprendido, Harry... Daría mi parte en las primas por haber abandonado estos parajes..., donde nada bueno hemos de esperar...

–Quince días de paciencia y de prudencia y todo habrá concluido, Corty.

Ya eran las diez cuando el señor Patterson y sus compañeros regresaron a bordo. John Howard se había despedido de la vieja Kate y del marido de ésta, cambiándose entre los tres muchos besos y abrazos.

Después de una jornada fatigosa, los pasajeros sentían gran necesidad de irse a sus lechos, y ya se retiraban a sus camarotes cuando John Howard preguntó si no se había presentado un marinero llamado Ned Butlar, que deseaba ver al capitán Paxton.

–Sí –contestó Corty–; pero en aquel momento el capitán estaba en tierra..., en la oficina marítima.

–¿Entonces Butlar vendrá, sin duda, mañana antes de la partida del *Alerta*?

–Es lo convenido –respondió Corty.

Un cuarto de hora después los ronquidos de los fatigados viajeros hacían retemblar los camarotes, y en tal concierto sobresalían las profundas notas del señor Patterson.

Los pasajeros, pues, no se dieron cuenta de que a las tres de la madrugada el *Alerta* maniobraba para salir de Porstmouth.

Cuando a las seis aparecieron en el puente, ya a cinco o seis millas de la Dominica, Magnus Anders y Tony Renault exclamaron:

–¡Cómo! ¿Hemos partido?

–Temía un cambio de tiempo –respondió Harry Markel–, y he querido aprovechar el viento de tierra...

–¡Y ese bravo Butlar que tenía tantos deseos de verle a usted! –dijo John Howard.

–Sí... Butlar... Le recuerdo... Hemos navegado juntos... –contestó Harry Markel–. Pero yo no podía esperar...

–¡Pobre hombre! ¡Esto le dará mucha pena! –añadió John Howard–. Por lo demás, no sé si le hubiera reconocido a usted... Decía que usted era un hombre pequeño y grueso, de barba roja...

–¡Poca memoria tiene el viejo! –se limitó a responder Harry Markel.

–¡Bien hemos hecho en levar anclas! –murmuró Corty al oído del contraamaestre.

CAPÍTULO XIX

LA MARTINICA

Harry Markel acababa de librarse de aquel peligro, al que se vería expuesto tres veces más: en la Martinica, Santa Lucía y la Barbada. ¿Podría librarse de él siempre? Durante la primera parte de su vida de pirata la suerte le había acompañado hasta el día en que sus compañeros y él fueron presos a bordo del *Halifax*, suerte que de nuevo se había manifestado con la fuga de la cárcel de Queenstown y la captura del *Alerta*, y que había continuado y continuaba al presente, como lo prueba el hecho de haber podido evitar el encuentro con Ned Butlar. Ninguna importancia daba Harry Markel a la marcada diferencia que existía entre su persona y el retrato que el marinero había hecho del capitán Paxton, y realmente los pasajeros no pensaban ya en ellos. Harry Markel tenía fe en su estrella e iría hasta el fin de su aventurada y criminal campaña. Como queda dicho, aquella mañana la Dominica, de la que no se veía más que las últimas alturas, quedaba a cinco o seis millas al Norte y no hubiera sido visible ya de haber aumentado el viento.

La distancia entre esta isla y la Martinica es casi igual a la que separa a Guadalupe de la Dominica. Sus montañas son bastante altas, y con buen tiempo se las distingue desde 60 millas. No era imposible que fueran vistas antes de la puesta del sol, y, en tal caso, al siguiente día el *Alerta* estaría en Fort-de-France, la capital hacia la cual se dirigía. Dividida en nueve cantones y veintinueve ayuntamientos, la isla comprende los dos distritos de San Pedro y Fort-de-France.

El cielo estaba magnífico; el mar resplandeciente, bañado por los rayos solares. Ni una nube en el espacio. Apenas si se sentía el oleaje regular que venía de alta mar. El barómetro se mantenía en buen tiempo.

En estas condiciones era de presumir que el *Alerta* no andaría más de cinco o seis millas por hora. Harry Markel hizo disponer las bonetas del palo mayor y del trinquete, y las velas del estay; es decir, todo el velamen del barco.

Tony Renault y Magnus Anders no fueron los últimos en subir por los obenques para ganar las gavias, sin pasar por la boca de lobo de las cofas, izándose para preparar las bonetas, mientras sus compañeros se ocupaban primero en amarrar y después en atiesar las escotas.

Acabada la maniobra, ¿conseguirían aquellos atrevidos mozos descender al puente?

En la toldilla, sentado en cómodo sillón con blando cojín, el mentor parecía orgulloso de sus jóvenes compañeros. No porque no experimentara cierta inquietud al verles pasearse por las vergas, ni descuidará gritarles que se agarrasen firme; pero aquello le encantaba. ¡Ah! Si su director, el señor Julián Ardagh, hubiera estado allí; si ambos hubieran podido cambiar algunas palabras, ¡qué pomposos elogios hicieran de los pensionados de la «Antilian School»! ¡Y lo que tendría que contar a su regreso el señor Patterson!

No hay que extrañarse de que en el momento en que Tony Renault y Magnus Anders llegaban a lo alto de los mástiles, se le escapase esta cita en presencia de John Carpenter:

—*Sic itur ad astra...*

—¿Qué quiere usted decir, caballero? —preguntó el contraamaestre.

—Quiero decir que ellos se elevan al cielo.

—¿Y quién ha dicho eso?

—El divino Virgilio.

—He conocido a uno de ese nombre; un negro...

—No era el que yo digo...

–Tanto mejor para el Virgilio de usted, pues al mío le ahorcaron.

Aquel día el *Alerta* pasó a la vista de varios navíos de esos que hacen el cabotaje entre las Antillas; pero no se acercó a ellos. Harry Markel temía que la calma se presentase durante varios días, lo que retardaría su llegada a la Martinica.

Sin embargo, por más que el viento mostrase tendencia a disminuir, no cayó del todo al llegar la noche, y, al parecer, durante ésta se mantendría, aunque débilmente. Viniendo del Norte favorecería al *Alerta*, que no bajó sus velas altas, como se hace de ordinario al anochecer y al amanecer.

En vano los pasajeros, antes de que la oscuridad invadiese el espacio, procuraron ver la cima del Mont-Pelé, que se alza a mil trescientos cincuenta y seis metros sobre el nivel del mar. Así es que a las nueve se retiraron a sus camarotes, cuyas puertas quedaron abiertas por causa del calor.

Jamás noche alguna les pareció más tranquila. A las cinco de la mañana todos estaban sobre el puente.

Tony Renault gritó señalando al Sur:

–¡He ahí el Mont-Pelé! ¡Es él! ¡Le reconozco!

–¿Le conocías? –contestó Roger Hinsdale con alguna incredulidad.

–¡Sin duda! ¿Habría de haber cambiado en cinco años? ;Mirad los tres picos del Carbet...!

–Preciso es confesar, Tony, que tienes buenos ojos...

–¡Excelentes! Os aseguro que es Mont-Pelé, que no está del todo pelado... ;Es verde y tiene árboles, como todas las montañas de mi isla...! Y veréis otras muchas, si subimos a la montaña del Vauclín... ¡Y, queráis o no, será preciso admirar mi isla, la más bella de las Antillas...!

Aparte lo que pudiera haber de exagerado, Tony Renault podía alabar la Martinica. Por su superficie, esta isla ocupa el segundo lugar en la cadena antillana, o sea, novecientos ochenta y siete kilómetros cuadrados, y no cuenta menos de 177.000 habitantes, 10.000 blancos, 15.000 asiáticos y 150.000 negros y gentes de color, en su mayor parte naturales de la Martinica. Es muy montañosa y está cubierta de magníficos bosques hasta sus más altas cimas. Su sistema hidrográfico, necesario para la fertilidad de su suelo, le permite luchar contra los calores propios de la zona tropical. La mayor parte de sus ríos son navegables y sus puertos accesibles a los barcos de gran tonelaje.

Durante el día el viento continuó soplando débilmente.

Hasta la tarde no refrescó algo, y los vigías señalaron entonces la punta Macouba, en el extremo septentrional de la Martinica.

Por la noche, hacia la una, sopló el viento con más fuerza, y el *Alerta*, que había conservado todo su velamen, pudo avanzar más rápidamente, rodeando la isla por el Oeste.

Al alba apareció el cerro Jacob, menos alejado del centro que el Mont-Pelé, cuya cima se destacó bien pronto de los bajos vapores de la mañana.

A las siete, en el extremo noroeste de la isla, se mostró una ciudad. Tony Renault gritó:

–¡San Pedro de la Martinica!

Y cantó con voz recia la antigua canción francesa:

C'est le pays qui m'a donné le jour!

Era en San Pedro, en efecto, donde Tony Renault había nacido. Pero al abandonar la Martinica para establecerse en Francia, su familia no había dejado allí ningún pariente.

Fort-de-France, situado más al Sur, en el mismo litoral, a la entrada de la bahía de este nombre, llamado antes Fort-Roque, es la capital de la Martinica. Sin embargo, el comercio no se ha desarrollado tan considerablemente como en San Pedro, cuya población es de

26.000 habitantes, siendo la de Fort-de-France menor en dos quintas partes. Las otras principales ciudades de la Martinica son, en la costa Oeste, Lamentin, más al Sur, Saint-Esprit, Diamant, Menú y Trinidad, en el extremo de la isla.

En San Pedro, capital administrativa de la colonia, los cambios no están limitados por los reglamentos militares como en Fort-de-France, que, con los fuertes Tribut y Montlage, poderosamente armados, aseguran la defensa de la isla ⁽²⁾.

Daban las nueve de la mañana cuando el *Alerta* ancló en la bahía circular donde se abre el puerto. En el fondo, la ciudad, dividida en dos partes por un río vadeable, está al abrigo de los vientos del Este por una alta montaña.

Elíseo Reclus refiere lo que el historiador Dutertre ha dicho de San Pedro, «una de esas ciudades que el extranjero no olvida. La manera de ser del país es tan agradable, la temperatura tan buena, y se vive allí en libertad tan honrada, que no conozco ningún hombre o mujer que después de haberla visitado no hayan deseado volver».

Posible es que Tony Renault experimentase algo de este deseo, pues se mostraba más excitado que nunca. Sus compañeros podían contar con él para que les hiciera los honores de su isla natal.

Poco importaba que la escala sólo fuese de cuatro días, según el programa. Con actividad, deseo de verlo todo y buenas piernas, y bajo la dirección de un guía como Tony Renault, las excursiones sucederían a las excursiones y se extenderían hasta la capital de la Martinica. No hacerlo así significaría tanto como haber recorrido Francia sin visitar París, o, como dijo Tony Renault, «ir a Dieppe sin ver el mar».

Tales proyectos exigían libertad completa y no verse obligados a regresar a bordo todas las noches, Pernoctarían donde la noche les sorprendiera. Esto originaría algunos gastos; pero el administrador cuidaría de este punto, y, además, con la prima que cada uno de los pensionados recibiría en la Barbada, no había por qué preocuparse de este detalle.

El primer día fue consagrado a San Pedro. Después de haber admirado desde alta mar el aspecto de la ciudad, en forma de anfiteatro, su agradable situación entre magníficos bosques de palmeras y otros árboles tropicales sobre la pendiente de la montaña, se visitó el interior, digno del exterior. Quizá las casas, bajas y pintadas de amarillo, no resultasen muy elegantes; pero se han hecho sólidas y seguras para defenderlas contra los temblores de tierra, tan frecuentes en las Antillas, y contra los formidables huracanes, tales como el de 1776, que causó tantos desastres por toda la superficie de la isla.

No olvidó Tony Renault hacer a sus compañeros los honores de la casa donde nació diecisiete años antes, convertida entonces en depósito de géneros coloniales.

Hasta 1635 los caribes fueron los únicos habitantes de la Martinica. En esta época el francés d'Esnamebre, gobernador de San Cristóbal, que fue a establecerse allí con un centenar de hombres, obligó a los indígenas a retirarse a las montañas y al fondo de los bosques. Sin embargo, los caribes no quisieron ser desposeídos sin resistencia, y llamaron a los indios de las vecinas islas, consiguiendo al principio rechazar a los extranjeros. Pero éstos pidieron refuerzos y prosiguieron la campaña, y en una última batalla los indígenas perdieron 700 u 800 de los suyos.

Los caribes hicieron otra tentativa para recobrar la isla; guerra de sorpresas y asesinatos aislados; por lo que se decidió acabar con aquella temible raza, y después de una matanza general, los franceses quedaron dueños de la Martinica.

Desde esta época los trabajos de cultivo fueron ejecutados con método y actividad. El algodón, el achiote, el tabaco, el añil, la caña de azúcar y después, desde fines del siglo XVII, el cacao, llegaron a ser las principales riquezas de la isla.

² Conviene recordar aquí, el desastre de que iba a ser víctima la Martinica algunos años después. En la mañana del día 8 de mayo de 1902, un temblor de tierra y erupciones volcánicas destruyeron una parte de la isla. San Pedro, situado a veintidós kilómetros de Fort-de-France, fue asolado por los vapores y cenizas que vomitaba el cráter del Mont-Pelé. Millares de habitantes perecieron por la asfixia producida por el aire caliente. El estrago no se extendió más que a la parte lindante con el mar Caribe, que es volcánica.

A este propósito, he aquí la historia que refirió Tony Renault, y de la que tomó nota el señor Patterson:

–En 1718 un huracán de extrema violencia destruyó todos los cacahuales, pero en el Jardín Botánico de París se poseían algunos de estos árboles, que provenían de Holanda. El naturalista Desclieux fue encargado de llevar a la Martinica dos vástagos de ellos. Durante la travesía el agua llegó a faltar casi por completo; pero Desclieux sacrificó parte de su ración a los vástagos que llegaron bien y reconstituyeron las plantaciones de la isla.

–¿No es eso lo que Jussieu ha hecho por el cedro que se admira en el Jardín de Plantas de París? –preguntó Luis Clodión.

–Sí..., y eso es muy hermoso..., muy hermoso –dijo el mentor–; y Francia una gran nación.

En 1794 la Martinica cayó en poder de los ingleses, y no fue definitivamente devuelta hasta el tratado de 1816.

Entonces la colonia estaba en una situación que hizo muy difícil la superioridad numérica de los esclavos con relación a sus dueños.

La revolución estalló, provocada, sobre todo, por los negros cimarrones. Fue preciso concederles la libertad, y de ella disfrutaron tres mil esclavos, que gozaron el pleno ejercicio de sus derechos civiles y políticos.

Desde 1826 había en la Martinica diecinueve mil negros libres, y muchos de ellos, trabajando por cuenta propia, se convirtieron en propietarios de una parte del suelo.

Al siguiente día los viajeros efectuaron la ascensión a Mont-Pelé, a través de los espesos bosques que tapizan sus flancos, ascensión que, aunque ocasionó alguna fatiga a Tony Renault y a sus compañeros, les proporcionó gran placer. La mirada se extendía por toda la isla, que parecía la hoja de un árbol flotando sobre la superficie azul del mar. Al Sudeste un estrecho istmo de dos kilómetros escasos reunía las dos partes de la Martinica. La primera proyecta sobre el Atlántico la península de las Carabelas entre el abra de la Trinidad y la bahía del Gabrión. La segunda, muy quebrada, se eleva hasta la altura de 500 metros con el Vauclin. Respecto a los demás cerros, el Robert, Fracois, Constant y Plaine, acentúan pintorescamente el relieve de la isla. En fin, por la parte del litoral, hacia el Sudoeste se redondea la ensenada del Diamante, y al Sudeste se dibuja la punta de las Salinas, que forma como el pedúnculo de aquella hoja flotante.

Tan grande fue el encanto de sus ojos, que los viajeros permanecieron mudos de admiración. El mismo señor Patterson no encontró en su memoria un solo verso latino en que poder expresarla.

–¿Qué os había dicho yo? ¿Qué os había dicho? –repetía Tony Renault.

Desde lo alto del Mont-Pelé se podía advertir la fertilidad de la isla, que es al mismo tiempo una de las tierras más pobladas del globo: 178 habitantes por kilómetro cuadrado.

Si la explotación del cacao y del añil ha conservado su importancia, la producción del café ha disminuido mucho y anda cerca del abandono. Respecto a los campos de caña de azúcar, no ocupan menos de 40.000 hectáreas, y producen anualmente de 18 a 20 millones en azúcar, ron y aguardiente.

La importación se cifra en 22 millones de francos, y la exportación en 21, y cerca de 1.900 navíos imprimen al comercio de la Martinica un movimiento considerable.

La isla posee varios caminos de hierro, industriales y agrícolas, que ponen en comunicación a los puertos con las fábricas del interior, y, además, una red de carreteras de más de 900 kilómetros.

Al siguiente día, 30 de agosto, con un tiempo magnífico y por bien cuidado camino, los turistas regresaron a Fort-de-France. Un *breack* conducía a aquellos jóvenes, cuya tez estaba curtida por las brisas del Atlántico, y cuya alegría era desbordante.

Después de almorzar opíparamente en un buen hotel, recorrieron la capital de la isla, situada en el fondo de la gran bahía del mismo nombre, y que dominaba la imponente masa de Fort-Royal.

Se visitó el arsenal y el puerto militar, que quitan a la ciudad todo carácter industrial o comercial, pues allí, como en Europa, es difícil que el espíritu militar y el civil progresen paralelamente. De aquí la gran diferencia entre San Pedro y Fort-de-France. Esta ciudad no ha escapado a los dos azotes que ocasionan tantas catástrofes en las islas occidentales. Combatida por el temblor de tierra de 1839, que causó numerosas víctimas (3), ha sido reedificada, y actualmente hermosos paseos se extienden hasta las colinas de las cercanías.

La bulliciosa banda vagó por la magnífica alameda de la Savane, que lleva al fuerte de San Luis; dio la vuelta a la plaza, plantada de palmeras, en el centro de la cual se alza la estatua, en mármol blanco, de la emperatriz Josefina, la criolla coronada, cuyo recuerdo es tan caro en la Martinica.

Después de la ciudad, los alrededores; y Tony Renault apenas si dejaba respirar a sus compañeros. Tuvieron éstos que seguirle a una altura vecina al campo de Balata y luego al sanatorio establecido para las tropas que van allí para aclimatarse al llegar de Europa. La excursión, en fin, se extendió hasta las fuentes termales de los alrededores. Conviene advertir que, por numerosas que sean las serpientes en la Martinica, el mentor y sus compañeros no habían encontrado ni uno solo de estos venenosos reptiles.

El joven «cicerone» no hizo a sus compañeros gracia de una excursión al pueblo de Lamentin, a través de los bosques que cubren esta parte de la isla. Entonces se produjo un accidente digno de ser referido con algún detalle, pues nada de lo que concierne al señor Horacio Patterson debe quedar en la oscuridad.

El día 31 de agosto, la víspera del día fijado para la partida del *Alerta*, los excursionistas, después de una noche de reposo, se dirigieron hacia el istmo que reúne las dos mitades de la isla. Como siempre, el camino se hizo alegremente. En los carruajes iban algunas provisiones; cada cual llevaba su calabaza llena, y se almorzaría en el bosque.

Después de un trayecto de algunas horas, Tony Renault y los demás bajaron del carruaje y penetraron en el bosque, llegando a un claro que parecía indicado para hacer un alto antes de internarse más.

El señor Patterson había quedado unos cien pasos atrás. Nadie se ocupó de él, pensando que no tardaría en reunirse a ellos.

Sin embargo, después de diez minutos de espera, y como el mentor no reapareciera, Luis Clodión se levantó y gritó con voz fuerte:

–¡Señor Patterson...! ¡Por aquí, señor Patterson!

Ninguna respuesta del ausente, al que no se veía entre los árboles.

–¿Se habrá extraviado? –preguntó Roger Hinsdale, levantándose también.

–No puede estar lejos –respondió Axel Vickborn.

Y todos gritaron al mismo tiempo:

–¡Señor Patterson...! ¡Señor Patterson...!

Después de experimentar alguna ansiedad, los jóvenes se decidieron a ponerse en busca del mentor. El bosque era bastante espeso para que fuera posible e imprudente extraviarse. Y, además, aunque las fieras no son de temer, puesto que no las hay en las Antillas, se corre el riesgo de encontrarse inopinadamente en presencia de algún temible ofidio, uno de esos trigonocéfalos cuya mordedura es mortal.

Después de buscarle por espacio de media hora, el señor Patterson no aparecía, y los jóvenes se sintieron poseídos de inquietud. En vano el nombre del señor Patterson había sido lanzado cien veces en todas direcciones. No había huella de él.

³ Un incendio destruyó la mayor parte en 1890.

Habían llegado a lo más profundo del bosque, cuando advirtieron una choza, especie de refugio de cazadores, escondida bajo los árboles. ¿Habría, por uno u otro motivo, entrado allí el señor Patterson? En todo caso, la choza estaba cerrada y su puerta sujeta exteriormente por una barra de madera.

–Aquí no puede estar... –dijo Niels Harboe.

–Veamos, no obstante –respondió Magnus Anders.

La barra fue retirada y abierta la puerta.

La choza estaba vacía. No contenía más que algunos haces de hierba seca, un cuchillo de caza, un morral y varios trozos de piel de cuadrúpedos y pájaros colgados en un rincón.

Luis Clodión y Roger Hinsdale, que habían entrado en la cabaña, salieron casi enseguida, atraídos por las voces que sus compañeros daban.

–¡Aquí está! ¡Aquí está! –repetían éstos.

Efectivamente. Veinte pasos más atrás, tendido a lo largo al pie de un árbol, el sombrero en tierra, el rostro convulsionado y los brazos contraídos, estaba el señor Patterson, cuyo aspecto era el de un cadáver.

Luis Clodión, John Howard y Alberto Leuwen se lanzaron hacia él. Su corazón latía... No estaba muerto...

–¿Qué le ha pasado? –exclamaba Tony Renault–. ¿Le habrá mordido una serpiente?

Sí... Tal vez el señor Patterson había sido presa de unos de esos trigonocéfalos, tan comunes en la Martinica y en todas las Pequeñas Antillas. Estos peligrosos reptiles, algunos de los cuales miden seis pies de longitud, se confunden fácilmente, por el color de su piel, con las raíces, entre las que se ocultan, siendo difícil evitar sus ataques, tan fuertes como rápidos.

En fin, el señor Patterson respiraba, y lo importante era procurar que recobrase el conocimiento. Luis Clodión examinó el cuerpo del mentor, y pudo advertir que no mostraba señal de mordedura. ¿Cómo, pues, explicar que se encontrase en aquel estado y con el espanto aún pintado en el rostro?

Se le levantó la cabeza, se le arrimó con precaución a un árbol y se le mojaron las sienes con agua fresca del río. Después se le introdujeron algunas gotas de ron por entre los labios.

Abriéronse al fin sus ojos, y de su boca se escaparon estas palabras:

–La serpiente... La serpiente...

–¡Señor Patterson...! ¡Señor Patterson...!. –dijo Luis Clodión oprimiéndole las manos.

–La serpiente... ¿ha huido?

–¿Qué serpiente?

–La que yo he visto entre las ramas de ese árbol...

–¿Qué ramas...? ¿Qué árbol...?

–Mirad... Allí... ¡Prudencia...!

Aunque el señor Patterson sólo pronunciaba frases incoherentes, acabaron todos por entender que se había encontrado frente a un enorme reptil enroscado al tronco de un árbol y que le fascinaba como a un pájaro...

Él resistía..., resistía...; pero, a pesar suyo, la serpiente le atraía, y cuando fue a tocarle, llevado por natural instinto de defensa, él la golpeó con su bastón... ¿Qué había sido de aquella serpiente? ¿Había sido muerta? ¿No se arrastraba bajo la hierba, *latet anguis in herba*...?

Los jóvenes tranquilizaron al señor Patterson. No... No había señales de serpiente.

–¡Sí! ¡Sí! –exclamó él.

Acababa de erguirse, y con la mano extendida y espantada voz, añadió:

–¡Allí..., allí...!

Todas las miradas se dirigieron al punto indicado por el señor Patterson, que gritaba:

–¡Allí está! ¡Yo la veo! ¡La veo...!

En efecto: de una de las ramas bajas de un árbol pendía el cuerpo de un trigonocéfalo de gran tamaño; los ojos aún brillantes, la lengua fuera, pero inmóvil, sujeta solamente por la cola y sin dar señales de vida.

Decididamente, el bastonazo del señor Patterson había sido un feliz golpe, y preciso era que él lo hubiera asestado con extraordinario vigor para que matase a un reptil de aquel tamaño. Después de tan violento golpe, el señor Patterson ignoraba lo que había acontecido, ya que cayó desvanecido al pie del árbol.

Por esto no fue menos felicitado el triunfador, y a nadie extrañará que se quisiera llevar el objeto de su triunfo a bordo del *Alerta*, con la intención de hacerlo disecar en una de las próximas escalas.

John Howard, Magnus Anders y Niels Harboe llevaron la serpiente al claro, donde los turistas repararon sus fuerzas y bebieron a la salud del señor Patterson. Luego visitaron el istmo, y tres horas después volvían a subir al coche, colocando en él la serpiente, y regresaron a San Pedro, adonde llegaron a las ocho de la noche.

Cuando los pasajeros embarcaron, John Carpenter y Corty hicieron izar a bordo al soberbio reptil, sobre el cual el señor Patterson no cesaba de arrojar miradas de espanto y de satisfacción. ¡Qué relato de la peligrosa aventura haría a su esposa, y qué puesto de honor se reservaría en la biblioteca de la «Antilian School» a aquella notable y aterradora muestra de los trigonocéfalos de la Martinica!

Después de un día tan aprovechado –*dies notanda Ipillo*, como dice Horacio–, no había cosa mejor que comer bien y dormir hasta la hora de la partida. Y así se hizo. Sin embargo, antes de retirarse a su camarote, Tony Renault llamó aparte a sus compañeros, para decirles, procurando no ser oído por el señor Patterson:

–¡Eh! ¡Es gracioso esto!

–¿Qué es gracioso? –preguntó Hubert Perkins.

–El descubrimiento que acabo de hacer.

–¿Y qué has descubierto?

–Que no será preciso hacer disecar la serpiente del señor Patterson.

–¿Por qué? –Porque ya lo está.

Nada más cierto, en verdad. Aquella serpiente era un trofeo de caza arrollado a las ramas de un árbol, junto a la cabaña. ¡El intrépido señor Patterson había matado una serpiente... que ya estaba muerta!

Pero se convino en que se fingiría que se la disecaba en Santa Lucía, para no disgustar al excelente hombre y dejarle la satisfacción de su victoria.

Al siguiente día, al amanecer, el *Alerta* levó anclas, y antes de que terminase la mañana los pasajeros habían perdido de vista las alturas de la isla.

Se ha dicho que la Martinica es «el país de los que vuelven», porque se tiene siempre el deseo de volver a ella, y tal vez alguno de los estudiantes pensaba en ello, sin sospechar la suerte que les aguardaba a todos.

CAPÍTULO XX

SANTA LUCÍA

La travesía entre la Martinica y Santa Lucía se llevó a cabo con tanta seguridad como rapidez. El viento soplaba del Nordeste y el *Alerta* anduvo en el día las 80 millas que separan San Pedro de Castries, el principal puerto de la isla inglesa, sin haber cambiado sus amuras.

Como no debían llegar a la vista de Santa Lucía hasta la caída de la tarde, Harry Markel pensaba ponerse a la capa, para entrar en el canal al amanecer.

Durante las primeras horas de la mañana, viéronse aún las más altas cimas de la Martinica. El Mont-Pelé, al que Tony Renault había saludado a su llegada, recibió del joven el adiós de despedida.

El puerto de Castries preséntase bajo bella apariencia, entre imponentes desfiladeros. Forma una especie de vasto circo, en el cual ha penetrado el mar. Los navíos, aun los de mayor calado, encuentran allí anclaje seguro. La ciudad, construida en forma de anfiteatro, escalona graciosamente sus casas hasta las cimas que la rodean. Está, como la mayor parte de las ciudades de las Antillas, orientada a Poniente, en forma de estar abrigada contra los vientos de alta mar y las más violentas perturbaciones atmosféricas.

No hay que extrañar que Roger Hinsdale considerase a su isla como superior a las demás del grupo. Ni la Martinica ni la Guadalupe le parecían dignas de ser comparadas con ella. Este joven inglés, lleno de seriedad británica, de altivo aspecto, hacía gala en toda ocasión de su nacionalidad, lo que hacía sonreír a sus camaradas. A bordo, sin embargo, no dejaba de encontrar apoyo en John Howard y Hubert Perkins, menos «botanizados» que él, sin duda. Pero cuando la sangre anglosajona corre por las venas, sus glóbulos poseen virtudes especiales.

Por lo demás, y a ejemplo de Luis Clodión y de Tony Renault, y tal vez por un sentimiento muy natural en él, se prometía hacer los honores en Santa Lucía, donde sus padres habían ocupado una alta posición entre lo más distinguido de la isla.

La familia Hinsdale poseía allí aún algunas propiedades importantes, plantaciones y fábricas de azúcar y varios establecimientos agrícolas en estado de gran prosperidad. Estas propiedades eran administradas por un gerente, Edward Falkes, que, advertido de la próxima llegada del joven heredero de los Hinsdale, debía ponerse a disposición de éste durante el tiempo que durara la escala.

Ya se ha dicho que Harry Markel no pensaba entrar de noche en el puerto; así es que antes de que la marea comenzase a dejarse sentir fue a anclar en el fondo de una pequeña ensenada, a fin de no ser arrastrado a alta mar.

Llegada la mañana, vio Harry Markel que sería necesario aguardar algunas horas para aparejar. Después de medianoche había caído el viento, y era de esperar que soplara del Oeste cuando el sol hubiera subido algunos grados sobre el horizonte.

Al amanecer, Roger Hinsdale, el primero, y el señor Patterson, el último, todos aparecieron en la toldilla, a fin de respirar aire más puro que el de los camarotes. Tenían, además, grandes deseos de contemplar a plena luz aquel litoral entrevisto la víspera entre las sombras del crepúsculo.

Roger Hinsdale relató la historia de Santa Lucía, que en realidad no difiere gran cosa de la de todas las' islas de las Indias occidentales.

Después de haber sido habitada por los caribes, Santa Lucía, entregada ya a los trabajos de cultivo, fue descubierta por Cristóbal Colón en fecha no más precisa que la en

que llegaron los primeros colonos. Lo único positivo es que los españoles no fundaron allí ningún establecimiento antes del año de 1639. Respecto a los ingleses, no la poseyeron más que durante dieciocho meses, a mediados del siglo XVII.

Cuando los caribes fueron arrojados por ellos de la Dominica, como se ha dicho, las islas vecinas se sublevaron. En 1640 los indígenas, fanatizados, se lanzaron contra la naciente colonia. La mayor parte de los colonos fueron asesinados, escapando a la espantosa matanza solamente los que pudieron embarcarse y huir.

Diez años más tarde, cuarenta franceses, conducidos por un tal Rousselan, hombre resuelto, fueron a establecerse en Santa Lucía. Rousselan se casó con una india, se atrajo a los indígenas por su habilidad e inteligencia, y durante cuatro años, hasta su muerte, aseguró la tranquilidad del país.

Los colonos que le sucedieron mostráronse menos hábiles, y a fuerza de vejaciones e injusticias provocaron las represalias de los caribes, que se vengaron de ellos con matanzas y actos de pillaje. Juzgaron entonces los ingleses que había llegado el momento oportuno para su intervención, y filibusteros y aventureros invadieron a Santa Lucía, que pudo esperar encontrar la calma en el tratado de Utrech, por el que fue declarada neutral.

–¿Y desde esa época Santa Lucía pertenece a los ingleses? –preguntó Niels Harboe.

–Sí y no –contestó Roger Hinsdale.

–Yo digo que no –afirmó Luis Clodión, que había leído cuanto se refería a esta isla–. No, pues conforme el tratado de Utrech, la concesión fue dada al mariscal D'Etrees, que envió algunas tropas, en mil setecientos dieciocho, para proteger la colonia francesa de toda clase de atropellos.

–Sin duda –replicó Roger Hinsdale–; pero atendiendo a las reclamaciones de Inglaterra, esa concesión fue anulada en provecho del duque de Montagne.

–Conformes –dijo Luis Clodión–; pero esta concesión fue a su vez anulada por nuevas reclamaciones de Francia.

–¿Y qué importa, puesto que los colonos ingleses permanecieron allí?

–Si permanecieron allí no es menos cierto que en el tratado de París de mil setecientos sesenta y tres, la soberanía absoluta de esta colonia fue atribuida a Francia.

Era la verdad; Roger Hinsdale tuvo que reconocerlo.

Después, durante el período que siguió, Santa Lucía vio aumentar su prosperidad con gran número de establecimientos fundados por los colonos vecinos de Granada, San Vicente y la Martinica. En 1709, la isla contaba cerca de 13.000 habitantes, comprendidos los esclavos, y en 1772 más de 15.000.

Sin embargo, las potencias se disputaban aún la posesión de Santa Lucía, y Roger Hinsdale pudo añadir:

–En mil setecientos setenta y nueve la isla fue tomada por el general Abercrombie y pasó de nuevo a la dominación británica.

–Lo sé –contestó Luis Clodión–; pero el tratado de mil setecientos ochenta y tres la devolvió una vez más a Francia...

–Para volver a ser inglesa en mil setecientos noventa y cuatro –afirmó Roger Hinsdale.

–Ea, Luís... –exclamó Tony Renault–, dinos que en Santa Lucía ha vuelto a ondear el pabellón francés...

–Ciertamente, Tony... En mil ochocientos dos, en que fue nuevamente reconocida como colonia francesa.

–No por mucho tiempo –afirmó Roger Hinsdale–. Al romperse la paz de Amiens, en mil ochocientos tres, fue restituida, según parece...

–¡Oh...! ¡Definitivamente...! –exclamó Tony Renault haciendo un gesto desdenoso.

–Sí –respondió Roger Hinsdale, poniendo en su respuesta toda la ironía posible–. ¿O tienes la pretensión de conquistarla tú...?

–¿Por qué no? –replicó Tony Renault tomando la actitud de un conquistador.

Niels Harboe, Axel Vickborn, Alberto Leuwen y Magnus Anders no tenían ningún interés en aquella discusión entre ingleses y franceses. Ni Dinamarca ni Holanda habían reclamado nunca una parte de tan disputada colonia. Tal vez Magnus Anders hubiera podido ponerlos de acuerdo, reclamándola para Suecia, que no poseía ni un islote en el archipiélago.

Cuando la discusión amenazaba agravarse, el señor Horacio Patterson intervino con un oportuno *quos ego*, plagiado de Virgilio. Después añadió dulcemente:

–Calma, mis jóvenes amigos... ¿Vais a haceros la guerra...? ¡La guerra, ese azote de la Humanidad...! ¡La guerra...! *Bella matribus detestata...*; lo que significa. ..

–En buen francés –exclamó Tony Renault– «aborrecibles suegras».

Al oír esto todos rompieron en grandes carcajadas y la disputa acabó con un apretón de manos, un poco forzado por parte de Roger Hinsdale, y muy franco por parte de Luis Clodión. Después se estipuló que Tony Renault no haría ningún esfuerzo para arrancar a Santa Lucía de la dominación inglesa. Lo que Luis Clodión podía añadir, y los pasajeros del *Alerta* lo sabrían bien pronto de *visu* y de *auditu*, es que si Santa Lucía enarbolaba actualmente el pabellón inglés, ha conservado de indefinible manera la marca francesa en sus costumbres, instintos y tradiciones. Desembarcados en Santa Lucía, Luis Clodión y Tony Renault, podían creer que pisaban el suelo de la Deseada, la Guadalupe o la Martinica.

Poco antes de las nueve levantóse el viento, que venía de alta mar, como esperaba Harry Markel; expresión justa, aunque se trate del Oeste, en lo que concierne a Santa Lucía, que, entre el mar de las Antillas y el océano Atlántico, está expuesta por ambos lados a las violencias de las olas y de los vientos.

Enseguida hizo el *Alerta* sus preparativos para aparejar, y terminados, abandonó su anclaje y rodeó una de las puntas que dominan el puerto de Castries.

Llámase este puerto Carenaje, y es uno de los mejores del archipiélago antillano. Así se explica la terquedad de Francia e Inglaterra en disputarse su posesión. Desde aquella época se ocupaban en acabar la construcción de muelles y establecer los pontones y calas en forma de satisfacer todas las necesidades del servicio marítimo.

No cabe duda de que al puerto de Carenaje le esté reservado un gran porvenir, A él, en efecto, es adonde van los *steamers* para hacer provisión de carbones importados de Inglaterra, en los vastos depósitos, llenados sin cesar por los navíos del Reino Unido.

Santa Lucía, si bien no iguala en extensión superficial a las mayores islas de Barlovento, comprende 614 kilómetros cuadrados, y su población se calcula en 45.000 habitantes, de los que 5.000 corresponden a la capital, Castries.

Mucho deseaba Roger Hinsdale que la escala en aquel sitio se hubiera prolongado más que en las otras Antillas ya visitadas. Él hubiera querido enseñar a sus compañeros la isla hasta en sus menores detalles; pero el programa del viaje no le concedía más que tres días, y era preciso conformarse.

Ningún miembro de la familia Hinsdale, definitivamente instalada en Londres, se encontraba en la isla; pero las propiedades que aquella poseía allí eran considerables, y el joven iba a hacer el papel de un «landlord» que recorre sus dominios.

Cuando el *Alerta* ancló en Carenaje, a las diez, Roger Hinsdale y sus compañeros, acompañados del señor Patterson, se hicieron conducir a tierra.

La ciudad les pareció limpia y bien conservada, con plazas espaciosas, anchas calles y sombras siempre apetecidas en el abrasador clima de las Antillas. La impresión que les produjo fue la de que la ciudad era más francesa que inglesa, con lo que Tony no pudo retener esta observación:

–¡Decididamente... aquí estamos en Francia!

Los pasajeros habían sido recibidos por el gerente, que debía guiarles en sus excursiones. Edward Falkes no se olvidaría de hacerles admirar las soberbias plantaciones

de la familia, principalmente los campos de caña, tan afamados en Santa Lucía, y cuyos productos rivalizan con los de San Cristóbal, donde se recolecta el mejor azúcar de las Antillas.

En la colonia el número de blancos era entonces bastante limitado, apenas un millar. La gente de color y los negros la ocupaban en su mayor parte, habiendo aumentado su número, sobre todo desde el abandono de los trabajos del canal de Panamá, que les dejó sin ocupación.

La antigua casa de los Hinsdale, donde vivía el señor Edward Falkes, era grande y cómoda. Situada en un extremo de la ciudad, podía alojar ampliamente a los pasajeros del *Alerta*. Roger les propuso que se instalasen allí durante la escala. Cada cual tendría su cuarto, y el mejor de todos sería reservado al señor Patterson. Almorzarían y comerían en el comedor de la casa, y los carruajes de ésta estarían a disposición de los excursionistas.

La proposición de Roger fue aceptada con gusto, pues, a despecho de la seriedad original del joven inglés, éste era generoso y servicial, aunque gustase de mostrarse con cierta ostentación ante sus compañeros.

Por lo demás, si alguien le producía alguna envidia, era Luis Clodión. En la «Antilian School», siempre rivales, se disputaban los primeros puestos. No se habrá olvidado que ambos iban a la cabeza del concurso para las pensiones del viaje, *deal head*, como se dice en las carreras de caballos; *ex aequo*, decía Tony Renault, lo que él traducía «el mismo caballo», jugando el vocablo con *equus* y *aequus*, con gran escándalo del señor Patterson.

Desde el primer día empezaron las excursiones a través de los campos. Los soberbios bosques de esta isla, una de las más sanas de las Antillas, cubren cuatro quintas partes de ella.

Se hizo la ascensión al monte Fortuné, de 230 metros de altura, y sobre el cual están los cuarteles, y a los cerros Asabot y Chazeau –como se ve, todos llevan nombres franceses–, donde está instalado el sanatorio. Después, al centro, los turistas visitaron las Aiguilles de Sainte-Alouise, cráteres dormidos, que tal vez despertarían algún día, pues las aguas vecinas se mantenían en ebullición constante.

Al regresar aquella noche a la casa, Roger Hinsdale dijo al señor Patterson;

–En Santa Lucía hay que tener tanto cuidado con los trigonocéfalos como en la Martinica... En nuestra isla también hay serpientes, y no menos peligrosas.

–Yo no las temo –respondió el interpelado, tomando una actitud de soberbia–; voy a hacer disecar la mía durante la escala.

–Hará usted muy bien –respondió Tony Renault, esforzándose por no soltar la risa.

Al día siguiente el señor Falkes hizo llevar el terrible reptil a casa de un naturalista de Castries, al que Tony Renault explicó de qué se trataba. La serpiente estaba disecada desde había muchos años; pero no se quería decir nada de esto al señor Patterson.

La víspera de la partida el disecador enviaría la serpiente a bordo del *Alerta*.

Precisamente la misma noche, antes de acostarse, el señor Patterson escribió otra carta a su esposa, carta llena de citas de Horacio, Virgilio y Ovidio, a las que ya estaba acostumbrada la buena señora, y en la que aquél refería con escrupulosa exactitud los detalles del maravilloso viaje. Más minucioso que en su carta anterior, señalaba los nuevos incidentes, acompañándolos de reflexiones personales. Refería cómo se había efectuado la feliz travesía del Reino Unido a las Indias occidentales, cómo él había conseguido vencer el mareo, y el consumo que hizo de aquellos huesos de cereza de que con tanta abundancia le proveyó su cara mitad. Hablaba de los recibimientos que les habían hecho en Santo Tomás, Santa Cruz, San Martín, la Guadalupe, la Dominica, la Martinica, Santa Lucía, en espera del que les reservaba en la Barbada la generosa y magnánima señora Seymour. Preveía que el viaje de vuelta se efectuaría también en inmejorables condiciones. ¡No...! ¡No había que temer choques ni naufragios...! El océano Atlántico sería clemente con los pasajeros del *Alerta* y el dios de los vientos, Eolo, no lanzaría sobre ellos los de la tempestad. La señora

Patterson no tendría que abrir el testamento que su esposo creyó debía otorgar antes de su partida, ni de aprovecharse de las previsoras disposiciones que él había tomado ante el riesgo de una eterna separación. ¿Qué disposición...? Este era el secreto que solamente poseía aquella original pareja.

Después el señor Patterson narraba la gran excursión al istmo de la Martinica; la aparición del trigonocéfalo entre las ramas de un árbol; la violencia del golpe que él había dado al monstruo, *monstrum horrendum, informe ingens...* Y ahora, relleno de paja, con los ojos ardientes, mostrando en las abiertas fauces la triple lengua ofídica, estaba convertido en el más inofensivo de los animales... Se comprenderá el efecto que el soberbio reptil produciría colocado en la biblioteca de la «Antilian School».

Entre paréntesis advertiremos que el secreto de aquel asunto fue siempre cuidadosamente guardado, hasta por Tony Renault, aunque muchas veces debió sentir que le venía a los labios... ¡La gloria que el intrépido mentor había adquirido en aquel memorable encuentro con una serpiente disecada se conservó sin tacha ni merma!

Terminaba el señor Patterson su larga carta con un sentido elogio del capitán del *Alerta* y de sus tripulantes. No tenía él más que motivos de alabanza con respecto al mayordomo, cuyos cuidados pensaba gratificar con largueza. En cuanto al capitán, jamás jefe de navío, ni en la marina del Estado ni en la mercante, había merecido con más justicia el ser llamado *dominus secundum Deum*, ¡el amo después de Dios!

En fin, despidiéndose de ella con cariñoso abrazo, el señor Patterson echaba su complicada rúbrica, que denotaba talento caligráfico.

A las ocho de la mañana del día siguiente los turistas regresarían a bordo, pasando, pues, la noche en la casa de Hinsdale, de la que éste quería hacer los honores hasta el último momento.

Algunos amigos del señor Falkes habían sido invitados a comer, y, como de costumbre, después de brindar a la salud de cada uno, se brindó por la señora Seymour. Pasados algunos días, los jóvenes pensionados conocerían a la gran señora. La Barbada no estaba lejos... ¡La Barbada, la última escala de aquellas Antillas, de las que los jóvenes guardarían recuerdo eterno!

Aquella tarde se produjo un incidente tan grave, que hizo pensar a los tripulantes en una catástrofe. Como se sabe, Harry Markel no dejaba a su gente ir a tierra más que para lo preciso, pues así se lo ordenaba la más rudimentaria prudencia. Pero aquel día, a las tres, fue necesario ir a recoger las provisiones de carne fresca y legumbres que el cocinero Ranyah Cogh había adquirido en el mercado de Castries.

Obedeciendo las órdenes de Harry Markel, fue dispuesto uno de los botes para conducir al muelle al cocinero con uno de los marineros, llamado Morden.

Pocos minutos después el bote volvió. A las cuatro el contraamaestre le envió de nuevo a tierra, y transcurrieron cuarenta minutos sin que regresase.

Harry Markel, John Carpenter, y Corty se inquietaron con la tardanza. ¿Qué había ocurrido? ¿Acaso recientes noticias llegadas de Europa hacían concebir sospechas sobre el capitán y los tripulantes del *Alerta*?

Al fin, a las cinco, el bote se dirigió hacia el *Alerta*, pero antes de que llegase, Corty exclamó:

–¡Ranyah vuelve solo...! ¡Morden no viene con él!

–¿Dónde puede estar? –preguntó John Carpenter.

–¡En alguna taberna, donde se habrá emborrachado! –añadió Corty.

–Ranyah hubiera debido traerlo de cualquier modo –dijo Harry Markel–. Ese condenado Morden es capaz de hablar más de la cuenta excitado por el brandy o la ginebra.

Era probablemente lo que había sucedido, y así se supo por boca de Ranyah Cogh. En tanto que éste se ocupaba en sus compras, Morden le había abandonado sin decir nada y

arrastrado por su afición a la bebida, que no podía satisfacer a bordo, había dado, sin duda, con sus huesos en alguna taberna. El cocinero procuró dar con su compañero; pero en vano visitó todas las tabernas del barrio marítimo... No le encontró.

–Pues es necesario encontrarle a toda costa –exclamó John Carpenter–. No podemos dejarle en Santa Lucía... Hablaría... No sabe lo que se dice cuando ha bebido, y bien pronto tendríamos un aviso tras de nosotros.

Estos temores estaban muy justificados; jamás había corrido Harry Markel un peligro mayor.

Era, pues, necesario recuperar a Morden; era, además, el derecho y el deber del capitán, que no podía dejar allí a uno de sus hombres, que le sería entregado así que su persona fuese identificada. ¡Con tal de que no hubiese hablado!

Disponíase Harry Markel a descender a tierra para pedir en las oficinas de la marina que se buscara al marinero perdido, cuando un bote se dirigió hacia el *Alerta*.

Había entonces en Carenaje un pequeño navío de guerra encargado de la policía del puerto; precisamente la que se aproximaba era una de sus canoas, tripulada por seis hombres, a las órdenes de un oficial. Estaba a medio cable cuando Corty exclamó;

–¡Morden viene dentro!

Así era. Después de separarse del cocinero fue a sentarse a la mesa de una taberna de ínfima categoría. Completamente borracho se le había recogido, y la canoa le conducía a bordo del *Alerta*, adonde fue preciso izarle con una polea.

Cuando el oficial estuvo en el puente, inquirió:

–¿El capitán Paxton?

–Presente, caballero –respondió Harry Markel.

–¿Este borracho es uno de los marineros de usted?

–En efecto; y ahora iba a reclamarle, pues debemos partir mañana.

–Pues yo se lo traigo a usted..., ya ve en qué lamentable estado.

–Será castigado –contestó Harry Markel.

–Pero tiene usted que explicarme una cosa, capitán Paxton –añadió el oficial–. En su borrachera, a este hombre se le han escapado algunas frases incoherentes... Hablaba de campañas en el Pacífico...; de ese navío *Halifax*, del que tanto se ha hablado últimamente...; de ese Harry Markel que le mandaba, y cuya fuga de la cárcel de Queenstown hemos sabido... ¿Qué significa todo esto?

Calcule el lector los esfuerzos que Harry Markel tuvo que hacer para contenerse y no perder su sangre fría oyendo al oficial. Menos dueños de sí John Carpenter y Corty, volviendo la cabeza, se habían retirado poco a poco. Por fortuna para ellos, el oficial no advirtió su turbación y se limitó a repetir:

–Capitán Paxton, ¿qué significa esto?

–No me lo explico, caballero –respondió Harry Markel–. Ese Morden es un borracho, y cuando está bebido no sabe lo que dice.

–¿No ha navegado jamás a bordo del *Halifax*?

–¡Jamás! Y hace más de diez años que corremos juntos los mares.

–Entonces, ¿por qué ha hablado de Harry Markel? –insistió el oficial.

–El asunto del *Halifax* ha hecho mucho ruido. Cuando nosotros abandonamos Queenstown, se hablaba de la fuga de los malhechores. A bordo se habló varias veces de ello. Esto habrá quedado impreso en la memoria de ese hombre... Es la única explicación que puedo dar a estas palabras, ¡palabras de borracho!

Realmente, nada podía hacer sospechar al oficial que se encontraba en presencia de Harry Markel, ni que aquella tripulación no fuese la del capitán Paxton. Terminó, pues, el diálogo diciendo:

–¿Qué va usted a hacer con este marinero?

–Enviarle por ocho días a la sentina, donde se disipará su borrachera –respondió Harry Markel–. Y si no fuera porque ando escaso de gente (he perdido un hombre en la bahía de Cork), hubiera desembarcado a Morden en Santa Lucía. Pero me hubiera sido imposible hallarle sustituto.

–¿Y cuándo espera usted a sus pasajeros?

–Mañana por la mañana; pues con la pleamar nos daremos a la vela.

–Buen viaje, entonces.

–Gracias, caballero.

El oficial volvió a embarcarse, y la canoa se alejó.

Claro es que Morden, que ni oía ni entendía, sumido en su brutal borrachera, fue llevado a la sentina a puntapiés. Realmente había estado a punto de descubrirlo todo, hablando del Halifax y de Harry Markel.

–¡Aún estoy empapado en sudor frío! –dijo Corty, enjugándose la frente.

–Harry –observó John Carpenter–, deberíamos partir esta misma noche, sin esperar a los pasajeros. En estas condenadas Antillas hace mucho calor para nosotros.

–Y cuando hayamos partido se comprenderá el sentido de lo que ha dicho Morden –repuso Harry Markel–. Todo será descubierto, y ese barco se lanzará en persecución nuestra. ¡Si vosotros queréis que os ahorquen, yo no, y me quedo!

A las ocho del siguiente día estaban los pasajeros a bordo. Se creyó inútil ponerlos al corriente del incidente de la víspera... No era cosa importante que uno de los marineros se hubiera embriagado. El *Alerta* salió del puerto de Castries, y poniendo la proa al Sur se dirigió hacia la Barbada.

CAPÍTULO XXI

LA BARBADA

Aunque la fecha en que los portugueses descubrieron la Barbada, o las Barbados, no está determinada con exactitud, se sabe con toda certeza que un barco inglés hizo escala en ella en el año 1605, tomando posesión de la isla en nombre de Jacobo I rey de Inglaterra; acto que, por lo demás, fue puramente nominal, pues ni se fundó establecimiento alguno en la Barbada, ni se instaló allí ningún colono ni aun con carácter provisional.

Esta isla, lo mismo que Tobago, se halla separada de la cadena microantillana. Podría decirse que no le pertenece, y que de ella la separan profundos abismos. Fértil y poco montañosa, se alza a 40 leguas de Santa Lucía, su vecina al Norte. Entre ambas el mar acusa profundidades de 2.800 metros. La Barbada es de origen coralígeno. Los infusorios la han edificado lentamente y levantado sobre el nivel del océano. Su extensión es de dieciséis leguas de longitud por cinco de latitud. Sólida sobre su inquebrantable base, un cinturón de enormes arrecifes protege las dos terceras partes de su circunferencia.

Precisamente a principios del siglo XVII, y por efecto de su aislamiento, la posesión de la Barbada fue menos disputada que las de las demás islas de las Indias occidentales. Una circunstancia fortuita atrajo hacia ella la atención de las potencias europeas. Volviendo del Brasil un navío inglés, fue sorprendido por la tempestad a lo largo de la Barbada, y se vio

obligado a buscar refugio en la desembocadura de un río de su costa Oeste. El capitán y la tripulación, retenidos allí varios días, tuvieron tiempo de visitar la isla, casi ignorada entonces, admirando su fertilidad y recorriendo los bosques que en gran parte la cubrían, y de advertir que su suelo, puesto en condiciones, sería muy propicio para el cultivo del algodón y de la caña de azúcar. Al volver el barco a Londres, el conde de Marlborough obtuvo la concesión de la Barbada, y algunos plantadores fueron a establecerse en la isla el año 1624. Estos construyeron la primera ciudad, a la que dieron el nombre de Jamestown, en honor de su soberano.

Antes de esta época el conde Carlisle había obtenido la concesión de todas las Caribes, y se creyó con derecho a reclamar la Barbada; dando origen a una lucha entre los dos lores, que se prolongó y trajo como consecuencia el reconocimiento, en 1629, de los derechos del conde Carlisle por Carlos I de Inglaterra.

Durante el período de las cuestiones religiosas en Gran Bretaña, fue muy considerable el número de personas que quisieron huir de ellas, aprovechando mucho esta emigración a la Barbada, cuya importancia y prosperidad aumentaron.

Después de la dictadura de Cromwell, cuando la restauración devolvió a Carlos II el trono de su padre, los colonos rogaron al rey que aceptara la soberanía de la isla, prometiendo pagar a la corona un impuesto de 4 y medio por 100 de los productos. Era el ofrecimiento muy ventajoso para ser rechazado, y el 12 de diciembre de 1667 se firmó el tratado de anexión de la Barbada al dominio colonial de Gran Bretaña.

Desde esta época la prosperidad de la isla ha ido siempre en aumento.

En el año de 1674 la población era de 120.000 habitantes, disminuyendo algo enseguida; los blancos no formaban más que una quinta parte con relación a los libres y esclavos, consecuencia de la avaricia de los gobernadores. Por su posición, la Barbada no experimentó las consecuencias de las interminables luchas de Inglaterra y Francia, encontrándose, además, bien protegida por sus defensas naturales.

Así es que, mientras las otras Antillas pasaron sucesivamente bajo diversas dominaciones, la Barbada, inglesa desde los primeros tiempos de su descubrimiento, continúa siéndolo en su lengua y costumbres.

Aunque depende de la Corona, goza de relativa independencia. Su Asamblea cuenta 25 miembros, nombrados por 5.000 electores; y aunque está sometida a la autoridad de un gobernador, de un Consejo legislativo y de nueve miembros designados por el soberano, es administrada por un Consejo ejecutivo, en el que figuran, a más de los principales funcionarios, un miembro de la alta Cámara y cuatro de la Cámara baja.

El gobierno de la Barbada manda todas las fuerzas navales de las Pequeñas Antillas inglesas. Aunque la isla no ocupe más que el quinto lugar, con una extensión de 430 kilómetros de superficie, ocupa el segundo por la cifra a que alcanza su población, y el tercero por la importancia de sus negocios comerciales. Su población es la mayor de todo el archipiélago: 183.000 habitantes, de los que la tercera parte ocupan Bridgetown y sus alrededores.

La travesía entre el puerto de Castries, de Santa Lucía, y Bridgetown, de la Barbada, demandó cerca de cuarenta y ocho horas. Con viento favorable y mar buena, el *Alerta* hubiera recorrido esta distancia en la mitad del tiempo; pero hubo cambios e intermitencias de viento que no permitieron seguir el camino recto.

El primer día hubo temores de encontrarse los contraalísios de la parte Oeste, con lo que el *Alerta* hubiera sido arrastrado a alta mar. De haber sido preciso bordear durante largos días para llegar a las costas de la Barbada, ¡quién sabe si Harry Markel no hubiera renunciado a aquella escala, por provechosa que debiera ser para él y sus compañeros! ¡Quién sabe si no hubiera huido de aquellos peligrosos parajes; si no hubiera, en fin, si no hubiera garantizado su seguridad dirigiendo el navío sin pasajeros hacia los mares del Pacífico!

Pero no; con la audacia que le caracterizaba, Harry Markel hubiera resistido a las instancias de los tripulantes, diciendo que la Barbada debía ser la última etapa del viaje y que los peligros no serían en esta isla más temibles que en Santa Lucía o en la Dominica, inglesas como ella, añadiendo:

–¡A la vuelta el *Alerta* valdrá siete mil libras más, pues yo no las arrojaré al mar con los que deben cobrarlas en la Barbada!

Las alternativas atmosféricas que eran de temer no se realizaron. Por la tarde estalló una de esas grandes tormentas, con muchos truenos y lluvia torrencial, que no son raras en las Antillas y que con frecuencia ocasionan incalculables desastres. Antes de ponerse el sol terminó el meteoro; la noche prometía ser tranquila.

Durante ese día, el *Alerta* no había recorrido más que un cuarto de la distancia que separa las dos islas. La tempestad le obligó a ponerse a la capa, fuera de su ruta; pero Harry Markel pensaba ganar por la noche lo perdido durante el día. Modificada la dirección del viento, los alisios volvieron a soplar del Este, débiles e intermitentes. El mar quedó duro, y todo lo que el navío pudo hacer durante la noche fue volver a ganar al viento, y en la mañana del 6 de setiembre llevaba recorrido la mitad del camino entre las dos islas.

Aquel día la navegación se efectuó en buenas condiciones, y por la noche el *Alerta* se encontraba en la misma latitud que la Barbada.

Esta isla no se alcanza a ver desde lejos, como la Martinica. Es una tierra baja, sin gran relieve, que ha subido lentamente a la superficie del mar. Su montaña más alta, Hillaby, no pasa de 350 metros. En torno suyo continúan las capas coralígenas.

Harry Markel puso proa al Oeste, y como no estaba más que a unas 15 millas de la isla, esperaba llegar a ella en pocas horas. Pero, no queriendo aventurarse en la proximidad de las rompientes, esperó al día para entrar en el puerto de Bridgetown.

Al siguiente día, 7 de setiembre, ancló el *Alerta*.

La impresión de los jóvenes viajeros cuando estuvieron en medio del puerto fue la que indica Elíseo Reclus en su Geografía. Creyeron estar en uno de los puertos de Inglaterra, Belfast o Liverpool. Nada de lo que habían observado en Amalia-Carlota, de Santo Tomás, ni en Pointe-á-Pitre, de la Guadalupe. Siguiendo la observación del ilustre geógrafo, parecía que las palmeras hubieran sido desterradas de aquella isla.

Aunque la superficie de la Barbada no es mucha, posee numerosas ciudades de bastante importancia, fundadas sobre su litoral, tales como Sperghstown, Holstingtown, Mobetown y Hastings, establecimiento balneario muy frecuentado. Todas son tan inglesas como su nombre. Se diría que el Reino Unido las ha expedido en piezas desmontadas, y que no se ha hecho más que montarlas en el sitio que ocupan.

Así que ancló el *Alerta*, la primera persona que se presentó a bordo fue una especie de gentleman, correcto y serio, vestido de negro y con sombrero de copa alta. Este personaje iba a dar al capitán Paxton y a los pasajeros la bienvenida en nombre de la señora Seymour.

Era el señor Well, el intendente, que se inclinó con respeto, y al que el señor Horacio Patterson devolvió un saludo no menos ceremonioso.

Después de cambiar algunas palabras, los jóvenes estudiantes manifestaron su vivo deseo de conocer a la castellana de Northing-House.

Contestó a esto el señor Well que al desembarcar los futuros huéspedes de la señora Catalina Seymour encontrarían los coches, y serían inmediatamente conducidos a Northing-House, donde les esperaba la dama; y después de añadir que se habían dispuesto algunas habitaciones para recibir a los huéspedes de Northing-House y que el almuerzo sería servido a las once, el señor Well se retiró con una dignidad cuyo valor apreció el señor Patterson.

Era verosímil que la escala en la Barbada se prolongase más que en las otras islas, pues parecía natural que la señora Seymour ordenase que los alumnos de la «Antilian School»

permaneciesen algún tiempo en su compañía, y ellos no habían de negarse a complacerla. Y no era menos natural que la excelente señora quisiera enseñarles aquella isla, a la que ella, sin duda, consideraba como una de las más hermosas de las Indias occidentales.

A las diez y media, el señor Patterson, irreprochablemente vestido de negro, y sus compañeros, que lucían sus mejores y más limpios trajes, estaban prestos a partir.

El bote mayor del *Alerta* les aguardaba. Después de haber colocado en él algunas maletas, los viajeros ocuparon sus sitios, y el bote volvió a bordo después de haberles dejado en el muelle.

Como el señor Well había dicho, allí esperaban dos coches, con los cocheros en el pescante y los lacayos en las portezuelas. Montaron nuestros amigos, los caballos arrancaron al trote, y tras pasar por las calles vecinas al puerto, llegaron al barrio de Fontabelle.

Es éste el barrio elegante donde viven los ricos comerciantes de Bridgetown. Soberbias casas y elegantes hoteles se alzan entre grupos de árboles, y de todas aquellas residencias la más suntuosa era, sin disputa, la de la señora Seymour.

Se había acordado que en lo que durase la escala nadie iría a bordo, y no se volvería a ver a Harry Markel hasta el día de la partida. Esto convenía a Harry, pues una vez instalados los pasajeros en Northing-House, el *Alerta* no recibiría ninguna visita, y el falso capitán Paxton correría menos peligro de ser reconocido.

Pero, por otra parte, la prolongación de la escala le inquietaba. El programa impuesto por la señora Seymour reducía a dos o tres días la estancia en las otras Antillas; pero en lo que se refería a la Barbada, se ignoraban las intenciones de dicha señora. Podía muy bien suceder que el *Alerta* permaneciese en Bridgetown una semana, tal vez dos, es decir, hasta el 20 de setiembre. Aun partiendo en esta fecha, y contando con una travesía media de veinticinco días de América a Europa, los pensionistas de la «Antilian School» estarían de regreso a mediados de octubre, casi al principio del año escolar. Era, pues, posible que la escala se prolongase hasta el día 20, lo que permitiría a los huéspedes de la señora Seymour explorar la isla por completo.

Esto era lo que pensaban Harry Markel y sus secuaces. Después de haber salido libres de tantos peligros, ¿se declarararía la fortuna en contra suya en la Barbada? Por si acaso, Harry Markel estaría más *Alerta* que nunca. Rehusaría cualquier invitación que le hicieran de Northing-House. Ni uno solo de sus hombres iría a tierra; esta vez ni Morden ni ningún otro tendría ocasión de ir a emborracharse en las tabernas de Bridgetown.

Magnífica propiedad es aquel dominio de Northing-House. El castillo se alza en el centro de un parque al que dan sombras los árboles más hermosos de la zona tropical. Alrededor se extienden plantaciones de caña, campos de algodones, y al Nordeste se ve un horizonte de bosques. Estanques y arroyos son alimentados de aguas frescas; vense también algunos ríos, y son numerosos los pozos, donde el agua se encuentra a escasa profundidad.

El intendente hizo entrar el señor Patterson y a los compañeros de éste en el vestíbulo del castillo, mientras algunos criados negros tomaban los equipajes y los conducían a las habitaciones dispuestas para albergar a los viajeros. Después el señor Well les introdujo en el salón donde la señora Catalina Seymour les esperaba.

Era ésta mujer de sesenta y dos años, cabellos blancos, ojos azules, rostro agraciado, elevada estatura, con aspecto de nobleza y de bondad, y a la que el señor Horacio Patterson no dejó de aplicar el *patuit Incessu Dea*, de Virgilio. La señora Seymour les hizo cordial recibimiento y no ocultó la alegría que experimentaba al recibir a los premiados en el concurso de la «Antilian School».

Roger Hinsdale, en nombre de sus compañeros, contestó en un discursillo bien preparado, bien sabido y bien recitado, que agradó mucho a la señora Seymour, la que

declaró a los pasajeros del *Alerta* que serían huéspedes de ella durante todo el tiempo que permaneciesen en la Barbada.

El señor Patterson respondió que los deseos de la señora Seymour eran órdenes para ellos y, como la dama les tendiese la mano, él depositó en ella el más respetuoso de los besos.

La señora Seymour, natural de la Barbada, pertenecía a rica familia que tomó posesión de aquel dominio al comenzar a formarse la colonia. Contaba entre sus antecesores al conde Carlisle, uno de los concesionarios de la isla. En aquella época todo propietario de tierras cedidas por él debía pagar anualmente el valor de 40 libras de algodón. De aquí las considerables rentas que producían aquellas propiedades, y, entre otras, Northing-House.

El clima de la Barbada es uno de los más sanos de las Antillas. El calor está atemperado por la brisa del mar. La fiebre amarilla, tan común y tan desastrosa en el archipiélago, no se ha extendido nunca por esta isla, que tampoco debe temer la violencia de los huracanes, tan temibles y frecuentes en estos sitios.

El gobernador de las Antillas inglesas, que reside en la Barbada, apreciaba mucho a la señora Seymour. Mujer de gran corazón, generosa y caritativa, los desgraciados no imploraban en balde a sus nobles sentimientos.

El almuerzo fue servido en la vasta sala del piso bajo. En la mesa abundaban los productos de la isla, pescado, caza y frutas, cuya variedad iguala al sabor. Los convidados apreciaron el almuerzo en lo que valía.

Si ellos estaban satisfechos de la acogida que les dispensaba la noble dama, ésta sentía colmada su satisfacción viendo en torno suyo a aquellos jóvenes viajeros, cuyos rostros, curtidos por el aire del mar, respiraban salud y contento.

Durante el almuerzo, y cuando se trató del tiempo que duraría la escala, dijo la señora Seymour:

—Yo creo, hijos míos, que no debe durar menos de quince días. Hoy es siete de setiembre, y partiendo el veintidós llegarán ustedes a Inglaterra a mediados de octubre. Tengo la esperanza de que la estancia en la Barbada no les disgustará. ¿Qué dice usted a esto, señor Patterson?

—Señora —respondió éste inclinándose—, nuestros días le pertenecen a usted, y puede disponer de ellos como guste.

—Si yo no escuchase más voz que la de mi corazón, no les dejaría a ustedes volver a Europa. ¿Y qué dirían las familias de ustedes? ¿Qué diría su esposa, señor Patterson, al ver que usted no regresaba?

—El caso está previsto —contestó el mentor—. Sí, en el caso de que el *Alerta* desapareciera y transcurrieran años sin recibir noticias mías.

—¡Oh! ¡Eso no sucederá! —afirmó la señora Seymour—. La travesía ha sido feliz al venir y lo será al regreso. Tienen ustedes un buen barco. El capitán Paxton es un marino excelente.

—Ciertamente —dijo el señor Patterson—. No tenemos más que alabanzas para su conducta.

—No lo olvidaré —respondió la señora Seymour.

—Tampoco, noble señora, olvidaremos nosotros el día en que hemos tenido el honor de presentarle nuestros homenajes, ese *dies albo notando lapillo*, y como dice Marcial: *Hanc lucem láctea gemma nocti*, o como dice Horacio: *Cressa ne careat pulchra dies nota*, o según Estacio: *Creta signare diem*.

Felizmente, el señor Patterson se detuvo en esta última cita, que los jóvenes creyeron necesario interrumpir con sus alegres aplausos.

No era probable que la señora Seymour hubiera comprendido aquellos latines; pero no podía dejar de agradecer la intención del elocuente mentor. Tal vez alguno de los alumnos

no había entendido tampoco las frases atribuidas a Marcial, Estacio y Horacio; y, en efecto, cuando estuvieron solos, Roger Hinsdale dijo al señor Patterson.

–¿Cómo traduce usted exactamente *creta signare diem*?

–Señalar un día con tiza, o sea, piedra blanca, *láctea gemma*. ¿Cómo no ha entendido usted lo que seguramente ha comprendido la señora Seymour...?

–¡Oh...! –interrumpió Tony Renault.

–¡Sí...! ¡Sí...! –afirmó el mentor–. Ese admirable latín se entiende solo.

–¡Oh...! –repitió Tony Renault.

–¿Por qué lo dudas?

–Porque el latín, aun siendo admirable, no siempre se comprende como usted dice –afirmó Tony Renault–. Y si usted me permite citarle una frase y quiere usted traducirla...

Seguramente el incorregible mozo bromeaba como de costumbre, y así lo comprendieron sus compañeros. .

–Veamos... Diga usted –respondió el señor Patterson ajustándose las gafas con ademán doctoral.

–La frase es ésta: *Rosam angelum letorum*.

–¡Ah! –dijo el señor Patterson, que pareció sorprendido–. ¿Y de quién es esa frase?

–De un autor desconocido; pero eso no importa. ¿Qué significa?

–No significa nada, Tony... Son palabras sin sentido. *Rosam*, la rosa, acusativo; *angelum*, el ángel, acusativo; *letorum*, felices, genitivo del plural...

–Perdone usted –replicó Tony Renault, en cuya mirada brillaba la malicia–. Esa frase tiene una significación precisa.

–¿Que usted conoce?

–Que yo conozco.

–¡Ah...! Pues buscaré..., buscaré –dijo el mentor.

Y, en efecto, como se verá, debía buscar por Largo tiempo.

Desde aquel día empezaron las excursiones, en las que con frecuencia tomaba parte la señora Seymour. Se visitó no solamente el dominio de Northing-House, sino también las otras regiones de la costa oriental. Bridgetown no fue el único que tuvo el privilegio de albergar a los huéspedes de la opulenta dama. Ellos llevaron la exploración hasta los pueblos del litoral, y la señora Seymour gozaba infinito con las alabanzas que de su isla hacían.

De aquí resultó que durante la escala los pasajeros se olvidaron completamente del *Alerta*. Ni una vez tuvieron ocasión de ir a bordo. Harry Markel y los suyos estaban siempre ojo avizor, y aunque no surgió ningún incidente que pudiera comprometerles, deseaban abandonar la Barbada. Cuando estuvieran en alta mar se encontrarían fuera de peligro y darían a aquel drama el desenlace proyectado.

Sin exageración puede afirmarse que la isla es un inmenso jardín lleno de frutas y flores. De este jardín, que es también huerta, la industria agrícola saca profusamente el arroz y el algodón llamado «de la Barbada», muy solicitado en los mercados de Europa. La producción de azúcar es considerable. Añádase que los establecimientos industriales se encuentran en creciente prosperidad, pues no se cuenta menos de quinientas fábricas en la Barbada.

Varias veces, por prolongar sus excursiones, los turistas no pudieron regresar a Northing-House, aunque esto era lo excepcional, y lo frecuente que todas las noches se reunieran en los salones del castillo. En diversas ocasiones los notables de Bridgetown, su excelencia el gobernador, los miembros del Consejo ejecutivo y algunos funcionarios se sentaron a la mesa de la señora Seymour.

El día 17 hubo una gran fiesta, a la que acudieron unos sesenta invitados, fiesta que debía terminar con fuegos artificiales. Los jóvenes estudiantes disfrutaron todos los

honores de ella sin distinción de nacionalidad. Respecto a este punto, la señora Seymour repetía :

–No quiero ver aquí ni ingleses, ni franceses, ni holandeses, ni suecos, ni daneses... No... Nada más que antillanos, compatriotas míos.

Después de un excelente concierto jugóse al whist, y Horacio Patterson, compañero de la señora Seymour, hizo, no sin legítimo orgullo, una extraordinaria jugada, de la que aún se habla en las Indias occidentales.

Así transcurrió el tiempo con tal rapidez, que los días eran horas y las horas minutos para los huéspedes de Northing-House. Llegó el día 21 de setiembre sin que se dieran cuenta de ello. Harry Markel no les había vuelto a ver a bordo; pero ya no tardarían en ir, puesto que la partida estaba fijada para el día veintidós.

La víspera la señora Seymour manifestó deseos de visitar el *Alerta*, lo cual produjo gran satisfacción a Luis Clodión y a sus compañeros, muy contentos por poder hacer los honores del navío, como ella les había hecho los de su castillo. La excelente señora quería conocer al capitán Paxton y darle las gracias; además tenía que hacerle una petición.

Así, pues, por la mañana los coches abandonaron el castillo y se detuvieron en el muelle de Bridgetown. El bote mayor de la Dirección marítima trasladó a bordo a los visitantes.

Harry Markel había sido prevenido de esta visita por el intendente, y sus compañeros y él hubieran deseado que no se efectuara, pues siempre temían alguna imprevista complicación.

–¡Al diablo esas gentes! –había gritado John Carpenter.

–Bien..., pero hay que estar correctos –había contestado Harry Markel.

La señora Seymour fue recibida con la consideración y el respeto que exigía su posición en la Barbada. Ella manifestó antes de nada su gratitud al capitán. Respondió éste cortésmente, y la castellana añadió que para premiar el celo de los tripulantes daba una gratificación de quinientas libras. Corty dio la señal de los hurras, que conmovieron a la dama.

La señora Seymour visitó el comedor, los camarotes y después la toldilla. De todo pareció muy satisfecha, felicitando calurosamente a Horacio Patterson cuando este mostró la terrible serpiente colocada en actitud espantosa en el palo de mesana.

–¡Cómo! –exclamó la señora Seymour–. ¿Es usted, señor Patterson, el que ha dado muerte a este horrible monstruo...?

–Yo mismo –respondió el señor Patterson–; y si muerto resulta tan terrible, juzgue usted lo que sería en vida, cuando adelantaba hacia mí su lengua trigonocéfala.

Si al oír aquello no soltó Tony Renault la carcajada fue porque Luis Clodión le pellizcó hasta hacerle sangre.

–Parece tan viva como cuando la maté... –añadió el señor Patterson.

–¡Está lo mismo! –respondió Tony Renault.

De vuelta a la toldilla, la señora Seymour preguntó a Harry Markel:

–¿Es mañana cuando parte usted, capitán Paxton?

–Mañana al amanecer, señora.

–Pues bien: tengo que pedirle un favor. Se trata de un joven de veinticinco años, hijo de una de mis sirvientes, que regresa a Inglaterra para desempeñar las funciones de segundo en un barco mercante. Le agradecería a usted mucho que le diese pasaje en el *Alerta*.

Le conviniera o no a Harry Markel, era evidente que no podía negarse, puesto que el barco navegaba por cuenta de la señora Seymour. Se limitó, pues, a responder:

–Que venga mañana a bordo ese joven y será bien recibido.

La señora Seymour dio nuevas gracias al capitán, recomendándole después para la travesía al señor Patterson y a los jóvenes, de los que ella respondía a sus familias,

concluyendo con la afirmación, punto esencial por el que Harry Markel y su gente se habían expuesto a tan graves peligros, que el señor Patterson y los pensionados recibirían aquel mismo día la prima de setecientas libras prometidas a cada uno. El señor Patterson, con gran sinceridad, manifestó que aquello era abusar de la generosidad de la castellana de Northing-House, y de esta opinión fueron Roger Hinsdale, Luis Clodi6n y otros; pero habiendo manifestado la se1ora Seymour que la negativa le disgustarí­a, no se insistió, con gran satisfacci6n de John Carpenter y los tripulantes.

Despu3s de despedirse amistosamente del capitán, la se1ora Seymour y sus hu3spedes tomaron sitio en el bote, que les volvi6 al muelle, donde les esperaban los carruajes que les condujeron al castillo para pasar allí el ú­ltimo día.

Cuando hubieron abandonado el *Alerta*, exclamó Corty:

–¡Esto es un hecho!

–¡Mil diablos! –añadió John Carpenter–. He creído que esos imbéciles iban a rehusar la prima... ¡Bueno fuera haberse jugado la cabeza para volver con los bolsillos vacíos!

–¿Y ese marinero...? –preguntó Corty.

–¡Bah! –respondió el contra­maestre–. Uno más... Creo que no será un obstáculo para nuestros planes.

–No –respondió Corty–, y yo me encargo de él.

Aquella noche hubo gran comida, que reunió en Northing-House a los notables de la colonia y a nuestros amigos. Terminada, y despu3s de despedirse, los pasajeros del *Alerta* volvieron a bordo. Cada cual había recibido en guineas, encerradas en una bolsita de seda, la prima que se sabe.

Una hora antes había llegado el joven para el que la se1ora Seymour había solicitado pasaje, siendo conducido al camarote que debía ocupar.

Todo estaba dispuesto para aparejar al siguiente día, y al amanecer el *Alerta* abandonaría el puerto de Bridgetown, su última escala en las Indias occidentales.

CAPÍTULO XXII

PRINCIPIOS DE TRAVESÍA

A las diez de la mañana el *Alerta* había dejado tras el horizonte la parte extrema de la Barbada, la isla que más avanzaba al Este de las que forman la cadena microantillana.

Resultaba, pues, que aquella breve visita de los pensionados a su país natal se había efectuado en las condiciones más favorables.

No habían sufrido en el curso de su travesía las violentas perturbaciones atmosféricas tan frecuentes en aquellos parajes. Empezaba el viaje de regreso. En vez de volver a Europa, el navío, del que Harry Markel y sus cómplices serían dueños desde el día siguiente, iba a hacer rumbo hacia los mares del Pacífico.

En efecto: al parecer, los pasajeros del *Alerta* no podían escapar a la triste suerte que aquellos bandidos les reservaban.

La próxima noche serían sorprendidos en sus camarotes y asesinados, sin haber podido defenderse. ¿Y quién descubriría nunca el sangriento drama del *Alerta*? Despu3s de las informaciones marítimas del caso, el navío figuraría entre los barcos perdidos de los que no se tiene noticia. Las pesquisas para hallarlo serían inútiles, pues bajo otro nombre y

pabellón, con algunas modificaciones en su casco y arboladura, el capitán Markel emprendería con él sus criminales campañas en los mares del Pacífico occidental.

La presencia del nuevo marinero no traía probabilidad de salvación. Los pasajeros a bordo eran ahora once, y Harry Markel y sus compañeros diez solamente; pero éstos tenían la ventaja que proporciona la sorpresa. ¿Y cómo oponer eficaz resistencia a aquellos hombres robustos y acostumbrados a verter sangre? Además la catástrofe se verificaría por la noche. Las víctimas serían acometidas mientras durmieran; implorar la piedad de aquellos miserables sería inútil.

Así, pues, todo favorecía a aquel audaz malhechor, que realizaría por completo sus planes. Había tenido razón oponiéndose a las dudas de John Carpenter y los otros. Habían salido bien de la navegación a través de las Antillas, y la estancia en la Barbada les valía una cantidad de siete mil libras, sin hablar de la prima concedida a ellos por la señora Seymour.

El marinero embarcado en el *Alerta* se llamaba Will Mitz. Contaba veinticinco años, apenas cinco más que Roger Hinsdale, Luis Clodión y Alberto Leuwen.

Era Will Mitz de regular estatura, bien plantado, ágil y delgado, como lo exige el oficio de gaviero, y su aspecto indicaba honradez y franqueza. Era también un mozo servicial, de buenas costumbres, de irreprochable conducta y de sentimientos religiosos muy arraigados. Jamás se habla hecho acreedor a un castigo y ninguno demostraba más sumisión ni desplegaba mayor celo en las cosas del servicio. Embarcado desde los doce años como grumete, fue, sucesivamente, marinero y segundo contraestre. Era el hijo único de la señora Mitz, viuda desde hacía varios años y que desempeñaba el cargo de doncella de confianza en el castillo de Northing-House.

Después de un último viaje por los mares del Sur, Will Mitz permaneció junto a su madre durante dos meses. La señora Seymour había podido apreciar las cualidades del honrado mozo. Gracias a sus relaciones, acababa de obtener el puesto de contraestre a bordo de un barco de carga en Liverpool para Sydney, Australia. No había duda de que Will Mitz, que poseía sólidos y prácticos conocimientos de navegación, inteligente y celoso en el cumplimiento de su deber, llegaría a oficial de la marina mercante. Bravo y resuelto, poseía esa imperturbable sangre fría que es indispensable a la gente del mar y que debe ser su cualidad primera.

Esperaba Will Mitz en Bridgetown la ocasión de embarcarse para Liverpool, cuando el *Alerta* ancló en el puerto de la Barbada, y entonces ocurriósele a la señora Seymour la idea de hablar con el capitán Paxton a fin de asegurar el regreso a Europa del joven marinero. En estas condiciones iba, pues, Will Mitz a hacer la travesía a Liverpool. Desde allí Horacio Patterson y sus compañeros regresarían a Londres por el camino de hierro, y llegarían a la «Antilian School», donde serían recibidos como ellos se merecían,

Will Mitz no pensaba permanecer ocioso durante la travesía, y el capitán Paxton podía emplearle en remplazo del marinero que había tenido la desgracia de perder en la bahía de Cork.

La noche del día 21, Will Mitz llevó su equipaje a bordo del *Alerta*, después de despedirse de la señora Seymour y abrazar a su madre.

Cediendo a instancias de la buena señora, aceptó una pequeña cantidad que le permitiría esperar en Liverpool la partida de su barco.

Harry Markel no creyó prudente mezclar a Will Mitz con su gente, lo cual supondría un obstáculo para la realización de su proyecto. En la toldilla había un camarote desocupado, y allí se instaló el nuevo pasajero.

Así que llegó, Will Mitz dijo a Harry Markel:

–Capitán Paxton, deseo ser útil a bordo. Estoy a su disposición, y si usted quiere haré mi cuarto.

–Sea –contestó Harry Markel.

Conviene decir que el personal del navío no fue del agrado de Will Mitz. Y si el aspecto del tres mástiles le pareció irreprochable, aquellos rostros, donde se reflejaban las pasiones violentas; aquellas fisonomías feroces, cuya falsía se disimulaba mal, no eran para inspirarle confianza, y resolvió guardar cierta reserva con la tripulación.

Por lo demás, aunque Will Mitz no conocía al capitán Paxton, había oído hablar de él como de excelente marino, aun antes de que mandase el *Alerta*, y la señora Seymour no había hecho la elección sin informarse antes seriamente. Aparte esto, durante su estancia en Northing-House, los jóvenes pasajeros habían hecho grandes elogios del capitán Paxton, y alabado la habilidad, de la que dio pruebas durante la tempestad en las Bermudas. La travesía se había efectuado satisfactoriamente, y era de esperar que lo mismo sucedería en la de regreso. Will Mitz acabó por decirse que la primera impresión recibida al entrar en el *Alerta* no tardaría en desvanecerse.

Cuando Corty supo que Will Mitz había ofrecido sus servicios, dijo a Markel y a Carpenter:

–He aquí una adquisición con la que no contábamos... Un famoso marinero para ayudarte, John.

–Y que puede ponerse al timón con toda confianza –añadió no menos irónicamente John Carpenter–. Con timonel semejante, no hay temor de extraviarse, y el *Alerta* irá derecho a Liverpool.

–Donde, sin duda, la policía, prevenida, nos recibirá con los honores debidos –dijo Corty.

–Basta de bromas –dijo Harry Markel–, y que durante veinticuatro horas tengan todos cuidado con lo que hablan.

–Tanto más cuanto que me ha parecido que el marinero nos miraba de una manera singular –advirtió Carpenter.

–En todo caso –dijo Harry Markel–, si él habla, contestadle poco o nada. Y, sobre todo, que cuide Morden de no volver a las andadas.

–¡Bien! –acabó Corty–. Cuando no ha bebido, Morden es más callado que un pez, y se le impedirá que beba hasta que lo hagamos a la salud del capitán Markel.

No pareció que Will Mitz quisiera entablar conversación con los tripulantes. Desde su llegada se retiró a su camarote, donde colocó su equipaje, aguardando el regreso de los pasajeros.

Al día siguiente Will Mitz encontró en la popa lo que no hubiera encontrado en la proa del navío: buenas gentes que se interesaban por él. Especialmente Tony Renault y Magnus Anders se mostraron muy satisfechos de poder hablar de cosas del mar con un marinero.

Después de almorzar, Will Mitz fue a pasearse por el puente, fumando su pipa. El *Alerta* llevaba sus velas bajas, sus gavias y masteleros de juanete. Debía dar larga bordada al Nordeste para pasar por la embocadura del canal de Bahamas, más allá de las Antillas, y aprovechar las corrientes del Gulf-Stream, que se dirigen hacia Europa. Así es que Will Mitz se asombró de que el capitán llevase las amuras a estribor en vez de a babor, lo que le alejaba al Sudeste. Pero, sin duda, Harry Markel tenía sus motivos para hacerlo así, y no le correspondía a Will Mitz interrogarle. Además pensaba que el *Alerta*, después de recorrer 50 ó 60 millas, volvería a tomar la dirección Nordeste que era la lógica.

En realidad, Harry Markel tenía su intención al maniobrar de aquel modo, a fin de ganar la punta meridional de África y de vez en cuando observaba si el timonel mantenía al navío en esta dirección.

Tony Renault, Magnus Anders y dos o tres de sus compañeros hablaban con el joven marinero, paseándose ya por el puente, ya por la toldilla. Le dirigían preguntas relativas a su profesión, ya que no habían podido hacerlas al poco comunicativo capitán. Al menos Will Mitz contestaba con agrado, viendo el gusto que ellos tenían en tratar de cosas del mar.

Preguntáronle primero qué países había visitado en el curso de sus navegaciones, ya al servicio del Estado, ya en barcos mercantes.

–He viajado desde los doce años, es decir, desde mi infancia –respondió Will Mitz.

–¿Ha atravesado usted varias veces el Atlántico y el Pacífico? –preguntó Tony Renault.

–Varias veces, en efecto, ya a bordo de veleros, ya de *steamers*.

–¿Ha hecho usted alguna campaña en barco de guerra? –preguntó Magnus Anders.

–Sí –repuso Will Mitz–, cuando Inglaterra envió una de sus escuadras al golfo de Petchili.

–¿Ha estado usted en China? –exclamó Tony Renault, expresando la admiración que le causaba un hombre que había llegado a las costas del Celeste Imperio.

–Sí, señor Renault, y le aseguro a usted que no es más difícil ir a la China que a las Antillas.

–¿Y en qué navío? –preguntó John Howard.

–En el crucero acorazado *Standard*, con el contraalmirante Sir Harry Walker.

–¿Iba usted de grumete? –inquirió Magnus Anders.

–De grumete, sí.

–¿Y había cañones grandes en el *Standard*? –preguntó Tony Renault.

–Muy grandes..., de veinte toneladas.

–¡De veinte toneladas! –repitió Tony Renault.

Y se comprendía que el intrépido mozo deseaba disparar una de aquellas formidables piezas de artillería.

–Pero no ha sido a bordo de buques de guerra donde ha navegado usted más, ¿verdad? –dijo Luis Clodión.

–No –respondió Will Mitz–. Al servicio del Estado no estuve más que tres años; mi aprendizaje de gaviero lo he hecho a bordo de barcos mercantes.

–¿En cuáles? –preguntó Magnus Anders.

–En el *North's-Brothers*, de Cardiff; con él fui a Boston, y en el *Great Britain*, de Newcastle.

–¿Un barco grande? –dijo Tony Renault.

–Ciertamente: de tres mil quinientas toneladas, y que había tomado su cargamento completo de carbón para Melbourne.

–Y a la vuelta, ¿qué cargamento traían ustedes?

–Trigo de Australia, con destino a Leith, el puerto de Edimburgo.

–¿Le agrada a usted más navegar en barcos de vela que en los de vapor? –dijo Niels Harboe.

–Lo prefiero –respondió Will Mitz–. Es más marino, y, en general, esas travesías son más rápidas que las otras; además, no se navega entre el humo del carbón... ¡Nada más hermoso que un barco, con todas sus velas al viento, haciendo quince o dieciséis millas por hora!

–¡Sí..., lo creo..., lo creo! –exclamó Tony Renault, al que su imaginación arrastraba a través de todos los mares del mundo–. ¿Y en qué navío va usted a embarcar ahora?

–En el *Elisa Warden*, de Liverpool; un soberbio barco de cuatro palos, de acero, de tres mil ochocientas toneladas, que ha llegado de Thio, en Nueva Caledonia, con un cargamento de níquel.

–¿Y qué cargamento va a tomar en Inglaterra? –preguntó John Howard.

–Hulla para San Francisco, y sé que está ajustado para la vuelta a Dublín con trigos del Oregón.

–¿Cuánto debe durar el viaje? –preguntó Magnus Anders.

–De once a doce meses.

–¡Ah! –exclamó Tony Renault–. Esas son las travesías que me agradecería hacer... ¡Un año entre el cielo y el agua...! El océano Atlántico..., el mar del Sur..., el océano Pacífico... ¡Ir por el cabo de Hornos y volver por el de Buena Esperanza! ¡Es casi la vuelta al mundo!

–Vamos –respondió Will Mitz sonriendo–, a usted le gusta la gran navegación...

–Seguramente; y más aún como marinero que como pasajero.

–Bien dicho... Veo que le agrada la mar.

–Si se les escuchase a él y a Magnus Anders –afirmó Niels Harboe riendo–, sería preciso abandonarles la dirección del barco...

–Desgraciadamente –dijo Luis Clodión–, Magnus y Tony tienen demasiada edad para empezar a aprender el oficio de marinos.

–¡Ni que tuviéramos sesenta años! –dijo Tony.

–No..., pero sí veinte –contestó el sueco–; y tal vez es algo tarde.

–¡Quién sabe! –respondió Will Mitz–. Ustedes son atrevidos, listos, de buen aspecto, y con esas cualidades el oficio se aprende pronto. Claro está que vale más empezar joven; pero para la marina mercante no hay edad reglamentaria.

–En fin –dijo Luis Clodión–. Tony y Magnus pensarán en ello cuando terminen sus estudios en la «Antilian School».

–Y cuando se sale de la «Antilian School» –concluyó Tony Renault–, se tiene aptitud para cualquier oficio. ¿No es verdad, señor Patterson?

El mentor, que acababa de llegar, parecía algo preocupado. Tal vez pensaba en la famosa frase latina cuyo sentido aún no había encontrado... Tony Renault, que le miraba con aire burlón, no hizo ninguna alusión al asunto.

Puesto al tanto de la conversación, dio la razón al joven pensionado, que tan animosamente sostenía el pabellón de la escuela antillana. Y él mismo se puso como ejemplo. Él era administrador de la «Antilian School», es decir, absolutamente lego en conocimientos marítimos. Ni aun en sueños había viajado a través de los océanos... Los únicos barcos que había visto eran los que suben y bajan por el Támesis... Pues bien: sólo por el hecho de pertenecer al personal administrativo de la célebre institución, se había encontrado capaz de afrontar las cóleras de Neptuno.

–Sin duda, que al principio, y durante algunos días –dijo–, he experimentado el efecto de los vaivenes y sacudidas. Pero al presente, ¿no estoy completamente libre del mareo? ¿No tengo el equilibrio de un marino? Créanme: *expuerto crede Roberto*.

–Horacio –dijo Tony Renault.

–Horacio, puesto que he sido bautizado con el mismo nombre que el divino Flaco. Y si no deseo luchar con tempestades y ciclones, ni ser juguete de los huracanes, al menos los contemplaré con mirada firme y sin palidecer.

–Le doy a usted mi enhorabuena, señor Patterson –dijo Will Mitz–. Pero preferible es que no haya que hacer la prueba. Yo he pasado por esos trances, y he visto a los más valientes presa del espanto al verse impotentes ante la tempestad.

–¡Oh! –dijo el señor Patterson–. No es que yo quiera provocar el furor de los elementos. Lejos de mí tal idea, impropia de un hombre prudente, de un mentor, de un encargado de almas jóvenes que siente todo el peso de su responsabilidad. Por lo demás, Will Mitz, yo espero que nada tendremos que temer.

–Así lo espero yo también, señor Patterson–. En la época actual, y en esta parte del Atlántico, el mal tiempo es raro, verdad que siempre es' de temer una tormenta, y nunca se sabe cuánto durará ni cómo será. Sin duda, tendremos alguna, pues en el mes de setiembre son frecuentes, y hago votos por que no se conviertan en violentas tempestades.

–Todos lo deseamos –respondió Niels Harboe–. Sin embargo, si el mal tiempo viene, confiemos en nuestro capitán. Es hábil marino.

–Sí –intervino Will Mitz–, sé que así lo ha probado el capitán Paxton, del que he oído hablar con elogio en Inglaterra.

–Elogio merecido –dijo Hubert Perkins.
–Y la tripulación –preguntó Will Mitz–, ¿la han visto ustedes en acción?
–John Carpenter parece ser un contraamaestre muy entendido, y su gente conoce bien la maniobra de un navío.
–No son muy habladores –dijo Will Mitz.
–No, pero su conducta es buena –respondió Magnus Anders–. Además, la disciplina a bordo es severa, y el capitán Paxton no permite nunca que un marinero baje a tierra. Nada hay que reprocharles.
–Tanto mejor –dijo Will Mitz.
–Y no pedimos más que una cosa –añadió Luis Clodión–, y es que la campaña prosiga como hasta el presente.

CAPÍTULO XXIII

LLEGA LA NOCHE

A sí transcurrió la primera mañana del viaje de regreso. La vida de a bordo iba a tomar de nuevo su regularidad de costumbre, cuya monotonía no sería rota más que por los incidentes del mar, muy raros cuando el tiempo es bueno y favorable el viento.

Como de costumbre, el almuerzo fue servido en el comedor, donde se reunían los pasajeros, bajo la presidencia del señor Patterson y atendidos por el mayordomo.

Esto pareció algo singular a Will Mitz, ya que la costumbre establece que el capitán se sienta a la mesa del comedor en los barcos mercantes.

En vano Will Mitz procuró entablar conversación con John Carpenter o con los compañeros de éste. No encontraba allí ni señales de la unión que se establece entre la gente de mar, a pesar de que, dadas las funciones que él desempeñaría a bordo del *Elisa Warden*, el segundo del *Alerta* podía tratarle de igual a igual.

Después del almuerzo, Will Mitz volvió al puente con los jóvenes pasajeros que tan bien le recibían.

Durante la tarde no faltaron distracciones. Como el viento no era fuerte ni grande la marcha, echáronse sedales, y los pasajeros se entregaron al placer de la pesca, que fue fructuosa.

A los más entusiastas, que eran Tony Renault, Magnus Anders, Niels Harboe y Axel Vickborn, se unió Will Mitz, muy hábil pescador.

No ignoraba nada del oficio de marinero, y estaba dotado de destreza e inteligencia, que no escaparon ni a Harry Markel ni al contraamaestre.

La pesca duró varias horas. Se lograron bonitos de excelente calidad, sollos de gran tamaño, cuyas hembras pesan hasta 200 libras y producen un millón de huevos, siendo muy abundantes en el Atlántico y el Mediterráneo.

Los sedales recogieron varias merluzas, que en grandes grupos siguen a los barcos; peces espada, y también algunos gimnotos de cuerpo alargado como el de las serpientes, y que frecuentan los parajes de América.

Antes de que Will Mitz pudiera detenerle, el señor Patterson cometió la imprudencia de asir uno de estos gimnotos, y una descarga eléctrica le hizo rodar hasta la bitácora. Corrieron en su auxilio y le levantaron. Tardó algún tiempo en recobrase.

–Es peligroso tocar a esos bichos –dijo Will Mitz.

–Lo veo..., aunque tarde –contestó el señor Patterson estirando los brazos.

–Se dice que para el reuma son buenas esas descargas –dijo Tony Renault.

–Del mal el menos, entonces, puesto que yo soy reumático por naturaleza, y esto me habrá curado para siempre.

El incidente que más interesó a los pasajeros fue el encuentro de tres o cuatro ballenas, cetáceos que no son comunes en los parajes de las Antillas, que los balleneros no consideran como lugares de pesca.

–En pleno Pacífico es donde más abundan –dijo Will Mitz–; ya al Norte, en las bahías de la Columbia británica, donde depositan sus crías; ya al Sur, en las costas de Nueva Zelanda.

–¿Acaso ha hecho usted la pesca de la ballena?

–Sí; a bordo del Wrangel, de Belfast, en los alrededores de las islas Kuriles y en el mar de Ojotsk. Pero para esta pesca es preciso ir provistos de piraguas, sedales, arpones, arponeros, y no se efectúa sin grandes riesgos y sin causar bastantes víctimas.

–¿Y es fructífera? –dijo Niels Harboe.

–Sí y no –contestó Will Mitz–. Mucho vale la habilidad, pero más la suerte, y a veces acontece que la campaña termina sin haber sido posible pescar una ballena.

Las que acababan de ser señaladas resoplaban a más de tres millas del *Alerta*, y fue imposible acercarse a ellas, con gran disgusto de los pasajeros. Aun desplegando todo su velamen, el barco no hubiese podido ganarles en velocidad, pues corrían con tal rapidez que a una piragua le hubiera costado gran trabajo reunirse a ellas.

A medida que el sol descendía en el horizonte, disminuía el viento, las nubes del poniente, espesas y lívidas, permanecían inmóviles. Si el viento se levantaba de esta parte, sería viento tempestuoso de escasa duración. En el otro lado se acumulaban gruesos vapores que subían hasta el cenit y harían muy oscura la noche.

Era de temer que brillasen los relámpagos y se dejaran oír los truenos, pues el calor era intenso, la atmósfera pesada, saturada de electricidad.

Mientras los sedales estaban fuera, Harry Markel había hecho que botasen una de las barcas, pues algunos de aquellos peces eran tan pesados que no se hubiera podido izarles directamente a bordo. El mar quedó en calma, y aquel bote no fue colocado en su sitio. Harry Markel tenía, sin duda, sus razones para dejarlo fuera.

El *Alerta* llevaba desplegado todo su velamen para aprovechar la últimas bocanadas de viento. Will Mitz creía que el capitán dirigiría el barco hacia el Nordeste cuando la brisa aumentase. Durante todo el día había esperado en vano la orden de virar de bordo, y no llegaba a comprender las intenciones de Harry Markel.

Desapareció el sol entre grandes nubes que interceptaban sus últimos rayos. La noche caería rápidamente, pues en aquellas latitudes próximas al trópico, el crepúsculo es de corta duración.

Will Mitz no creía que Harry Markel conservase aquel velamen hasta el día. Podía estallar una tormenta, y sabido es la violencia y rapidez con que se desencadenan en estos parajes.

Un barco sorprendido en estas condiciones no tiene tiempo de largar sus escotas y recoger sus velas. En algunos instantes puede verse en el caso de tener que cortar su arboladura para levantarse.

Un marino prudente no debe, pues, exponerse a tales riesgos, a menos que el tiempo no esté completamente seguro, y es preferible dejar solamente las gavias, el trinquete, la cangreja y los foques.

A las seis, después de haber subido a la toldilla, donde entonces estaban reunidos el señor Patterson y sus compañeros, Harry Markel ordenó levantar la tienda, como se hacía todas las noches. Después de observar otra vez el tiempo, dijo:

–A cargar los sobrejuanetes y masteleros de juanetes.

Esta orden fue transmitida inmediatamente por John Carpenter, y los tripulantes se dispusieron a ejecutarla.

No hay que decir que, según su costumbre, Tony Renault y Magnus Anders gatearon por los obenques del palo mayor con una ligereza que siempre provocaba en el mentor tanta admiración como inquietud..., y también el disgusto de no poder imitarles.

Aquella vez Will Mitz, no menos ágil, les siguió, llegando los tres a las barras casi al mismo tiempo, y se ocuparon en cargar el gran mastelero de juanetes.

–Sujétense bien, señores –les dijo–. Es una precaución que conviene tener.

–Nos sujetamos bien –respondió Tony Renault–. ¡Si cayéramos al mar, el señor Patterson se llevaría un disgusto tremendo!

Terminaron su faena al mismo tiempo que la tripulación hacía otro tanto en el mástil del trinquete, quedando al fin el barco bajo sus dos gavias, su trinquete, su cangreja y su pequeño foque, que apenas hinchaban los últimos soplos del viento. Ligeramente impulsado por la corriente, que empujaba hacia el Este, el barco no andaría mucho durante la noche.

Si estallaba alguna tormenta, no cogería desprevenido a Harry Markel. En algunos instantes cargaría la trinquete y cogería rizados bajos a las dos gavias.

Cuando Will Mitz bajó con Tony Renault y Magnus Anders a la toldilla, observó la brújula, alumbrada por la lámpara de bitácora.

Desde la mañana el *Alerta* debía haber recorrido ^unas 50 millas hacia el Sudeste, y él pensaba que durante la noche el capitán tomaría la dirección Nordeste.

Harry Markel advirtió que su nuevo pasajero manifestaba alguna sorpresa al verle mantener su dirección. Pero, severo observador de la disciplina, Will Mitz no se permitió hacer ninguna observación. Después de mirar por última vez el compás, mientras Corty estaba al timón, examinó el cielo y fue a sentarse al pie del palo mayor.

En este momento, Corty, creyendo que nadie le oía, se aproximó a Harry Markel y le dijo;

–Parece que Mitz piensa que no vamos por buen camino... Pues bien: se le pondrá en él esta noche, lo mismo que a los otros, y nada les impedirá ganar a nado a Liverpool si los tiburones respetan sus brazos y piernas.

Y el miserable debió encontrar muy chistoso lo que decía, pues lanzó una carcajada, que Markel reprimió con una mirada.

John Carpenter se unió a ellos.

–¿Conservamos siempre el bote mayor a remolque? –preguntó.

–Sí, John..., puede servirnos...

–Sí..., por si acaso tenemos que acabar la faena fuera del barco.

Aquella tarde la comida no se sirvió hasta las seis y media. En la mesa figuraban varios de los peces capturados durante el día, convenientemente dispuestos por Ranyah Cogh.

El señor Patterson declaró no haber comido cosa mejor; y manifestó su esperanza de que los jóvenes pescarían otros de la misma especie durante la travesía.

Terminada la comida, subieron todos a la toldilla, donde pensaban esperar a que cerrase la noche para retirarse a sus camarotes.

El sol, oculto tras las nubes, no había aún desaparecido en el horizonte, y hasta pasada una hora no sería noche completa.

Tony Renault creyó en aquel instante percibir una vela en dirección Este, y casi enseguida se escuchó la voz de Will Mitz:

–¡Barco a babor...!

Todas las miradas se dirigieron hacia este lado.

Un gran barco, que llevaba desplegadas sus gavias y velas bajas aparecía a distancia de cuatro millas. Sin duda, allí encontraba más viento y caminaba a contrabordo del *Alerta*.

Luis Clodi3n y Roger Hinsdale fueron en busca de sus catalejos, y observaron al barco, que se aproximaba proa al Noroeste.

–¡Condenado barco! –murmur3 el John Carpenter al o3do de Harry Markel–. Dentro de una hora estar3 bien cerca.

As3 lo pensaron los dem3s. Si el viento ca3a los dos barcos permanecer3an quietos durante la noche, tal vez a media milla o a un cuarto el uno dei otro.

Y las circunstancias no eran las mismas que cuando pas3 el propio en la costa de Irlanda, pues si entonces Harry Markel pudo felicitarse por no haberse librado de los pasajeros, ahora el dinero de la se3ora Seymour estaba a bordo, y con la vecindad de aquel barco, el miserable no podr3a ejecutar sus proyectos.

–¡Maldici3n! –repet3a John Carpenter–. ¿No llegaremos a desembarazarnos de este colegio? ¿Ser3 preciso esperar a3n a la pr3xima noche?

El barco, aprovechando el poco viento, se acercaba al *Alerta*. Era un tres m3stiles de gran tama3o y cuya nacionalidad era imposible reconocer, pues su pabell3n no ondeaba al viento. Parec3a, no obstante, ser americano por su construcci3n y aparejo.

–No parece llevar mucha carga –dijo Magnus Anders.

–Parece, en efecto, que se ha hecho a la mar en lastre –respondi3 Will Mitz.

Tres cuartos de hora despu3s, el nav3o se encontraba a dos millas de! *Alerta*. Como la corriente le empujaba hacia el Noroeste, Harry Markel esperaba que pasar3a al *Alerta*, y por poco que esto fuera, a cinco o seis millas, entre la una y las cuatro de la ma3ana, admitiendo que hubiese lucha, los gritos no podr3an ser o3dos.

Media hora m3s tarde, cuando acab3 el crep3sculo, ning3n soplo de viento se dejaba sentir. Los dos barcos estaban inm3viles a menos de media milla de distancia.

A las nueve el se3or Patterson, con voz somnolienta, dijo:

–¿Es que no se piensa en retirarnos a nuestros camarotes?

–Es temprano a3n, se3or Patterson –respondi3 Roger Hinsdale.

–Dormir desde las nueve de la noche hasta las siete de la ma3ana es demasiado –a3adi3 Axel Vickborn.

–Y volver3 usted a Europa muy gordo –dijo Tony Renault.

–No tengan temor de eso –replic3 el mentor–. Sabr3 mantenerme siempre en los prudentes l3mites convenientes entre la delgadez y la obesidad.

–Se3or Patterson –dijo Luis Clodi3n–, ¿conoce usted el refr3n de los sabios de la antig3edad, que dice

Sex horas dormir3, sat es?

Y comenz3 a recitar los primeros versos de este d3stico de la escuela de Salerno...

–*Juveni senique* –continu3 Hubert Perkins.

–*Septem pigro* –prosigui3 John Howard.

–*Nulli concedimus octo!*–acab3 Roger Hinsdale.

Por m3s que al se3or Horacio Patterson le lisonjeara ver salir esta cita de los labios de los j3venes, ten3a muchos deseos de dormir, y dijo:

–Qu3dense, si les gusta, respirando el aire de la noche en la toldilla. Pero yo..., yo ser3 ese *piger*..., hasta ese *nullus*..., y me voy a acostar...

–Buenas noches, se3or Patterson.

El mentor descend3 al puente y entr3 en su camarote. Se extend3 en su catre, abri3 el tragaluz para tener m3s fresco, y se durmi3 con el sue3o de los justos, despu3s de murmurar:

–*Rosam..., letorum..., angelum.*

Luis Clodión y sus compañeros permanecieron aún una hora al aire libre.

Hablaron del viaje a las Antillas, recordando este y el otro accidente, pensando en la alegría de contar a sus familias todo lo que habían hecho, y cuanto habían visto.

Harry Markel había izado su farol de luz blanca en el estay del trinquete, y el capitán del navío el suyo en la proa.

Esta es medida prudente en noches oscuras, pues las corrientes y contracorrientes pueden producir choques. Desde la toldilla se veía oscilar el farol de aquel barco, que, sin cambiar de sitio, se balanceaba a impulsos de las olas.

Tony Renault se prometía aquella vez no pasar de las *sex horas* recomendadas por la escuela de Salerno. Antes de las cinco de la mañana habría salido de su camarote y estaría en la toldilla; y si aquel barco desconocido estaba aún cerca del *Alerta*, se izaría el pabellón para conocer su nacionalidad.

A las diez todos los pasajeros dormían, excepto Will Mitz, que se paseaba por el puente.

Mil ideas agitaban el alma del joven marino... Pensaba en la Barbada, adonde no volvería antes de tres o cuatro años; en su madre, a la que no vería en tanto tiempo; en su embarco en el *Elisa Warden*; en el cargo que iba a ocupar en este navío; en el viaje que le llevaría por mares nuevos para él...

Además, pensaba en el *Alerta* y en aquellos jóvenes, por los que experimentaba viva simpatía. Sobre todo, Tony Renault y Magnus Anders le interesaban por el afán que por la navegación demostraban.

Pasaba después a la tripulación del *Alerta*, a aquel capitán Paxton, persona que le inspiraba involuntaria repulsión; a aquellos marineros que no le acogían con franqueza. ¿Se desvanecería la mala impresión que le habían causado? Mientras se entregaba a estas preocupaciones, Will Mitz paseaba de un extremo a otro del puente. Algunos marineros estaban tendidos: durmiendo unos, hablando en voz baja otros. Harry Markel, viendo que nada tenía que hacer aquella noche, había entrado en su camarote, después de ordenar que se le avisase si refrescaba el viento.

John Carpenter y Wagah, desde la toldilla, miraban la luz del tres mástiles cuya llama languidecía. Ligera bruma comenzaba a levantarse. Como era luna nueva, las estrellas palidecían tras los vapores y reinaba oscuridad profunda.

El navío vecino del *Alerta* llegó a no ser visible; pero estaba allí... Si se oían gritos, echaría al mar sus botes...

La tripulación de aquel barco debía de componerse de una treintena de hombres. ¿Cómo sostener la lucha, si se presentaba? En tales condiciones, Harry Markel hacía bien en aguardar. Había dicho: lo que no se hace una noche, se hace otra. Conforme se alejara el *Alerta* de las Antillas en dirección Sudeste, los encuentros con barcos serían más raros. Cierto que al amanecer, si los alisios volvían a soplar, Harry Markel debería virar y dirigirse al Noroeste.

Mientras John Carpenter y Wagah hablaban de estas cosas en la toldilla, dos de los hombres hablaban a babor, cerca del castillo.

Eran Corty y Ranyah Cogh. Se les veía juntos frecuentemente, pues Corty siempre andaba alrededor de la cocina para atrapar algún buen trozo reservado para él por el cocinero.

He aquí lo que hablaban:

–Decididamente Harry se pasa de prudente, Corty.

–Así es, Cogh; y tal vez hace bien. Con la seguridad de sorprenderles en sus camarotes mientras duermen, se les mandaría al otro mundo sin que tuviesen tiempo de lanzar un grito.

–Una cuchillada en el pescuezo impide pedir socorro.

–Sin duda, Ranyah; pero es posible que ellos intenten defenderse. ¿Y quién sabe si ese maldito barco se habrá acercado entre la bruma? Con que uno de esos mozos se arroje al mar y consiga llegar al navío, su capitán enviará veinte hombres a bordo del *Alerta*... No somos bastantes para resistirlos, y en el fondo de la cala nos llevará a las Antillas, y después de allí a Inglaterra; y esta vez la policía nos guardará bien..., ¡y ya sabes lo que nos aguarda, Ranyah...!

–¡El diablo se mezcla en todo esto! Después de tanta fortuna, la mala suerte trae a ese barco... ¡Y esta calma...! ¡Cuándo pienso que bastaría que el viento soprase durante una hora para que estuviésemos a cinco o seis millas...!

–Tal vez eso sucederá antes del día –dijo Corty–. Mientras tanto, tengamos cuidado con Will Mitz, que no parece hombre que se deje sorprender.

–Yo me encargo de él –declaró Ranyah Cogh–. Un buen golpe entre los hombros... No le daré tiempo ni para volverse...

–¿No estaba ahora paseándose por el puente?

–Sí, y ya no le veo. Estará tal vez en la toldilla.

–No; allí no están más que John Carpenter y el mayordomo, y ahora bajan.

–Entonces, Will Mitz habrá regresado al comedor. Si ese maldito barco no estuviera ahí, ahora sería el momento... En algunos instantes ni un solo pasajero quedaría a bordo.

–Pero, puesto que no hay nada que hacer, vamos a dormir –concluyó Corty.

Will Mitz había oído esta conversación. Estaba enterado de todo. En manos de quiénes estaba el barco; que el capitán era Harry Markel; que aquellos miserables tenían el proyecto de arrojar al mar a los pasajeros... ¡Y el abominable crimen hubiera sido ya realizado, a no estorbarlo la presencia del barco que la calma del tiempo retenía próximo al *Alerta*!

CAPÍTULO XXIV

WILL MITZ

Pocos minutos después de las once de aquella noche del 23 al 24 de setiembre, una barca navegaba entre la bruma por la superficie del mar. Dos remos la empujaban en dirección Este, según estimaban los pasajeros, pues la estrella Polar, oculta tras la niebla, no era visible.

El hombre que iba al timón debía lamentar que no hubiera tempestad, pues los relámpagos podrían indicar la dirección, y antes de que el mar fuera agitado por la tormenta, él habría franqueado la distancia que le separaba de su objeto y asegurado la salvación de todos. La barca contenía once personas: dos hombres y nueve jóvenes, los mayores de los cuales se habían puesto al remo. Uno de los hombres se levantaba de vez en cuando y procuraba ver a través de la bruma; prestaba oído...

La embarcación era el bote mayor del *Alerta*, que llevaba a los fugitivos. Luis Clodión y Axel Vickborn remaban en la proa. Will Mitz era el que iba al timón, buscando inútilmente su camino en medio de la oscuridad.

Hacía un cuarto de hora que habían perdido de vista al *Alerta*, y no veían la luz blanca del farol del tres mástiles, alejado una media milla, y que debía seguir en el mismo sitio.

He aquí lo que había ocurrido.

Después de la conversación sorprendida entre Corty y Ranyah Cogh, Will Mitz, saliendo de su escondite, volvió a la toldilla, donde permaneció algunos minutos pensando en lo que las circunstancias exigían en tal caso.

No había duda: el capitán Paxton y sus marineros habían sido asesinados a bordo del *Alerta*, y cuando los pasajeros llegaron, el navío se encontraba ya en manos de Harry Markel y sus cómplices.

Respecto a éstos, Will Mitz no ignoraba lo que los periódicos de las Antillas habían contado sobre los piratas del *Halifax*, su arresto y su fuga, que coincidía con la partida del *Alerta*. Después de adueñarse del barco, anclado en la ensenada de Farmar, la falta de viento les había impedido aparejar. Al siguiente día habían embarcado el señor Patterson y los pensionados de la «Antilian School». Lo que Will Mitz no se explicaba era el motivo por el cual Harry Markel no se había desembarazado de ellos, usando de igual procedimiento que el empleado con el capitán Paxton y los suyos.

Pero no era el momento oportuno para buscar tal explicación. Si los pasajeros no conseguían abandonar el *Alerta*, estaban perdidos. Soplaría el viento al amanecer, y los dos barcos se separarían, y el nuevo crimen se llevaría a efecto. Si no sucedía aquella noche, sería la próxima, y hasta durante el día, si el mar estaba desierto. Aunque advertido del peligro, Will Mitz no podía organizar una defensa seria; y puesto que una circunstancia, que se podía calificar de providencial, retardaba la perpetración del terrible crimen, era menester aprovecharla para buscar la salvación común.

Para reunirse al otro barco disponían del bote que, después de la pesca, iba a remolque, por órdenes de Harry Markel.

Hombre de arranque y de decisión, Will Mitz resolvió intentarlo todo para salvar a sus compañeros, lo que equivalía a salvarse a sí mismo.

¡Los piratas del *Halifax* a bordo del *Alerta*] Así se explicaba la antipatía que desde el primer momento le había inspirado el falso capitán Paxton, la repulsión que sentía por los tripulantes y la feroz reserva que con él guardaban aquellos hombres cargados de crímenes.

No había un momento que perder. Nadie ignora la rapidez con que el tiempo cambia en los parajes de los trópicos. Una ligera brisa bastaría para alejar al *Alerta*, que tenía dispuestas las gavias, el trinquete y la cangreja. Al mismo tiempo, el barco se alejaría en dirección contraria, y no habría la probabilidad de volverle a hallar: ¡improbabilidad ya tan incierta en medio de las brumas que impedían verle!

Lo primero era despertar a los pasajeros, uno tras otro, y prevenirles en algunas palabras, embarcándoles luego en el bote por la parte de proa, sin despertar la atención del marinero de cuarto.

Ante todo, Will Mitz quiso asegurarse de que Harry Markel seguía en su camarote, situado en uno de los ángulos de la toldilla, a la entrada. El ruido podía despertarle, y a no ponerle en situación de no poder llamar, la fuga se vería comprometida.

Will Mitz se deslizó hasta la puerta del camarote, y escuchó durante algunos instantes.

Harry Markel, que sabía que aquella noche no tenía nada que hacer, dormía profundamente.

Will Mitz regresó al fondo del comedor, y sin encender la lámpara suspendida del techo, abrió una de las ventanas de popa, colocadas a unos seis pies sobre la línea de flotación.

¿Era aquella ventana bastante ancha para que los pasajeros pudiesen bajar hasta el bote? Los jóvenes, sí; pero hombres algo robustos, no. Felizmente, el señor Patterson no era corpulento. Las pruebas sufridas durante la travesía le habían adelgazado aún más, a pesar de los banquetes, donde no perdía bocado, dados en obsequio de los pensionados de la «Antilian School».

En cuanto a Will Mitz, ágil y ligero, sabría deslizarse por la ventana.

La huida era, pues, posible, sin necesidad de subir a la toldilla, lo que quizá la hubiera impedido, y Will Mitz se dispuso a despertar a sus compañeros.

El primer camarote, cuya puerta abrió suavemente, fue el de Luis Clodi3n y Tony Renault.

Ambos dormían, y Luis Clodi3n no se despertó hasta el momento de sentir que una mano se apoyaba en su espalda.

–¡Silencio! –dijo Will Mitz–. Soy yo.

–¿Qué quiere usted?

–¡Silencio, repito! Corremos grandes peligros.

Y en cuatro palabras explicó la situación a Luis Clodi3n, que, comprendiendo su gravedad, tuvo fuerza para contenerse.

–Despierte usted a su compañero –añadió Will Mitz–. Yo voy a prevenir a los demás.

–¿Y cómo huir? –preguntó Luis Clodi3n.

–En el bote que está amarrado en la popa. El nos llevará al navío, que no debe de hallarse lejos.

No preguntó más Luis Clodi3n, y mientras Will Mitz abandonaba el camarote, despertó a Tony Renault, que saltó del catre así que estuvo al tanto de lo que acontecía.

En algunos instantes todos los jóvenes pasajeros estuvieron en pie, excepto el señor Patterson, al que no se le prevendría hasta el último momento; se le arrastraría, se le depositaría en el bote, sin darle ni aun el tiempo preciso para comprender.

Conviene decir en elogio de la «Antilian School» que ni uno solo de los pensionados mostró flaqueza ante el peligro. No se les escapó ni una queja, ni un grito de espanto, que hubieran comprometido aquella evasión, intentada en tan difíciles circunstancias.

Niels Harboe exclamó con enérgico acento:

–¡No me iré sin haber arrancado la vida a ese miserable!

Y se dirigió al camarote de Harry Markel.

Will Mitz le contuvo, diciendo:

–No hará usted eso, señor Harboe. Harry Markel podría despertarse en el momento de entrar usted. Podría llamar..., defenderse..., y bien pronto seríamos vencidos... Embarquémonos sin ruido... Una vez a bordo del navío, no dudo que su capitán querrá apoderarse del *Alerta* y de los bandidos que hay a bordo de él.

Este era el partido que convenía tomar.

–¿Y el señor Patterson? –preguntó Roger.

–Embarquen primero –contestó Will Mitz–, y cuando estén ustedes instalados le haremos bajar.

Luis Clodi3n y sus compañeros cambiaron sus trajes por otros más resistentes. De víveres nada se habló, pues sólo se trataba de reunirse al navío, que estaba a media milla. Si el bote tenía que aguardar a que se distase la bruma o amaneciese, sería visto por los tripulantes del *Alerta*; pero los fugitivos serían recogidos antes de que Harry Markel y los suyos pudieran perseguirles.

Lo más temible era que volviese el viento, pues en tal caso el navío se dirigiría al Oeste, y al llegar el día los fugitivos se verían expuestos a toda clase de peligros, sin agua ni víveres en aquella mar desierta.

Hubert Perkins recomendó a todos que llevasen sus bolsas, que contenían las guineas. Si al amanecer el *Alerta* había desaparecido, las 7.000 libras servirían para la repatriación de los fugitivos.

El momento había llegado.

Luis Clodi3n se acercó al camarote y se aseguró de que nada había turbado el sueño de Harry. Al propio tiempo, por la ventana de la toldilla observaba al marinero de cuarto.

Will Mitz, inclinándose fuera de una de las ventanas del cuadro, cogió la amarra y llevó la canoa bajo la bóveda de popa.

La bruma parecía aún más espesa. Apenas se distinguía el bote... Uno a uno, y sin gran trabajo, se fueron deslizado a lo largo de la cuerda que Will Mitz sostenía; John Howard y Axel Vickborn, los primeros; Hubert Perkins y Niels Harboe, después, seguidos por Magnus Anders, Tony Renault, Alberto Leuwen y Roger Hinsdale. Luis Clodi3n y Will Mitz permanecieron en el comedor.

Will Mitz iba a abrir la puerta del camarote del se1or Patterson, cuando Luis Clodi3n le detuvo.

–¡Cuidado! –murmur3–. El marinero de cuarto se acerca...

–Esperemos –dijo Will Mitz.

–Trae un farol –a1adi3 Luis Clodi3n.

–Cierre usted la puerta y no podr3 ver el interior del comedor.

El marinero se encontraba ya entre el palo mayor y el de trinquete. Aunque subiese a la toldilla, la espesa bruma le impediría distinguir el bote, ya presto para partir.

Por los movimientos desordenados del farol, Will Mitz comprendió que el que lo traía estaba borracho. Seguramente aquel hombre se había procurado una botella de ginebra o de brandy, y había bebido más de la cuenta.

Sin duda, oy3 ruido en la popa, y maquinalmente se dirigi3 allí. Cuando se convenciera de que todo estaba tranquilo regresaría seguramente a su puesto.

Así sucedió, y entonces Luis Clodi3n y Will Mitz se ocuparon del se1or Patterson.

Dormía éste profundamente y llenaba el camarote con sus sonoros ronquidos. Tal vez éste fue el ruido que atrajo la atenci3n del marinero. Era necesario apresurarse. Los pasajeros, ya embarcados, estaban inquietos e impacientes. A cada instante se imaginaban sorprender alg3n grito, ver aparecer a los marineros en la toldilla. ¿Y c3mo desamarrar en tanto que el se1or Patterson, Luis Clodi3n y Will Mitz no estuviesen con ellos? Y si Harry Markel se despertaba, si llamaba; si John Carpenter y Corty acudían... ¡Ah!, entonces estaban perdidos... La proximidad del barco no impediría que se realizase el horrendo crimen.

Luis Clodi3n penetr3 en el camarote del se1or Patterson y toc3 a éste ligeramente en el hombro. Al momento cesaron los ronquidos, y de los labios del durmiente se escaparon estas palabras:

–Se1ora Patterson... Trigonoc3falo... *Angelum*... Enseguida el matrimonio...

¿Con qu3 so1aba? ¿A qu3 matrimonio se refería?

Como no despertase, Luis Clodi3n le sacudi3 con más fuerza, después de ponerle la mano en la boca para evitar que gritase, en el caso de que se creyese en lucha con la terrible serpiente en los bosques de la Martinica.

El se1or Patterson se despert3 y reconoci3 la voz del que le hablaba.

–¡Luis..., Luis Clodi3n! –repetía sin comprender palabra de lo que éste le decía respecto al capitán Paxton, que no era tal capitán Paxton; al *Alerta*, caído en manos de Harry Markel; a la necesidad de reunirse con los demás pasajeros que aguardaban en el bote. Pero lo que sí comprendió es que la vida de sus amigos y la suya estaban amenazadas si permanecían a bordo del *Alerta*, así como que todo estaba dispuesto para una fuga inmediata, y que sólo a él aguardaban para buscar refugio en el navío vecino.

Sin preguntar más, el se1or Patterson se visti3 con tanta sangre fría como rapidez. Se puso el pantal3n, teniendo cuidado de remangarle; después, el chaleco, en cuyo bolsillo coloc3 el reloj; se enfund3 en su largo gabán, cubri3se con su sombrero negro, y respondi3 a Will Mitz, que le metía prisa:

–Cuando usted quiera, amigo mío.

Tal vez al contemplar el reptil que se veía obligado a abandonar, el se1or Patterson sintióse emocionado; pero no desesperaba de volverle a ver en aquel mismo sitio cuando el *Alerta*, rescatado de las manos de Harry Markel, fuera conducido al puerto de las Antillas más cercano.

Faltaba introducirse por la estrecha ventana de popa, agarrarse a la amarra y deslizarse hasta el bote sin hacer ruido ni movimiento falso.

En el momento de abandonar su camarote vínole al señor Patterson la idea de llevarse el saquito que contenía las 700 libras, regalo de la señora Seymour, y el cuaderno de notas donde apuntaba los gastos del viaje.

–¡Quién hubiera creído esto del capitán Paxton! –repetía.

El capitán Paxton y Harry Markel se identificaban todavía en su mente, y no llegaba a separar a aquellos dos seres que tan poco se parecían.

No había que contar con la agilidad y destreza del mentor, y hubo que ayudarle a que se deslizase por la cuerda. Will Mitz temía que cayera tan pesadamente en el bote, que llamase la atención del marinero de guardia, por borracho que éste estuviera.

Al fin, el señor Patterson plantó su pie sobre uno de los bancos, y Axel Vickborn le sostuvo por el brazo para ayudarle a llegar a popa.

Llególe el turno a Luis Clodión, quien se aseguró una vez más de que el sueño de Harry Markel no había sido interrumpido, y que todo estaba tranquilo a bordo. Tras él, Will Mitz franqueó la ventana y en un instante estuvo en el bote. Para no perder tiempo deshaciendo el nudo, lo cortó con su cuchillo, dejando un cabo de cuatro a cinco pies.

El bote se alejó del *Alerta*.

¿Conseguirían Will Mitz y sus compañeros refugiarse a bordo del navío? ¿Lo encontrarían en medio de aquella brumosa oscuridad antes de que amaneciese? ¿No soplaría el viento, que le permitiría ponerse en marcha?

En todo caso, si los pasajeros escapaban a la suerte que les reservaban Harry Markel y sus cómplices, se lo deberían a Will Mitz y también a la señora Seymour, que para él había obtenido pasaje a bordo del *Alerta*.

CAPÍTULO XXV

EN MEDIO DE LAS BRUMAS

Eran las once y media. De no ser la oscuridad tan completa y tan espesa la bruma, se hubiese podido ver a distancia de una o dos millas la luz del barco en el estay del mástil de trinquete.

Nada se veía; ni la masa del barco, ni la claridad del farol. Lo único que Will Mitz sabía era que aquél, desde que cesó de avanzar, se encontraba al Norte. A esta parte se dirigió, pues, el bote, con la seguridad al menos de que se alejaba del *Alerta*.

La bruma facilitaba la huida. A falta de viento, en aquel mar como un espejo se hubiera llegado al barco en media hora, de no marchar Will Mitz a la ventura, por así decirlo.

Los fugitivos podían reconstruir desde su principio el drama, cuyo desenlace no se hubiese hecho esperar.

–¡De modo –dijo Hubert Perkins– que los piratas del *Halifax* se apoderaron del *Alerta*!

–Y en tanto se les buscaba en el barrio del puerto –añadió Niels Harboe–, ellos conseguían llegar a la ensenada de Farmar.

–Sabían, pues, que el *Alerta* estaba en disposición de partir y que a bordo no había más que el capitán Paxton y sus tripulantes –dijo Alberto Leuwen.

–Sin duda –convino Roger Hinsdale–. Los periódicos habían anunciado la partida para el treinta de junio, y precisamente la víspera se habían escapado esos bandidos de la cárcel de Queenstown. Han jugado el todo por el todo.

–Y –dijo Axel Vickborn– en la noche que precedió a nuestro embarco, el desdichado capitán Paxton y sus hombres fueron sorprendidos, asesinados y arrojados al mar.

–Si –añadió John Howard–, y el cuerpo de uno de ellos fue el que la corriente arrastró a la playa, donde fue encontrado, como se avisó a la Barbada.

–¡Recordad la audacia de ese Markel! –exclamó Tony Renault–. ¿No ha declarado al oficial del Essex que había perdido uno de sus hombres en la bahía, y no ha añadido que la puñalada recibida por el pobre Bob le sería probablemente inferida por los bandidos del *Halifax*? ¡Miserable...! ¡Ojalá le prendan, le condenen, le ahorquen y con él a todos los suyos!

Este diálogo, sostenido mientras la canoa avanzaba hacia el Norte, demuestra que los pasajeros del *Alerta* nada ignoraban ya de las circunstancias en las que se había efectuado el asesinato del capitán Paxton y de sus hombres. Cuando ellos embarcaron, Harry Markel y los bandidos estaban ya en posesión del barco.

Hubert Perkins preguntó:

–¿Y por qué el *Alerta* no se dio a la mar sin aguardar nuestra llegada?

–Por falta de viento –respondió Luis Clodión–. Recordarás que durante dos días la calma era tan grande como la de hoy. En nuestra travesía de Bristol a Cork no tuvimos un soplo de brisa. Evidentemente, Markel pensaba darse a la vela en cuanto perpetrarse su crimen, pero no pudo hacerlo.

–Y el miserable se decidió a representar el papel del capitán Paxton –afirmó Roger Hinsdale.

–¡Pensar que desde hace dos meses vivimos en compañía de esos canallas..., de esos asesinos, y que han tenido la habilidad necesaria para hacerse pasar por gente honrada! –exclamó Tony Renault.

–¡Oh! –dijo Alberto Leuwen–; nunca nos inspiraron gran simpatía.

–Ni aun Corty, que tan amable se mostraba con nosotros –declaró Axel Vickborn.

–Y todavía menos Harry Markel, que no nos daba buena idea del capitán Paxton –añadió Hubert Perkins.

Will Mitz les escuchaba... Nada les faltaba ya por saber, y recordaban, no sin vergüenza y cólera, los elogios que habían hecho del capitán Paxton y de los tripulantes, las palabras de agradecimiento que les habían dirigido y la gratificación concedida por la señora Seymour a aquella banda de malhechores.

¿Y no era el señor Patterson el que más pródigo se había mostrado en estos elogios, empleando los términos pomposos de su énfasis habitual?

Pero a aquella hora el mentor no pensaba en volver sobre lo pasado, ni en lo que había podido decir en honor del capitán. Sentado en el fondo de la canoa, oía apenas las observaciones que en torno suyo se hacían; de pensar en alguien, sin duda hubiera sido en su amante esposa.

Realmente no pensaba en nada.

Se hizo esta última pregunta: ¿por qué, después de recibir a bordo a los pensionados de la «Antilian School», Harry Markel no se había desembarazado de ellos desde el principio de la travesía, a fin de dirigirse a los mares del Sur?

Luis Clodión dio la siguiente respuesta:

–Yo creo que Markel tenía la intención de deshacerse de nosotros cuando el *Alerta* se encontrase en alta mar; pero, falto de viento, obligado a permanecer junto a la costa, habrá sabido que cada uno de nosotros tenía que recibir una cantidad en la Barbada, y con increíble audacia ha llevado el *Alerta* a las Antillas.

–Sí –dijo Will Mitz–. Sí, ése debe de ser el motivo, y el deseo de apropiarse de ese dinero les ha salvado a ustedes la vida..., suponiendo que esté a salvo –murmuró, pues la situación se agravaba sin que él dejase ver su inquietud.

En efecto: desde hacía una hora el bote erraba entre la bruma, sin haber encontrado el navío, por más que hubiese marchado en dirección a él.

Will Mitz carecía de brújula y tampoco podía guiarse por las estrellas, y había transcurrido más tiempo del preciso para llegar al barco. ¿Qué hacer, si lo habían rebasado? ¿Volver hacia el Este o hacia el Oeste? ¿No sería correr el riesgo de encontrarse en aguas del *Alerta*? ¿No era mejor esperar en alta mar a que la bruma se disipase, lo que tal vez sucedería al amanecer, es decir, transcurridas cuatro o cinco horas? El bote se reuniría entonces con el navío, y aun cuando los fugitivos hubieran sido vistos por el *Alerta*, Harry Markel no se atrevería a perseguirlos, y él y sus compañeros estarían en situación comprometida.

Verdad es que hasta entonces tal vez la brisa habría permitido al *Alerta* alejarse con rumbo al Sudeste. Will Mitz comprendía ahora el motivo por el cual Markel había puesto la proa en esta dirección. Si, por desgracia, el otro barco había continuado su camino en sentido opuesto, al amanecer estaría lejos, y, en tal caso, ¿qué sería del bote con los once pasajeros que llevaba, a merced de las olas y del viento?

Will Mitz maniobró en forma de permanecer tanto como fuera posible a larga distancia del *Alerta*.

Transcurrió una hora sin novedad. Viva inquietud comenzaba a manifestarse en alguno de los fugitivos. Llenos de esperanza al partir, se decían que antes de media hora estarían en seguridad; pero ya habían pasado dos y seguían buscando al barco en medio de la más profunda noche.

Luis Clodión y Roger Hinsdale mostraban gran energía y animaban a sus compañeros cuando lanzaban alguna queja o mostraban algún desfallecimiento. El señor Patterson parecía no darse cuenta de nada.

Will Mitz les secundaba.

–Hay que tener esperanza –repetía–. El viento no se ha levantado y el navío debe de estar allí. Cuando con el día se disipen las brumas le veremos, y entonces nuestra barca estará lejos del *Alerta*, y en unos cuantos golpes de remo llegaremos a bordo.

A pesar de lo que decía, Will Mitz experimentaba extraordinaria ansiedad al pensar en la posibilidad de que los bandidos hubiesen descubierto la huida de los pasajeros, y de que Harry Markel se hubiera embarcado en el otro bote para perseguirlos. ¿No tenía aquel miserable gran interés en apoderarse de ellos? ¿No corría el riesgo de ser perseguido por aquel barco, más rápido y seguramente más fuerte que el *Alerta*, y cuyo capitán estaría al corriente de lo que sucedía?

Will Mitz prestaba atento oído a los más leves ruidos.

A veces creía oír el que forman los remos a corta distancia; lo que hubiera indicado que el otro bote del *Alerta* les perseguía.

Entonces ordenaba que no se remase. La canoa, inmóvil, sólo obedecía a las lentas oscilaciones del mar. Todos escuchaban en silencio, con el temor de que la voz de John Carpenter o de cualquier otro saliese de entre la bruma.

Transcurrió una hora más. Luis Clodión y sus compañeros se relevaban en los remos para mantenerse en su lugar únicamente, pues Will Mitz, que ignoraba la dirección que debía seguir, no quería alejarse demasiado. Además, en el momento en que el sol apareciese, importaba no estar a mucha distancia del navío, ya para hacerle señas, ya para procurar reunirse a él si se ponía en camino.

En aquella época del equinoccio, en la segunda mitad del mes de setiembre, no amanece antes de las seis, por más que desde las cinco, si la bruma se disipaba, un barco podía ser visible en un radio de cuatro millas.

Así es que Will Mitz deseaba que la bruma se disipase antes del alba.

–Y no por la acción del viento –añadía–, pues si el *Alerta* se aleja, el otro navío se alejará igualmente, y no tendremos en torno más que el mar desierto.

Y si esto ocurría, ¿sería posible ganar uno de los puertos de las Antillas, no disponiendo más que de una canoa muy cargada, en la que no era posible poner una vela? Will Mitz calculaba que durante aquel primer día de navegación el *Alerta* debía de haberse separado unas 60 millas del Sudeste de la Barbada. Con buen viento, mar buena y buen velamen, la barca hubiera tardado cuarenta y ocho horas en recorrer esta distancia... ¡Y a bordo no había ni agua ni víveres...! ¿Cómo calmar el hambre y la sed cuando llegara el día?

Una hora más tarde, muy fatigados y con irresistibles deseos de dormir, la mayor parte de los jóvenes, tendidos sobre los bancos, habían sucumbido al sueño. Luis Clodión y Roger Hinsdale resistían aún; pero no acabaría la noche sin que imitasen a sus compañeros.

Will Mitz permanecía vigilando. ¡Quién sabe si ante tantas circunstancias desfavorables no se sentiría presa de la desesperación!

Realmente no hacía falta recurrir a los remos sino para esperar en aquel sitio a que la bruma se disipase o a que amaneciese.

Sin embargo, parecía que algunos soplos intermitentes pasaban por entre los vapores, y aunque la calma volvió enseguida, cerca del amanecer ciertos síntomas indicaban la vuelta del viento.

Un poco después de las cuatro la barca chocó contra un obstáculo que no podía ser más que el casco de un navío. ¿Era el que los fugitivos buscaban inútilmente desde tan largas horas?

Los unos fueron despertando por sí mismos; los otros fueron despertados por sus compañeros.

Will Mitz tomó uno de los remos para reconocer el casco. La barca le había acostado por la popa y Will Mitz sintió el herraje del timón. La barca se encontraba, pues, bajo la bóveda del navío, y aunque la bruma fuese menos espesa, no había sido vista por los hombres de cuarto.

De pronto la mano de Will Mitz asió una cuerda que pendía unos cuatro o cinco pies.

Mitz la reconoció.

Era la amarra que al alejarse había cortado él mismo... ¡Y aquel navío era el *Alerta*!

–¡El *Alerta*! –murmuró, haciendo un ademán de desesperación.

¡Después de haber vagado durante toda la noche, la mala suerte les volvía al *Alerta* e iban a caer en manos de Harry Markel!

Todos estaban aterrados, y las lágrimas se escapaban de sus ojos.

Pero ¿no era aún tiempo de huir, de lanzarse en busca del otro barco...? Ya por la parte Este aparecían las primeras luces... Eran cerca de las cinco. El fresco de la mañana se dejaba sentir.

De repente la bruma subió y dejó libre la superficie del océano. La vista podía extenderse en una extensión de tres a cuatro millas.

El otro navío, aprovechando los primeros soplos del viento, se alejaba en dirección Este... Era necesario renunciar a la esperanza de refugiarse a bordo.

Entretanto ningún ruido se percibía en el puente del *Alerta*. Sin duda Harry Markel y su gente seguían durmiendo. El marinero de cuarto no había advertido que volvía el viento, y las velas pegaban contra los mástiles.

Pues bien: dado que los pasajeros no tenían otro medio de salvarse, era preciso que se apoderasen del *Alerta*.

Will Mitz se disponía a ejecutar este golpe de audacia. En pocas palabras dijo lo que intentaba a Luis Clodión, Tony Renault y Roger Hinsdale, que lo comprendieron al

momento. Era la única probabilidad de salvación, puesto que nadie había visto ir y volver al bote.

–Le seguiremos a usted –dijo Magnus Anders.

–Cuando usted quiera... –añadió Luis Clodión.

Se trataba de sorprender al *Alerta* antes que lo advirtieran, encerrando a Harry Markel en su camarote y a los tripulantes en el puesto. Después, ayudado por los jóvenes, Will Mitz maniobraría en forma de volver a las Antillas, o reunirse con el primer barco que cruzase por su camino.

La barca se deslizó sin ruido a lo largo del barco y se detuvo a la altura de los portaobques del palo mayor, a babor. Cogiéndose al herraje no sería difícil saltar por la vagara y poner el pie en el puente. Will Mitz subió el primero; su cabeza no había llegado aún a nivel del empañetado cuando se detuvo e hizo señas a los otros de que no se moviesen.

Harry Markel acababa de abandonar su camarote y observaba el tiempo. Como las velas chocaban contra los mástiles, llamó a los tripulantes para aparejar...

Will Mitz, que seguía sus movimientos, le vio desaparecer por la chupeta.

Había llegado el momento de obrar. Mejor era no verse obligado a encerrar a Harry Markel, y tal vez a empeñarse en una lucha cuyo ruido hubiera podido ser oído desde proa. Cuando todos los hombres quedaran prisioneros en el puesto, se impediría que saliesen antes de la llegada a las Antillas, y si los alisios se mantenían, en treinta y seis horas se estaría en la Barbada.

Will Mitz saltó sobre el puente. Los demás le siguieron, después de amarrar la barca, donde quedó el señor Patterson, y se deslizaron de modo de no ser vistos ni oídos...

En algunos minutos llegaron a la chupeta del puesto, cuya puerta fue cerrada por fuera. Después extendieron ante ella el lienzo embreado que la protegía contra el mal tiempo. Y ahora todo el personal, incluso Harry Markel, estaba prisionero. No habría más que vigilar a aquellos miserables hasta el momento de entregarles, ya a algún barco encontrado en el camino, ya en el primer puerto de las Antillas adonde arribase el *Alerta*.

El día avanzaba. Los jirones de niebla subían por el espacio. El horizonte se alargaba bajo las primeras luces del alba... Al mismo tiempo el viento aumentaba ligeramente, sin establecerse por completo. Las velas, por el momento, no podían más que mantener el *Alerta* al paio.

La tentativa de Will Mitz había tenido feliz éxito. Los jóvenes estudiantes y él eran dueños del *Alerta*.

En cuanto al navío a bordo del cual pensaron refugiarse, estaba ya a cinco o seis millas al Oeste y no tardaría en desaparecer.

CAPÍTULO XXVI

DUEÑOS DEL BARCO

Tal era el triunfo debido a la bravura y a la audacia de Will Mitz. Las mejores probabilidades parecían estar ahora de parte de los buenos, y las peores, de los malos. Éstos se veían en la imposibilidad de cometer el crimen que debía desembarazarles de los pasajeros y de Will Mitz la próxima noche. Al contrario, ahora los bandidos iban a ser

castigados, entregados a la policía a la llegada del *Alerta* a cualquiera de los puertos de las Antillas o de América, si es que no lograban apoderarse por segunda vez del *Alerta*... Pero, ¿lo conseguirían?

Los prisioneros eran diez hombres robustos, con los que Will Mitz y los suyos no hubieran podido luchar ventajosamente. Después de haber roto los tabiques que separaban el puesto de la cala, ¿no podrían llegar al puente? Era seguro que harían todo lo posible por recobrar su libertad.

Ante todo, Will Mitz dio gracias a Dios, suplicándole continuase protegiéndoles. Los demás unieron a la de él su plegaria. Hombre de fe y de piedad, aquel honrado marino no gustaba de ingratos y de incrédulos, y una sincera efusión de agradecimiento se escapó de su corazón...

Respecto al señor Patterson, se le había ayudado a subir al puente, sin que saliera de su estado de inconsciencia. Creyéndose bajo la influencia de un mal sueño, volvió a su camarote, donde cinco minutos después dormía profundamente.

Avanzaba el día y el sol no tardó en levantarse tras una capa de espesas nubes que se extendía del Nordeste al Sudeste. Will Mitz hubiera preferido un horizonte limpio de vapores. Temía que el viento no se estableciese francamente de aquel lado, tanto más cuanto que en el opuesto el cielo presentaba síntomas de fuerte brisa.

Toda la cuestión era ésta: si los alisios soplaban, favorecían una rápida marcha del *Alerta* hacia el Oeste en dirección de las Antillas.

Pero antes de aparejar convenía aguardar a que el viento se hubiera pronunciado en uno u otro sentido. Intermitente hasta entonces, no hubiera permitido instalar el velamen.

El mar no verdeaba ni al levante ni al poniente. El oleaje imprimía al navío un balanceo bastante acentuado.

Importaba que la travesía se efectuase en el espacio más breve. La cala y la despensa contenían provisiones para varias semanas, y los pasajeros nada tenían que temer de la sed ni del hambre; pero ¿cómo, proveer a las necesidades de los prisioneros si la calma o el mal tiempo retrasaban la marcha del *Alerta*? En el puesto no había provisiones de ninguna clase. Desde el primer día Harry Markel y los suyos serían víctimas del hambre y la sed... Darles comida y agua por la puerta de la chupeta era darles acceso al puente...

Un incidente solucionó esta cuestión, dejando asegurada la subsistencia de los prisioneros, aunque la travesía durase varias semanas.

Serían las siete cuando Will Mitz, que hacía sus preparativos para aparejar, se distrajo de ellos por estos gritos de Luis Clodión:

—¡A mí...! ¡A mí...!

Will Mitz acudió... Con todo su cuerpo el joven pesaba sobre la escotilla, que desde dentro pretendían levantar. Harry Markel y su gente, después de haber derribado el tabique del puesto, habían invadido la cala e intentaban salir por la escotilla, lo que hubieran conseguido a no impedirlo Luis Clodión.

Inmediatamente Will Mitz, Roger Hinsdale y Axel Vickborn acudieron en su ayuda. La escotilla fue ajustada de nuevo entre los tablones, y las barras de hierro colocadas sobre ella harían imposible el intento de forzarla. Igual se procedió con la escotilla de proa.

Will Mitz volvió entonces junto a la chupeta y gritó con voz fuerte:

—Escuchadme los de dentro, y prestad atención a mis palabras.

Nadie respondió.

—¡Harry Markel, a ti me dirijo!

Al oírle comprendió Harry Markel que estaba descubierto. De una u otra manera los pasajeros estaban enterados de sus proyectos.

Espantosos juramentos fue la única respuesta que obtuvo Will Mitz, el cual continuó así:

–Harry Markel, sabe, y que lo sepan tus cómplices, que estamos armados... ¡Al primero de vosotros que intente salir le saltaré la tapa de los sesos!

Desde aquel momento, después de coger los revólveres, los jóvenes vigilarían día y noche, dispuestos a hacer fuego contra el que apareciera por la chupeta.

Aunque los prisioneros no podían escapar, ahora eran dueños de la cala y tendrían provisiones en abundancia; carne en conserva, galleta, barriles de cerveza, de brandy y de ginebra. Podían entregarse a todos los excesos de la embriaguez, sin que Harry Markel lograra contenerlos.

En suma, aquellos miserables no debían hacerse ilusión alguna acerca de las intenciones de Will Mitz. Harry Markel no ignoraba que el Atería no se encontraba más que a 70 u 80 millas de las Antillas. Con los vientos reinantes era posible llegar a alguna de las islas en menos de dos días. Además, en aquellos parajes, muy frecuentados, el *Alerta* encontraría gran número de barcos con los que Will Mitz se pondría en comunicación. Así, pues, ya a bordo de otro barco, ya en uno de los puertos de las Antillas, los piratas del *Halifax*, fugados de la cárcel de Queenstown, no podrían esperar más que el castigo de sus crímenes.

Cerradas sólidamente las escotillas, no existía otro medio de comunicación entre el puente y la cala. Agujerear el casco por encima de la línea de flotación o el puente no era posible hacerlo sin herramientas, aparte de que tal trabajo había de llamar la atención. Inútilmente también procurarían los prisioneros introducirse en la parte de proa, derribando el tabique de la despensa, a la que sólo se llegaba por una escotilla situada en la parte de delante de la toldilla. Aunque los pasajeros no disponían de otras provisiones que las guardadas en dicha despensa, bastaban para asegurar la alimentación durante ocho o diez días, lo mismo que el agua dulce contenida en los barriles del puente, y antes de cuarenta y ocho horas, aun con viento mediano, el *Alerta* habría llegado a alguna de las islas del archipiélago.

Sin embargo, el viento no aparecía, y si el otro navío había podido emprender la marcha hacia el Oeste era debido a que se hallaba más al Norte, donde los alisios soplaban desde el amanecer.

En espera de la brisa, viniera de donde viniera, y mientras que Hubert Perkins y Axel Vickborn vigilaban junto a la chupeta, los demás rodeaban a Will Mitz, prontos a ejecutar sus órdenes.

Will Mitz dijo:

–Hemos de llegar a las Antillas lo antes posible.

–Y allí entregar a la policía esos miserables –añadió Tony Renault.

–Pensemos primeramente en nosotros –dijo el práctico Roger Hinsdale.

–¿Y cuándo podrá el *Alerta* arribar? –preguntó Magnus Anders.

–Mañana por la tarde, si nos favorece el tiempo –respondió Will Mitz.

–¿Cree usted que el viento soplará de este lado? –preguntó Hubert Perkins, señalando al Este.

–Así lo espero; y será, además, preciso que dure treinta y seis horas. En estos tiempos tempestuosos no se puede contar con nada.

–¿Y qué dirección seguiremos? –dijo Luis Clodión.

–Directamente al Oeste.

–¿Y estamos seguros de encontrar las Antillas? –preguntó John Howard.

–Seguros –afirmó Will Mitz–. El archipiélago, desde Antigua hasta Tobago, ocupa una extensión de cuatrocientas millas, y en cualquier isla nos encontraremos en seguridad.

–Justamente –declaró Roger Hinsdale–. Lo mismo da que sea francesa, inglesa, danesa, holandesa, y lo mismo en el caso de que nos desviáramos de nuestro camino por soplar vientos contrarios, si llegamos a las Guayanas o a alguno de los puertos de los Estados Unidos.

–¡Y qué diablo! –dijo Tony Renault–; acabaremos por arribar a alguna de las Américas, entre el cabo de Hornos y Nueva Inglaterra.

–Es cierto –acabó Will Mitz–. Lo que hace falta es que sople el viento, y Dios quiera que nos sea favorable.

No bastaba que el viento fuese favorable: importaba no menos que no fuera demasiado violento. Ruda y difícil tarea para Will Mitz, tener que maniobrar con una tripulación compuesta de jóvenes sin práctica de las cosas del mar, pues sólo sabían lo poco que habían podido aprender durante la travesía de Europa a las Antillas. ¿Qué haría Will Mitz si era preciso operar con rapidez, virar, coger rizos a las velas, o si algún huracán comprometía la arboladura...? ¿Cómo acudir a las eventualidades que pueden presentarse en sitios tan frecuentemente azotados por ciclones y tempestades?

Posiblemente, Harry Markel contaba con las dificultades que se presentarían a Will Mitz: éste no era más que un marinero inteligente, enérgico, pero incapaz de conocer su posición con exactitud. Si las circunstancias eran críticas, si los vientos del Oeste arrojaban el *Alerta* al largo, si una tempestad amenazaba hundirle, si se encontraba perdido..., Will Mitz se vería obligado a recurrir a Markel y a su gente, y entonces...

¡Eso jamás! Will Mitz saldría adelante con la ayuda de los jóvenes pasajeros. No conservaría más que las velas fácilmente manejables, aunque esto retrasase la marcha del *Alerta*. ¡No! ¡Antes morir que pedir auxilio a aquellos miserables y caer de nuevo en sus manos...!

¿Qué pedía, en total, Will Mitz...? Treinta y seis horas, cuarenta y ocho a lo más, de un viento mediano del Este, y un mar manejable. ¿Era mucho esperar en aquellos parajes en que los alisios reinan de ordinario?

Eran casi las ocho. Vigilando la chupeta y las dos escotillas, se oía a la tripulación ir y venir en la cala, y también los gritos de cólera y las maldiciones entreveradas de las mayores injurias. Pero nada había que temer de aquellos hombres reducidos a la impotencia.

Tony Renault propuso que almorzaran. Después de las fatigas y emociones de la noche anterior, el hambre empezaba a dejarse sentir vivamente. Almorzaron, pues, de las reservas de la despensa, galleta, carne en conserva y huevos, que el joven preparó en la cocina, cuyos diversos útiles estaban a su disposición. La despensa suministró también whisky y ginebra, que fueron mezclados al agua dulce de los barriles, y aquel primer almuerzo reanimó a todos.

El señor Patterson no renunció a la parte que le correspondía, aunque perdió su locuacidad de costumbre, y apenas si algunas palabras se escaparon de sus labios. Comprendía la gravedad de la situación, así como los peligros del mar.

A las ocho y media pareció que el viento iba a fijarse en dirección Este, afortunadamente. Cabrilleó el mar, y a dos millas a babor resplandeció la espuma... La inmensidad estaba desierta. Ni un navío a la vista. •

Will Mitz se decidió a aparejar. No tenía intención de emplear las velas altas. Con la grande y pequeñas gavias, la trinquete, la cangreja y los foques bastarían para mantenerse en buen camino. No hacía falta más que orientarlas y amurarlas, y el *Alerta* pondría la proa al Oeste.

Will Mitz reunió a los jóvenes: les explicó lo que esperaba de ellos y señaló el puesto de cada uno. Seguido de Tony Renault y de Magnus Anders, más acostumbrados que sus compañeros, subió a las gavias, después de indicar a Luis Clodión cómo debía mantener el timón.

–¡Eso marchará...! ¡Eso marchará! –repetía Tony Renault, con la confianza tan natural a sus años, y sintiéndose realmente capaz de las mayores proezas.

–¡Así lo espero, con la ayuda de Dios! –dijo Will.

Un cuarto de hora después el barco estaba bajo sus velas, e, inclinado dulcemente, marchaba dejando tras sí una blanca estela.

Hasta la una el viento fue sólo ligera brisa, no sin intermitencias que causaban a Will Mitz alguna inquietud. Después al Oeste se amontonaron gruesas nubes de limpios bordes y aspecto lívido, señal del estado tormentoso de la atmósfera.

–¿Qué le parece a usted el tiempo, Will? –preguntó Roger Hinsdale.

–No es como yo quisiera... Siento la tormenta enfrente, o a lo menos viento muy fuerte.

–¿Y si viene de ese lado?

–Será preciso tomarlo de donde venga... Correremos algunas bordadas en espera de los alisios, y con tal de que el mar no sea muy duro, saldremos adelante... Lo que importa es llegar a vista de tierra, y si tardamos tres días en vez de dos, tendremos paciencia... A cinco o seis millas de las Antillas encontraremos pilotos que vendrán a bordo, y algunas horas después el *Alerta* estará anclado.

Como Will Mitz preveía, el viento no se mantuvo al Este. Por la tarde el *Alerta* fue sacudido por las olas del Oeste, y el viento se fijó definitivamente por este lado.

Hubo necesidad de maniobrar a fin de ser arrastrados hacia alta mar; y esto se hizo con bastante facilidad, sin cambiar las amuras.

Tony Renault se puso al timón. Will Mitz y los otros atiesaron los cabos de las vergas, las escotas del trinquete, gavias, cangreja y foques. El *Alerta*, orientado por su primera bordada, proa al Nordeste, apoyado sobre estribor, marchó rápidamente en esta dirección sostenida.

No había duda de que, desde la cala donde estaban encerrados, Harry Markel y los suyos habían conocido que el navío, por tener viento contrario, se alejaba de las Antillas. Este retraso era ventajoso para ellos.

A las seis de la tarde vio Will Mitz que el *Alerta* se había elevado bastante al Nordeste, y para utilizar las corrientes pensó dar una bordada hacia Sudeste.

De todas las maniobras, ésta era la que más le inquietaba. Virar con el viento delante es operación que exige extraordinaria precisión de movimientos en el braceaje de las vergas. Verdad que el *Alerta* podía virar en popa, pero esto sería demasiado largo, sin hablar de los riesgos de recibir un mal golpe de mar. Afortunadamente, el oleaje no era muy fuerte. Se cazó la cangreja; después se largaron las escotas, y la trinquete y pequeña gavia recibieron el viento por estribor. La caída de la proa hacia sotavento se hizo tras un momento de vacilación, y, amuradas de nuevo las velas, el navío se movió en dirección Sudoeste.

–¡Bien, muy bien, señores! –exclamó Will Mitz cuando la operación estuvo terminada–. Han maniobrado ustedes como verdaderos marinos.

–¡A las órdenes de un buen capitán! –respondió Luis Clodión en nombre de todos sus compañeros.

Si desde la cala o el puente Harry Markel, John Carpenter y los demás se dieron cuenta de que el *Alerta* había dado otra bordada, fácilmente se comprenderá el acceso de rabia que les acometería.

La comida se efectuó con bastante rapidez, como el almuerzo, y la completaron algunas tazas de té preparado por Tony Renault.

El señor Patterson no tardó en retirarse a su camarote, pues no podía ser útil para nada. Will Mitz se ocupó en repartir la guardia de noche entre Luis Clodión y sus compañeros.

Convínose que cinco de ellos permanecerían en el puente, mientras los otros cinco descansaban. Se relevarían de cuatro en cuatro horas, y si era preciso virar de bordo antes del día, todos ayudarían a la maniobra. Durante el cuarto vigilarían la chupeta y las escotillas para prevenir cualquier sorpresa.

Arregladas las cosas de este modo, Roger Hinsdale, Tony Renault, Alberto Leuwen y Luis Clodión entraron en el comedor, y sin desnudarse se echaron en sus catres. Magnus Anders en el timón seguía las indicaciones dadas por Will Mitz. Niels Harboe y Hubert Perkins se colocaron en la proa. Axel Vickborn y John Howard permanecieron al pie del palo mayor.

Will Mitz iba y venía, vigilándolo todo, aflojando o estirando las escotas, según lo pedía el viento, tomando el timón cuando requería una mano firme y experimentada; en suma, siendo capitán, contramaestre, gaviero, timonel, marinero, según las circunstancias.

Las guardias se sucedieron como se había acordado. Los que habían dormido algunas horas reemplazaron a sus compañeros. Will Mitz permaneció en pie hasta la mañana.

Después de una noche sin incidentes, disipada la tempestad que había amenazado, el viento siguió soplando con escasa fuerza, sin que, por tanto, fuera preciso disminuir el velamen, operación difícil en medio de la oscuridad.

Ni Harry Markel ni sus compañeros hicieron ninguna tentativa para volver a apoderarse del barco, pues sabían que no hubiera dado resultado. De vez en cuando estallaban gritos de furor y clamores de borrachos, que al fin terminaron.

Al alba el *Alerta* había recorrido tres bordadas al Oeste. ¿Cuánto había disminuido la distancia que les separaba de las Antillas...? Apenas diez o doce millas.

CAPÍTULO XXVII

DURANTE TRES DÍAS

El sol, desbordando en un horizonte sembrado de vapores, no anunciaba modificación de importancia en el estado atmosférico. Parecía, por el contrario, que el viento, soplando siempre del Oeste, tendía a aumentar.

Las nubes no tardaron en ganar el cenit, y sin duda el tiempo permanecería cubierto durante todo el día, que sería lluvioso. Esta lluvia tal vez amainaría el viento, si no engendraba algunas ráfagas, como temía Will Mitz.

En todo caso, bordeando hasta la noche, el *Alerta* adelantaría poco en dirección a las Antillas, y de ahí un retraso cuya duración no podía calcularse. Era de lamentar que el viento no se mantuviese al Este durante veinticuatro horas más.

Cuando el navío abandonó la Barbada, bajo el mando de Harry Markel, los alisios habían dificultado su marcha. Y ahora era preciso barloventear contra los vientos del Oeste para regresar a las Antillas.

A las diez de la mañana Luis Clodión se reunió a Will Mitz y le preguntó:

—¿No hay nada de nuevo?

—Nada.

—¿Cree usted que variará el viento?

—Lo ignoro. Si no aumenta, no seremos molestados con este velamen.

—¿Y no nos ocasionará retraso?

—Un poco. Sin embargo, no hay que inquietarse. De todos modos, llegaremos; además, espero ver algún navío.

—¿Tiene usted, pues, esperanza?

—Sí.

—¿No quiere usted descansar?

—No. No estoy fatigado. Más tarde dormiré un par de horas, si tengo necesidad de ello. Will Mitz hablaba así porque no quería inquietar a los pasajeros.

En el fondo, su perspicacia de marino le hacía abrigar temores.

Observándolo bien, le parecía que el mar «sentía algo», y estaba más agitado de lo que pedía el viento.

Era posible que por el Oeste viniesen tempestades. En junio y julio no se hubieran prolongado más de veinticuatro o cuarenta y ocho horas. Pero en este período del equinoccio tal vez se sostendrían durante una o dos semanas. Esta es precisamente la época en que las Antillas han sufrido espantosos desastres debidos a los ciclones.

Y aun admitiendo que el viento no se convirtiera en borrasca, ¿cómo aquellos jóvenes resistirían a la fatiga de una maniobra tan constante?

A las siete el señor Patterson apareció sobre el puente, se acercó a Will Mitz y le estrechó la mano.

—¿No se percibe aún la tierra?

—Aún no, señor Patterson.

—¿Está siempre en esta dirección? —añadió señalando el Oeste.

—Siempre.

Esta tranquilizadora respuesta debía animar al señor Patterson; pero su imaginación sobreexcitada le dejaba entrever retrasos considerables. Y si el barco no conseguía llegar a la Barbada o a cualquier otra isla de las Antillas, si era arrojado a alta mar, si se desencadenaba la tempestad, ¿qué sería de él sin capitán y sin tripulantes? El pobre hombre se veía arrastrado hasta los límites del Océano, arrojado sobre alguna roca desierta de la costa africana, abandonado durante meses, años quizá.

La señora Patterson tendría motivo para creerse viuda, después de llorarle.

Sí. Estas hipótesis se presentaban a su espíritu, y ni en Horacio ni en Virgilio hubiese encontrado consuelo para su dolor.

Ni siquiera pensaba ya en intentar la traducción de la ramosa cita latina de Tony Renault.

La mañana no trajo consigo cambio alguno en la dirección del viento. Al mediodía Will Mitz resolvió dar una nueva bordada; pero el mar estaba duro y el *Alerta* no consiguió virar viento delante.

Establecido el velamen, Will Mitz, sucumbiendo al fin al cansancio, se tendió en la toldilla junto a la bitácora, mientras Luis Clodión se encargaba del timón.

Después de una hora de sueño, fue despertado por algunos gritos que partían de proa, donde estaban de guardia Roger Hinsdale y Axel Vickborn.

—¡Barco a la vista! —gritaba el joven con la mano tendida hacia el Este.

Will Mitz se precipitó hacia la serviola de estribor.

En efecto: un barco se mostraba en aquella parte, caminando en la misma dirección que el *Alerta*. Era un *steamer*, cuya humareda ya se percibía. Navegaba rápidamente, y bien pronto apareció su casco en la línea del horizonte.

Imagínese la emoción de los pasajeros, en tanto que el barco se acercaba. Tal vez tocaban al desenlace de una situación tan seriamente agravada con la persistencia de los vientos contrarios. Todos los catalejos fueron dirigidos hacia aquel *steamer*, del que no se perdía el menor movimiento.

Will Mitz se preocupaba especialmente de la dirección que seguía hacia el Oeste; observando también que de seguir aquel camino el *steamer* no cortaría el del *Alerta*, y pasaría a cuatro millas lo menos. Decidió, pues, hacer lo posible por cruzarse con él lo bastante cerca para que sus señales fueran advertidas. Se halaron las vergas de las dos gavias y del trinquete, y se aflojaron las escotas de la cangreja y de los foques.

Media hora después el *steamer* se encontraba a tres millas. Debía de ser el transatlántico de una línea francesa o inglesa, a juzgar por su forma y dimensiones. Si no modificaba su marcha, los dos barcos no podrían entrar en comunicación.

Por orden de Will Mitz, Tony Renault izó en el mástil de trinquete el pabellón de piloto, blanco y azul, al mismo tiempo que el pabellón británico se desplegaba en el pico cangrejo.

Transcurrió un cuarto de hora. El *Alerta*, siempre con viento en la popa, no podía hacer más para aproximarse al *steamer*, que quedaba a tres millas al Norte. Como las señales no fueran contestadas, Roger Hinsdale y Luis Clodión fueron a tomar sus carabinas, y dispararon varios tiros. Por la dirección del viento tal vez serían oídos.

No había duda de que Harry Markel, John Carpenter y los demás habían comprendido lo que sucedía. La marcha del barco, primero, y los tiros, después, les habían hecho entender que había un barco a la vista y que el *Alerta* trataba de comunicarse con él.

Aquellos miserables, creyéndose perdidos, redoblaron sus esfuerzos para escapar de la cala. Violentos golpes, acompañados de rugidos de cólera, resonaron sobre los tabiques del puesto y las escotillas del puente. Al primero que apareciera, Will Mitz le hubiera alojado una bala en la cabeza.

La suerte no favoreció a los pasajeros del *Alerta*. Ni se percibieron sus señas ni se oyeron sus disparos. Media hora después, el *steamer*, a cinco o seis millas de distancia, desaparecía en el horizonte.

Entonces Will Mitz tomó de nuevo su bordada hacia el Sudoeste.

Por la tarde, el *Alerta* adelantó poco en su camino. El aspecto del cielo no era tranquilizador. Las nubes se amontonaban al poniente, aumentaba el viento y el mar se endurecía. De no sobrevenir alguna calma, Will Mitz no podría continuar manteniéndose a la capa si no disminuía el velamen. Estaba, pues, cada vez más inquieto, aunque se esforzaba por disimularlo. Luis Clodión y Roger Hinsdale comprendían lo que pasaba por él. Cuando le miraban, interrogándole con los ojos, Will Mitz volvía la cabeza.

La noche se acercaba amenazadora. Fue necesario coger dos rizos a las gavias y uno a la trinquete y a la cangreja. Esta operación, difícil de día con aquella tripulación improvisada, lo sería aún más en la oscuridad de la noche. Había que maniobrar a fin de no ser sorprendidos resistiendo a la violencia del viento.

En efecto: ¿qué ocurriría si el *Alerta* era arrojado al Este? ¿Hasta dónde le arrastraría una tempestad que durase varios días? En aquellos parajes no había otra tierra a no ser al Nordeste las peligrosas Bermudas, donde el barco había ya sufrido el mal tiempo que le obligó a huir viento en popa... ¿Se perdería más allá del Atlántico, sobre los arrecifes de la costa africana?

Era, pues, necesario resistir en la vecindad de las Antillas hasta que, pasada la tormenta, los alisios compensaran del retraso al *Alerta*.

Will Mitz explicó de qué se trataba. Las velas sonaban como cañonazos; él se ocuparía primero de la pequeña gavia y después de la grande. Magnus Anders, Tony Renault, Luis Clodión y Axel Vickborn seguirían a Will Mitz por las vergas, y después de haber atraído la tela amarrarían los rizos. Luego todos se pondrían sobre las drizas e izarían las vergas.

Alberto Leuwen y Hubert Perkins cuidarían del timón, y Will Mitz les indicó cómo debían maniobrar.

La operación empezó. Tras grandes esfuerzos se cogieron dos rizos en la pequeña gavia y en la grande. En cuanto a la cangreja, no fue preciso hacer más que arrollar la parte inferior de la vela en el guía.

En lo que se refiere a la trinquete, no se hizo más que cargarla, dejándola en disposición para establecerla de nuevo si el viento al amanecer disminuía.

El *Alerta*, con este velamen, corría por la superficie del océano. A veces daba alguna espantosa bandada y las olas inundaban el puente, y entonces Will Mitz, en pie junto al timón, enderezaba el barco con vigoroso brazo, ayudado por alguno de los jóvenes.

Esta marcha pudo ser conservada durante toda la noche, y Will Mitz no creyó oportuno virar de bordo antes del alba. La bordada hacia el Nordeste, que tomó después de disminuir la tela, continuó hasta el día. Al apuntar éste, Will Mitz no había abandonado el puente, pero los jóvenes, relevándose cada cuatro horas, habían tomado algún descanso.

Cuando el horizonte clareó por la parte del viento Will Mitz lo recorrió con la mirada. De allí era de donde podía venir el peligro. El aspecto del cielo tenía poco de satisfactorio, pues nada indicaba que el viento tendiera a apaciguarse. Eran de temer también violentas lluvias y ráfagas, contra las que había que tomar ciertas precauciones. Tal vez sería necesario mantenerse a la capa para resistir mejor, y el *Alerta*, en vez de avanzar, retrocedería en su camino hacia las Antillas.

Bien pronto las ráfagas se desencadenaron haciendo crujir las gavias y amenazando desgarrarlas. El señor Patterson no pudo salir del cuarto; pero los demás, cubiertos con sus capotes impermeables, permanecieron en el puente a las órdenes de Will Mitz. En las tinajas recogieron el agua que caía a torrentes, por si faltaba, en el caso de que el *Alerta* fuera arrastrado mar adentro al huir de la tempestad.

Por la mañana, y con inauditos esfuerzos, Will Mitz logró dar una bordada al Sudoeste, lo que le mantenía en la latitud de las Antillas, y, según sus cálculos, a la altura de la Barbada, en la parte media del archipiélago.

Esperaba poder conservar las gavias a dos rizos, y la cangreja y el gran foque, cuando por la tarde arreció el viento, soplando hacia el Noroeste.

Las bandadas que daba el *Alerta* eran a veces tan rudas que a la extremidad del palo mayor llegaban las olas, que inundaban el puente.

Harry Markel y sus compañeros debían de pensar que las cosas iban mal en cubierta; que Will Mitz no podría dirigir el barco, y que tal vez, al verse perdido, recurriría a ellos.

Se engañaban. El *Alerta* se hundiría en las olas antes que volver a caer en manos de aquellos piratas.

Will Mitz no desmayaba, y los jóvenes parecían no advertir el peligro. Cuando se hizo preciso disminuir el velamen, obedecieron las órdenes de Will Mitz con tanto ánimo como destreza.

La gavia mayor y la cangreja fueron amarradas, y el *Alerta* quedó bajo la pequeña gavia con rizos bajos, operación que facilitaba el sistema de las dobles vergas de que estaba provisto el barco. A proa, Will Mitz mandó izar uno de los focos, y a popa, en el palo de mesana, un contrafoque triangular, bastante sólido para resistir la fuerza del huracán.

¡Y siempre la inmensidad desierta! ¡Ni una vela en alta mar! Además, ¿hubiera sido posible acercarse a un barco o echar un bote al mar?

Will Mitz comprendió pronto que sería preciso renunciar a luchar con el viento. Era posible mantenerse al paio. Pero el *Alerta* no corría el riesgo de aconcharse contra una costa. Verdad es que ante él se abría todo el Atlántico, y muchas millas le separaban de las Indias occidentales.

El navío dio vuelta, terriblemente sacudido, y después de haber sido asaltado por las furiosas olas, arriesgando declinar de un bordo o de otro, corrió viento en popa.

Esta marcha es de las más peligrosas cuando los barcos no logran adelantarse a las olas y su popa está amenazada.

Will Mitz obligó a los jóvenes a refugiarse en el interior de la toldilla. Ya les llamaría cuando tuviera necesidad de ellos.

Y allí, en el comedor, cuyas paredes crujían, cogidos a los bancos, que a veces eran inundados por el agua del puente que penetraba dentro, reducidos a alimentarse con

galleta y conservas, pasaron aquel terrible día del 25 de setiembre, el más espantoso de los que habían transcurrido.

La noche llegó, terrible, oscura, tumultuosa. El huracán se desencadenaba con terrible violencia. ¿Podría el *Alerta* resistir veinticuatro horas? ¿No acabaría por hundirse en el abismo?

Will Mitz estaba solo al timón. Su energía domaba su cansancio, y sostenía al barco contra las acometidas de las furiosas olas. A medianoche una ola gigante cayó sobre la toldilla con violencia tal, que faltó poco para que la desfondase. Precipitóse sobre el puente, y después de llevarse el bote suspendido en la popa, destrozó a su paso los gallineros y los dos barriles de agua dulce amarrados al pie del palo mayor. Después arrastró el segundo bote.

No quedaba, pues, más que una barca, aquella en la que los pasajeros habían intentado fugarse, y que de nada podía servirles, pues el mar la destrozaría al momento.

Al estrépito que se produjo, Luis Clodión y algunos otros se lanzaron fuera de la toldilla.

La voz de Will Mitz se dejó oír entre el silbido del huracán.

–¡Entren ustedes..., entren! –gritó.

–¿No hay esperanza de salvación? –preguntó Roger Hinsdale.

–Sí... Con la ayuda de Dios –contestó Will Mitz.

–¡Sólo Él puede salvarnos!

Se oyó un desgarramiento horrible... Una masa blancuzca pasó como pájaro enorme arrastrado por el huracán. La gavia menor acababa de ser arrancada de su palo, y no quedaban de ella más que las relingas.

El *Alerta* estaba casi sin velamen, e, inutilizado el timón, quedó a merced de las olas, que lo arrastraron hacia el Este con velocidad espantosa.

¿A qué distancia de las Antillas se encontraba el *Alerta* al amanecer? ¿No podía calcularse en centenares de millas? Y, admitiendo que el viento pasase al Este y que se pudieran instalar las velas de reserva, ¿cuántos días necesitaría para ganar esta distancia?

Pero la tempestad parecía disminuir. No tardó en cambiar el viento con la brusquedad tan frecuente en los trópicos.

Will Mitz asombróse del estado del cielo. Durante las últimas horas, el horizonte del Este había quedado limpio de las enormes nubes de la víspera.

Luis Clodión y sus compañeros reaparecieron sobre el puente.

Parecía que la tempestad iba a cesar. Verdad que el mar era muy duro, y apenas si el transcurso de un día bastaría para calmar las olas, que aparecían blancas de espuma.

–Sí... Sí... ¡Es el fin! –repetía Will Mitz.

Y alzaba al cielo los brazos con un ademán de esperanza, al que se asociaron sus compañeros.

Tratábase ahora de regresar hacia el Oeste, pues allí se encontraría tierra, por muy lejos que estuviese.

Al mediodía, la fuerza del viento había disminuido tanto, que un navío hubiera podido largar sus rizos y navegar bajo las gavias y velas bajas. Convenía, pues, remplazar la gavia menor y establecer después la mayor, la cangreja, el trinquete y los foques.

Duró esta faena hasta las cinco de la tarde, y no sin gran trabajo se logró envergar una vela nueva, retirada del pañol de popa.

En este instante, en el fondo de la cala se oyeron fuertes gritos, seguidos de golpes contra los tabiques del puesto. ¿Intentaban salir Harry Markel y los suyos?

Los jóvenes tomaron sus armas, dispuestos a disparar contra el primero que apareciese.

Pero de pronto gritó Luis Clodión;

–¡Fuego en el barco!

Efectivamente: el humo que salía del interior, comenzaba a invadir el puente.

Sin duda, y por imprudencia, algunos de los prisioneros, borrachos de ginebra y brandy, habían dejado que el fuego se comunicase a las cajas del cargamento, cuyo ruido, al estallar, se percibía distintamente.

¿Era posible extinguir aquel incendio? Tal vez, si se abrían las escotillas para inundar la cala; pero esto era dejar en libertad a los forajidos, los que, antes de que el fuego estuviera apagado, habrían dado buena cuenta de los pasajeros.

Entretanto, en medio de los gritos, que aumentaban, las volutas, cada vez más espesas, corrían sobre el puente, cuyas junturas alquitranadas comenzaban a abrirse. Al mismo tiempo sonaban fuertes detonaciones, principalmente en la proa, donde estaban colocados los barriles de alcohol. Los prisioneros debían de estar medio asfixiados en el interior de la cala, donde apenas penetraba el aire.

—¡Will! ¡Will! —exclamaron John Howard, Tony Renault y Alberto Leuwen, tendiendo los brazos hacia él.

¿Pedían piedad para Harry Markel y los suyos? Tal vez, pero la salvación común prohibía toda debilidad. Además, no había instante que perder ante un incendio que no podía extinguirse, y que bien pronto devoraría el navío. Era preciso abandonar el *Alerta*, dejando a su tripulación que pereciese con él.

Como los dos botes habían desaparecido durante la tempestad, no quedaba más que el bote mayor de estribor.

Will Mitz miró al mar, menos furioso ahora. Miró al *Alerta* envuelto ya por las llamas. Miró a los espantados jóvenes, y gritó:

—¡Embarquemos!

CAPÍTULO XXVIII

A LA VENTURA

No se trataba ya de aproximarse a un barco situado a algunos cables de distancia, ni siquiera a algunas millas mar adentro. Había que abandonar un navío presa del incendio, y exponerse en una débil barca a los peligros del mar desierto, con la lejana esperanza de ser hallados por algún navío que cruzara aquellos parajes.

¿Qué sucedía en la cala, en tanto que Will Mitz hacía sus preparativos de partida?

Sordos rugidos estallaban bajo el puente. Incesantes golpes conmovían las escotillas y la chupeta del puesto. Tal vez los prisioneros acabaran por forzarla, si no se deslizaban al mar por algún agujero del casco para aparecer de nuevo en el puente.

Respecto a la causa del incendio, la hipótesis más probable era haberse derramado algún barril de alcohol, inflamándose su contenido por imprudencia de alguno de los que en aquel punto no tenían conciencia de sus actos. Al presente, el fuego se extendía por toda la cala, desde la proa al tabique que la separaba de popa; y aun admitiendo que el fuego no pasase de este tabique, el navío perecería forzosamente, y, transcurridos algunos instantes, no quedaría de él más que algunos restos flotando en la superficie del mar.

Dispuesto el bote, Will Mitz hizo que se colocara en él todo lo necesario para una navegación que tal vez sería larga. Al efecto, Luis Clodi3n y Alberto Leuwen embarcaron, y

se les pasó dos cajas que contenían conservas y galleta, un barril de alcohol, dos de agua dulce, un hornillo portátil, dos sacos de carbón, pequeña cantidad de té, algunas armas y municiones y varios instrumentos de cocina y marítimos.

No olvidaron el aparejo del bote, un mástil con su driza, una vela con su verga, el foque de proa, cuatro remos, el timón, una brújula y el mapa general de las Antillas. Además, varios sedales, pues tal vez sería necesario buscar en la pesca un suplemento a la alimentación.

El señor Patterson fue el primero que entró en la lancha. El pobre hombre, quebrantado por tantas pruebas, no pensaba ya en su trigonocéfalo, destinado a perecer entre las llamas, ni en las intraducibles palabras de la cita latina. Sólo le inquietaba la idea de correr por el mar en aquella canoa, en la que Will Mitz arrojó vestidos de repuesto, capotes impermeables, mantas y un toldo embreado.

En un cuarto de hora quedaron terminados estos preparativos

Mientras tanto, los rugidos redoblaron a través de las llamas que comenzaban a devorar el aparejo y la arboladura. A cada instante se temía ver aparecer algún escapado de la incendiada cala, espectro medio abrasado...

No había más que el tiempo preciso para abandonar el *Alerta*.

Nada se había olvidado, y Will Mitz iba a embarcarse, cuando Niels Harboe dijo:

—¿Y el dinero?

—Es verdad —respondió Will Mitz—. Es preciso evitar que se pierda con el navío...

Y regresando al comedor, recogió el dinero depositado en el camarote del mentor, y regresó al puente, pasando por encima del empalmetado, y poniendo el pie en la canoa, gritó: —¡En marcha ..!

Cortada la amarra, la barca se alejó en dirección Oeste.

En aquel momento se produjo una explosión, efecto de la presión del aire en la cala del navío. Fue tan violenta, que el mástil del trinquete se hundió sobre babor, al mismo tiempo que el *Alerta* se inclinó bajo la fuerza de la sacudida, para volver a levantarse inmediatamente. El agua, que hubiera extinguido el incendio, no penetró en el interior.

Ninguno de los compañeros de Harry Markel apareció sobre el puente. O se habían asfixiado, o aún no habían conseguido abrirse paso a través del humo y de las llamas.

Eran las cinco y media de la tarde. El viento, bastante regular, permitía instalar la vela de la canoa, dispuesta para ser retirada si aquél aumentaba mucho. Tony Renault y Magnus Anders la izaron, así como el foque. Will Mitz se puso al timón y los remos fueron colocados dentro.

Con objeto de lograr la mayor velocidad posible, sin comprometer la seguridad, se aflojó la escota, y la barca se deslizó velozmente por la superficie del mar.

Media milla les separaría del *Alerta* cuando los otros dos mástiles de éste cayeron, después de haberse incendiado los obenques y brandales. Esta vez el navío cayó sobre babor para no levantarse más. El agua lo invadió lentamente. Sobre uno de sus lados mostráronse algunos hombres, entre ellos Harry Markel. El miserable lanzó un último grito de cólera viendo que la barca estaba ya tan lejos que era imposible unirse a ella.

Al fin el *Alerta* desapareció en el abismo. Dios había hecho justicia a los piratas del *Halifax*, escapados a la justicia humana. Del navío no quedaban más que informes restos flotando a la deriva.

Al ver hundirse el *Alerta*, los jóvenes sintieron profunda emoción y las lágrimas brotaron de sus ojos.

Aunque desde hacía doce horas la tempestad había cesado, la situación no era menos grave.

La barca, que medía treinta pies desde la roda al codaste, por cinco de anchura, era suficiente para once pasajeros; pero, por carecer de puente, no ofrecía abrigo contra la lluvia y el viento, y corría el riesgo de inundarse de agua al primer golpe de mar.

Entre el pie del mástil y la roda colocó Will Mitz el toldo embreado que podía servir de refugio a la gente; al mismo tiempo Luis Clodión y Roger Hinsdale tomaron la precaución de colocar la brújula y las cajas de conservas y galleta en el fondo de la canoa.

Las provisiones embarcadas debían durar diez días, sin contar la pesca De agua dulce, aparte la que diera la lluvia, había para una semana.

En este tiempo, ¿podía esperarse haber tocado en alguna tierra, fuera en las Antillas o en las Bermudas? Seguramente no; el *Alerta* debía de haber sido arrastrado bastante mar adentro y hacía el Sudeste, lo que le alejaba de las Bermudas. Así es que Will Mitz procuraría ganar, o una de las islas de las Antillas, o una de las costas americanas del Brasil, Venezuela o las Guayanas. Pero, sobre todo, la esperanza de la salvación general se fundaba en el encuentro con algún barco.

Tal era la situación la tarde del día 26 de setiembre. Acercábase la noche, y bien pronto reinaría oscuridad completa. A la puesta del sol el aspecto del horizonte no era malo; más bien manchado de vapores que cargado de nubes. El mar estaba en calma y el soplo de los alisios continuaba, lo que permitía conservar la vela. Para alumbrar el camino no había que contar con la luna, que era nueva; pero, entre numerosas estrellas, la Polar brillaría al Norte a algunos grados del horizonte.

Luis Clodión y sus compañeros habían ofrecido empuñar los remos, relevándose de hora en hora; pero Will Mitz les hizo observar que no era preciso y que valía más economizar las fuerzas.

–El viento es regular –dijo–, y parece que ha de sostenerse. Si vuelve la calma, o si es preciso aumentar la marcha para llegar a algún barco, será ocasión de acudir a los remos.

–¿A qué distancia cree usted que estará la tierra más cercana? –preguntó Roger Hinsdale.

–Por lo menos a cuatrocientas millas.

–¿Y cuánto podrá andar nuestra barca con un viento regular? –añadió Luis Clodión.

–Unas sesenta millas cada veinticuatro horas.

–¿Tendremos, pues, que navegar durante siete u ocho días? –dijo Alberto Leuwen.

–Sí –contestó Will Mitz–, a no ser que antes hayamos encontrado refugio a bordo de un barco.

Esto era lo mejor que podía ocurrir y con lo que más se contaba.

–De todos modos, Will –dijo Luis Clodión–, estamos siempre a su disposición, y si el viento afloja...

–Lo sé, lo sé... –respondió Will Mitz–, y no desespero de que nos salvemos todos. Pero es inútil fatigarse sin necesidad. Tiéndanse ustedes bajo el toldo y duerman. Si es necesario, yo les despertaré... Creo que la noche será tranquila.

–¿Quiere usted que uno de nosotros quede al cuidado de la vela? –propuso Axel Vickborn.

–No es indispensable, señor Axel, y yo bastaré para todo. Se lo repito a ustedes: si el viento me obligase a disminuir el velamen y a tomar los remos, les llamaré... Créanme... Envuélvanse en sus mantas, y duerman hasta el día.

Los jóvenes obedecieron a Will Mitz y bien pronto todos dormían.

Will Mitz, solo en la popa, tenía el timón en una mano y dispuesta la otra para estirar o aflojar las escotas de la vela y del foque.

Un farolillo alumbraba la brújula, colocada ante él, y le indicaba si la barca se desviaba en su camino.

Así transcurrieron largas horas sin que Will Mitz hubiese sucumbido un instante al sueño. Su espíritu hallábase agitado por muchas ideas y lleno de inquietud. Sostenido por su inquebrantable fe en Dios, no desesperaba. Estaba aquella noche en la popa de aquella barca como la otra en la toldilla del *Alerta*, dirigiéndola con mano firme como había dirigido el barco. Pero en vez del sólido navío les conducía una débil barca, con reserva de

viveres que no durarían más de una semana, estando, por tanto, entregados a todas las zozobras, a todos los caprichos y peligros del mar.

El viento moderado y regular persistía. Will Mitz no tuvo motivo para despertar a los estudiantes; si éstos le preguntaban a veces cómo iba la cosa, les contestaba que todo iba bien.

Al alba todos estaban en pie, incluso el señor Patterson, que se sentó en la proa.

Se presentaba un hermoso día. El sol se alzaba sobre el horizonte, aún manchado de algunas brumas, que los primeros rayos de aquél disiparían pronto. El mar estaba rizoso y las pequeñas olas corrían a lo largo de la barca.

En primer lugar, siguiendo la costumbre que tenía a bordo del *Alerta*, Tony Renault se ocupó en disponer el desayuno, que consistió en té, hecho en el hornillo portátil, y galleta, que se sacó de una de las cajas, y agua mezclada con algunas gotas de coñac.

Roger Hinsdale dijo a Will Mitz:

–Es preciso que usted descanse..., por si tiene que pasar al timón la próxima noche.

–Sí; es preciso –añadió Luis Clodión.

Will Mitz interrogó al horizonte con la mirada, y viendo la mar en calma y el viento regular, decidió:

–Voy a dormir un par de horas.

Y después de entregar el timón a Magnus Anders y de darle algunas instrucciones, fue a tenderse bajo el toldo.

Transcurridas dos horas, como había dicho, apareció de nuevo y fue a la popa. Se aseguró que la barca iba por buen camino, y miró el cielo y el mar. Las condiciones atmosféricas no habían cambiado. El sol subía al meridiano sobre un cielo puro. La temperatura hubiera sido irresistible con la reverberación de las aguas si el fresco del viento no la suavizase.

Por lejos que la vista se extendiese no se distinguía ni la blanca silueta de una vela ni el negro penacho de una chimenea. Los catalejos se pasearon inútilmente por todo el inmenso perímetro.

En aquella época del año los navíos franceses, ingleses, americanos y alemanes frecuentan generalmente estos parajes, limitados al Norte por el archipiélago de las Bermudas, y al Oeste por el archipiélago de las Indias occidentales. Es raro que transcurra un día sin que algunos barcos se crucen.

Así es que Will Mitz se preguntaba si la tempestad no habría arrastrado al *Alerta* más mar adentro de lo que él suponía, a una distancia tal, que no podría ser recorrida en menos de dos o tres semanas..., ¡y las provisiones estarían consumidas antes! ¡No había que contar más que con la pesca para proporcionarse algo de alimento, y con la lluvia para calmar los tormentos de la sed!

Will Mitz guardaba para sí estas alarmantes reflexiones, afectando una confianza que comenzaba a perder.

Terminó la mañana en estas condiciones. Una especie de boneta fue izada, y la velocidad de la barca aumentó.

El almuerzo se compuso de galleta, carne seca y legumbres en conserva, que bastaba con calentar, y de té. El señor Patterson, amoldándose a aquella situación, comió con regular apetito. Sus jóvenes compañeros devoraron, y el corazón de Will Mitz se oprimió pensando en las eventualidades del porvenir si la navegación se prolongaba.

Por la tarde los sedales trajeron diversos peces, que, cocidos en agua del mar, aumentaron la comida.

Llegó la noche. Ninguna vela había sido vista antes de esconderse el sol.

Como la víspera, Will Mitz obligó a los jóvenes a que se acostaran, y quedó hasta el día junto al timón.

El siguiente día, 28 de setiembre, el viento, que había aflojado ligeramente durante la noche, refrescó, a medida que el astro del día subía hacia el cenit. Por la mañana fue preciso suprimir la boneta. Efecto de la velocidad que llevaba la canoa, embarcaba algo de agua por la proa y era difícil evitar que declinase. Will Mitz, previendo el caso en que sería preciso disminuir la vela, no se retiró a descansar.

El cielo era de un azul intenso, sin nubes, y aunque el sol, desde el equinoccio, describía un arco diurno menos prolongado, sus rayos oblicuos eran extremadamente ardientes; por lo que convenía economizar el agua dulce, dado que sólo la lluvia permitiría renovar la provisión. Preciso fue, pues, ponerse a ración: nadie se quejó de ello.

A las tres de la tarde vióse hacia el Nordeste larga humareda, lo que hizo nacer la esperanza de encontrar un barco, esperanza que duró poco, pues aunque apareció la silueta de un gran *steamer*, fue a seis millas de la barca. Era, por tanto, imposible llamar la atención de aquél, y Will Mitz advirtió en seguida que no se cruzaría en su camino. Y, en efecto, una hora más tarde no se percibía a lo lejos más que las últimas volutas de su chimenea arrebatadas por el viento.

Antes de la comida, Tony Renault, Hubert Perkins y Alberto Leuwen pescaron algunos peces, que fueron dispuestos como la víspera. También era preciso pensar en economizar el carbón del hornillo.

Prosiguió al día siguiente la navegación casi en idénticas circunstancias. Sólo que, como el viento soprase del Norte, fue preciso estirar las escotas. No se disminuyó por esto la velocidad, pero la canoa daba bandazos. Will Mitz la sostenía con el timón, mientras Tony Renault cuidaba de la escota.

Will Mitz comprendía que la inquietud que pretendía ocultar empezaba a apoderarse de sus compañeros. El señor Patterson, más débil que los otros, flaqueaba, y ahora no por efecto del mareo. Sentía accesos de fiebre, a los que acompañaba ardiente sed. Todos estaban dispuestos a cederle la parte que a cada cual correspondía; pero si la enfermedad continuaba, si el delirio se apoderaba de él, ¿qué harían?

Además, Axel Vickborn y Hubert Perkins sentían tan profundo abatimiento físico, que no podían permanecer sobre los bancos. Sus rostros pálidos, sus ojos hundidos, sus miradas inciertas, indicaban que estaban al fin de sus fuerzas, y fue preciso acostarles junto al señor Patterson.

La noche del 29 al 30 de setiembre aumentó la ansiedad de Will Mitz; ansiedad que compartieron Roger Hinsdale, Tony Renault y Magnus Anders, que habían dado pruebas de gran energía. Y para colmo de desdichas, el viento, favorable hasta entonces a la marcha de la canoa, tendió a disminuir, y en esas calmas, cuyo fin no se prevé, estaba el mayor peligro; pues con el retraso, el alimento y el agua dulce, ya muy reducidos, faltarían completamente.

Cuatro días habían ya transcurrido desde que la canoa abandonó al *Alerta*; cuatro días que erraba a la ventura por aquella mar, siempre desierta; y cuando Luis Clodión preguntó cuántas millas habrían hecho hacia el Oeste, respondió Will Mitz:

—Tal vez ciento cincuenta.

—¡Ciento cincuenta! —exclamó John Howard—; ¡y aún no vemos tierra!

—¿Es que no hay tierra por esa parte? —murmuró Niels Harboe.

Will Mitz no supo qué contestar. La tierra estaba allí, pero era imposible calcular a qué distancia.

Aunque había víveres para algunos días, sólo tenían agua dulce para cuarenta y ocho horas, a no ser que lloviera; lo que no era de esperar, por mostrarse el cielo muy limpio y sereno. El viento no traía una nube. La canoa había derivado al Sur, y por esta parte no se llegaría a la costa americana, pues sólo se extendía el vasto océano hasta los límites del mar Antártico.

En la noche del 30 de setiembre al 1 de octubre el viento cesó, poco a poco, y al amanecer la vela caía sobre el mástil.

¡Qué mirada de desesperación arrojaron los más animosos sobre la inmensidad!

El propio Will Mitz cruzó sus manos y murmuró:

–¡Dios mío! ¡Dios mío! ¡Ten piedad de nosotros!

Transcurrió el día con un calor tórrido, que imponía un relevo constante en la faena del remo.

Sólo cuatro estaban en condiciones de practicarla: Luis Clodión, Tony Renault, John Howard y Magnus Anders. Sus compañeros, rendidos por la fatiga y debilitados por la fiebre, yacían en el fondo de la barca. ¡Y el agua potable iba a faltarles!

Will Mitz, sin embargo, conservaba bastante energía para animar a sus compañeros. Sólo abandonaba el timón para ponerse al remo cuando le llegaba su turno. En vano esperaba la vuelta del viento. Las raras nubes del horizonte se disipaban casi enseguida. La vela para nada servía, a no ser para protegerles de los rayos solares, por lo que se la dejaba en el mástil.

La situación no podía prolongarse.

Durante la noche del 1 al 2 de octubre, el delirio se apoderó de varios de aquellos infelices jóvenes, gritaban... llamaban a sus madres... A no ser por la vigilancia incesante de Will Mitz, se hubieran arrojado al mar, víctimas de espantosas alucinaciones. Llegó el día. ¿No sería el fin de los sufrimientos de algunos?

De pronto se oyó un grito. Luis Clodión lo lanzaba:

–¡Barco a la vista!

CAPÍTULO XXIX

AL TÉRMINO DEL VIAJE

El *steamer Victoria*, después de haber abandonado la Dominica con rumbo a Liverpool, se encontraba a 350 millas al Sudeste de las Antillas, cuando los hombres de cuarto vieron la canoa del *Alerta*.

Prevenido el capitán, John Davis, dio orden de dirigirse a la barca. ¿Estaba abandonada o contenía algunos infelices salvados de un naufragio?

En el momento en que Luis Clodión lanzó el grito de salvación, Will Mitz y otros dos o tres se levantaron, tendiendo los brazos hacia el barco.

Los más fuertes recobraron vigor, y el capitán del *Victoria* no tuvo que enviar bote que les recogiera, pues con Will Mitz y Luis Clodión a los remos, y Tony Renault al timón, la canoa no tardó en llegar al flanco del *steamer*. Echóse una amarra, desplegóse la escala, y cinco minutos después todos los pasajeros del *Alerta* estaban a bordo del *Victoria*, donde les esperaba la más favorable acogida y también los cuidados de que tenían tanta necesidad.

Ya estaban, pues, a salvo los estudiantes de la «Antilian School», los pensionados de la señora Seymour, y con ellos el señor Horacio Patterson y el valiente Will Mitz, a quien todos debían su salvación.

Luis Clodi3n hizo el relato de lo acontecido desde la partida de la Barbada. El capit3n del *Victoria* supo en qu3 condiciones se hab3a efectuado la primera traves3a, cuando el *Alerta* estaba en poder de Harry Markel y de su gente; despu3s el viaje de exploraci3n por las Antillas; c3mo Will Mitz descubri3 los planes de aquellos piratas; c3mo huyeron los j3venes del nav3o incendiado, y, en fin, la navegaci3n de la canoa durante los 3ltimos d3as.

Resultaba, pues, que el *Alerta*, al que se supon3a haber ya realizado dos terceras partes de su viaje, se hab3a hundido en las profundidades del Atl3ntico con los piratas del *Halifax*, ilos fugitivos de la c3rcel de Queenstown!

Y entonces, en nombre de sus compa3eros, con la voz emocionada, Luis Clodi3n dio las gracias a Will Mitz por cuanto el valiente marino hab3a hecho por ellos. Estrech3ndole en sus brazos, todos lloraban de alegr3a y gratitud.

El *Victoria* era un barco de 2.500 toneladas, que despu3s de haber llevado un cargamento de hulla a la Dominica, regresaba en lastre a Liverpool. Los pasajeros del *Alerta* ser3an, pues, conducidos directamente a Inglaterra; adem3s, como el *Victoria* andaba sus 15 millas por hora, el regreso del se3or Patterson y de los j3venes premiados no sufrir3a m3s que una semana de retraso.

No hay que decir que en este primer d3a, gracias a los cuidados de que fueron objeto, ninguno de ellos se resent3a de las fatigas morales y f3sicas y terribles pruebas por las que hab3an pasado. Esto retroced3a ya en su memoria, y ahora se entregaban a la inmensa dicha de haberse librado de los peligros de la segunda traves3a y de los sufrimientos experimentados en la canoa.

Respecto al se3or Horacio Patterson, despu3s de larga e interesante pl3tica con el capit3n del *Victoria*, en la que se mezclaron los dos monstruos, Harry Markel y la serpiente de la Martinica, se expres3 en estos t3rminos:

–Decididamente, capit3n, siempre es razonable tomar las m3s minuciosas precauciones antes de ponerse en viaje. *Suave mari magno*, es grato, como dice Lucrecio, recordar, cuando la mar est3 agitada, que uno ha cumplido sus deberes... ¿Qu3 hubiera sucedido de desaparecer yo en las profundidades del oc3ano, si no hubiera vuelto..., si durante largos a3os se hubiera estado sin noticias del administrador de la «Antilian School»? ¡Verdad que la se3ora Patterson habr3a podido aprovecharse de las supremas disposiciones que yo cre3 deb3a tomar! Pero, gracias a Dios, estoy de vuelta a tiempo... Finis coronat opus...!, como dec3an siempre los latinos.

Probablemente el capit3n del *Victoria* no entendi3 lo que el mentor le dec3a, ni en lat3n ni en su propia lengua, respecto a la se3ora Patterson; pero no pidi3 explicaciones y se limit3 a felicitar a su nuevo pasajero por haber triunfado de tantos peligros.

Como se ve, el se3or Patterson hab3a recobrado toda la libertad de su esp3ritu. Y entonces le vino a la memoria la famosa cita latina que a3n no hab3a conseguido traducir. Tony Renault no pensaba en dejarle libre de sus bromas, y al siguiente d3a le pregunt3 delante de sus compa3eros:

–Y bien, se3or Patterson..., ¿y esa traducci3n?

–¿La de su frase latina?

–S3.

–*Letorum rosam angelum*?

–No..., no –rectific3 Tony Renault–; *rosam angelum letorum*...

–¡Ah! ¿Y qu3 importa el orden de las palabras?

–Al contrario, importa mucho, se3or Patterson.

–¡Es gracioso!

–¿Y no ha encontrado usted...?

–He encontrado que esas frases no tienen sentido.

–¡Error! Verdad que me he olvidado de advertir que no pueden traducirse m3s que al franc3s...

–¿Acabará usted?

–Sí..., cuando estemos a la vista de la costa inglesa.

Durante los siguientes días, en vano el señor Patterson volvió una y otra vez sobre aquellas palabras verdaderamente cabalísticas... ¡Un latinista como él...!

Así es que, muy disgustado, en el momento en que el grito de ¡tierra! sonó a bordo, pidió explicaciones a Tony Renault.

–Nada más sencillo –respondió el joven–. *Rosara angelum letorum* significa exactamente, en buen francés: *Rose a mangé l'omelette au rhum...!*

El señor Patterson no entendió al pronto, pero cuando lo entendió, saltó como hombre que recibe una descarga eléctrica, y después se tapó el rostro, horrorizado.

Tras feliz travesía, el día 22 de octubre el *Victoria* entraba en el canal de San Jorge y por la noche anclaba en el puerto de Liverpool.

Enseguida se enviaron telegramas al director de la «Antilian School» y a las familias de los estudiantes, participándoles el regreso de éstos.

Los periódicos de la noche relataron los hechos de que el *Alerta* había sido teatro, y las condiciones de la repatriación del señor Patterson y los jóvenes alumnos; historia que conmovió al público.

Grande fue la emoción cuando se conocieron los detalles de aquel drama, empezado en la bahía de Cork con la matanza del capitán Paxton y de sus tripulantes, y finalizado en pleno océano al sepultarse en las olas Harry Markel y todos los suyos.

También la señora Seymour fue informada de todo por el señor Ardagh.

Se comprende la emoción que experimentaría la generosa señora. ¿Qué hubiera sucedido a no hacer ella que Will Mitz fuese a bordo del *Alerta*...? ¡Y cómo probó al joven marino su agradecimiento...! Ahora, en Liverpool, Will Mitz no tenía más que esperar su embarco como segundo contra maestre en el *Elisa Warden*.

Después de dar nuevas gracias al capitán del *Victoria*, el señor Horacio Patterson y los pensionados tomaron un tren de la noche. Al siguiente día estaban en la «Antilian School».

En esta época habían acabado las vacaciones, y se comprende qué recibimiento se haría a los viajeros. Preciso les fue a éstos referir con todos sus detalles las peripecias del viaje, y esto sería seguramente motivo de conversación en las horas de recreo durante mucho tiempo.

A pesar de los muchos peligros a que habían escapado los pasajeros del *Alerta*, fueron muchos los estudiantes que lamentaron no haber participado de ellos; y era indudable que si se celebrara algún nuevo concurso para obtener pensiones de viaje, no faltarían alumnos que se presentasen.

Verdad que podía creerse que no habría otra banda de piratas dispuesta a apoderarse del navío que transportase a los pensionados. ¡Esas cosas no se repiten!

Los que habían efectuado el viaje tenían prisa por volver a ver a sus respectivas familias; y así es que, a excepción de Hubert Perkins, cuyos parientes habitaban en Antigua, y de Roger Hinsdale, cuya familia vivía en Londres, John Howard, Luis Clodión, Tony Renault, Niels Harboe, Axel Vickborn, Alberto Leuwen y Magnus Anders partieron inmediatamente para Manchester, París, Nantes, Copenhague, Rotterdam y Gotteborg, deseando pasar algunos días en estos sitios antes de volver a la «Antilian School».

No quedaría completa esta historia si no habláramos por última vez del señor Horacio Patterson.

Conmovedora fue la escena en el momento en que los dos esposos cayeron el uno en brazos del otro. La señora Patterson no podía creer que su marido, aquel hombre tan arreglado, tan metódico, tan apartado de todas las molestas eventualidades de la vida, hubiera estado expuesto y hubiera salido bien de tan espantosos peligros.

Aquel excelente hombre afirmaba que no se volvería a arriesgar a los azares de una travesía de la que tal vez no saldría tan felizmente, *non bis in idem*, y la señora Patterson admitió de buen grado este axioma de jurisprudencia.

Cuando el señor Patterson depositó entre las manos de su esposa las 700 libras recibidas en la Barbada, no pudo menos de expresarle su vivo disgusto por no unir a ellas el famoso trigonocéfalo sepultado al presente en los sombríos abismos del océano Atlántico. ¡Qué buen efecto hubiera producido la serpiente, si no en el salón, al menos en el gabinete de Historia Natural de la «Antilian School»!

El señor Patterson añadió:

–Ahora sólo resta prevenir al reverendo Fimbook, de la parroquia de Oxford Street.

La señora Patterson no pudo reprimir una sonrisa, y dijo sencillamente:

–Es inútil, esposo mío.

–¡Cómo inútil! –exclamó el señor Patterson en el colmo de la sorpresa.

He aquí la explicación de lo sucedido:

Por exceso de precaución y en su fantástica manía de orden, el meticuloso administrador, encontrando que su testamento no era bastante para arreglar sus negocios, había imaginado divorciarse antes de su partida.

De esta manera, en el caso en que no se recibieran noticias suyas, y hasta en el de que no regresara, la señora Patterson no tendría que esperar años y años para recobrar su libertad, como acontece a las mujeres de los grandes viajeros que se encuentran en tan tristes circunstancias. El señor Patterson deseaba que en recompensa de la fidelidad y del afecto que le había demostrado la dulce compañera de su vida, pudiera ésta disponer de su fortuna y de sí misma como una viuda.

Era difícil oponerse a las ideas del señor Patterson; pero también su digna esposa tenía principios muy arraigados, y ni aun en las condiciones dichas aceptaría un divorcio, y contaba con la prodigiosa distracción de su marido para arreglar las cosas a su gusto. Se puso de acuerdo con un antiguo amigo suyo y consejero de la «Antilian School», y fingió acomodarse a los deseos de su marido, el cual no advirtió nada, embargado por la natural emoción que le producía el acto.

–No... Yo no firmé. Jamás el divorcio nos ha separado, y nuestro contrato matrimonial ha permanecido y permanecerá siempre el mismo.

–*Ne varietur!* –concluyó el señor Horacio Patterson, abrazando cariñosamente a su cara mitad.

FIN