

carabela dinamarquesa del siglo II, que se encontró cargada toda de hachas de piedra, de arcos y de mazas, en las playas de Wester-Setrup, y se depositó en el ayuntamiento de Flensburgo.

Cien años justos de intervalo, de 1707 á 1807, separan el primer buque de Papin del primer buque de Fulton. «La Galeota de Lethierry,» era indudablemente un progreso comparado con aquellos dos esbozos, pero ella misma era un esbozo también, lo que no la impedía ser una obra maestra. Todo embrion de la ciencia ofrece este doble aspecto; monstruo como feto, maravilla como germen.

EL BUQUE-DIABLO.

«La Galeota de Lethierry» no estaba arbolada en conformidad con las exigencias de los buques de vela, y esto no era un defecto, porque teniendo el buque por motor el vapor, el velámen era su accesorio.

Añádase que el buque de ruedas es casi insensible á la acción del velámen. La galeota era demasiado corta, demasiado redonda, demasiado recogida; tenía demasiados mofletes y demasiadas caderas. No se llevó el atrevimiento hasta el extremo de hacerla ligera. La galeota tenía los inconvenientes y algunas de las cualidades de la panza.

Cabeceaba, arfaba poco, pero rodaba mucho. Los tambores eran demasiado altos. Tenia demasiada anchura respecto á su longitud. La máquina, maciza, la agoviaba, y para poderla cargar mucho, hubo necesidad de levantar desmedidamente sus obras muertas, lo que le hacia casi adolecer de los defectos de los buques de setenticuatro, que son gabarras bastardas cuyas obras muertas han de quitarse para darles condiciones marineras y de combate. Siendo corta, hubiera debido virar con prontitud, hallándose el tiempo empleado en la evolucion en razon directa de la longitud de un buque, pero su pesadez la quitaba la ventaja que la daba esta circunstancia. Su costillaje era demasiado ancho, lo que la entorpecia, hallándose como se halla la resistencia del agua proporcionada á la mayor seccion sumergida y al cuadrado de la velocidad del buque. La proa era vertical, lo que actualmente no seria una falta, pero en aquel tiempo era costumbre invariable dar á la proa una inclinacion de cuarenta y cinco grados. Todas las corvas del casco estaban bien igualadas, pero no eran bastante largas respecto de la oblicuidad y sobre todo respecto del paralelismo con el prisma de agua desalojado, el cual no debe jamás ser rechazado sino lateralmente. Estando la mar gruesa la galeota, ya anterior, ya posteriormente, echaba demasiada agua, lo que indicaba un vicio en el centro de gravedad. No hallándose colocada la carga donde era conveniente, con motivo del peso de la máquina, el centro de gravedad pasaba frecuentemente detrás del palo mayor, y entonces era

preciso no contar mas que con el vapor, y desconfiar de la vela mayor, porque el efecto de ésta en dicho caso hacia arribar el buque á la banda en lugar de permitirle ceñir el viento.

El recurso que quedaba, cuando se estaba á fil de proa era largar en banda la escota mayor, y de este modo el viento se fijaba en la proa por la amarra, y la vela mayor no producía el efecto de una vela de popa. Esta maniobra era difícil.

El gobernalle era el gobernalle antiguo, no de rueda como el actual, sino de palanca, volviendo alrededor de sus goznes, unidos al estambor ó codaste y moviéndose por una vigueta horizontal que pasaba por debajo de los yugos principales. El buque tenia dos botes, especie de canoas, y cuatro anclas, la mayor, la segunda, que es el ancla trabajadora, *working-anclur*, y dos anclas de horca.

Estas cuatro anclas, todas con cadena, funcionaban por medio del cabrestante mayor de popa ó del pequeño de proa, segun las ocasiones. A la sazón el molinete de bomba no habia aun reemplazado al esfuerzo intermitente de la barra de espeque. No teniendo mas que dos anclas de horca, una á estribor y otra á babor, no podia el buque fondear con bastante asiento, lo que delante de ciertos vientos le desarmaba algo. Podia no obstante en este caso recurrir á la segunda ancla:

Las boyas eran normales, y estaban construidas de modo que, permaneciendo á flote, llevaban el peso del

orinque. La chalupa tenia la dimension conveniente. Verdadera lancha de auxilio del buque, era bastante fuerte para levar su ancla maestra. Consistia una de las novedades de la galeota, en que se hallaba en parte aparejada con cadenas, sin que esta circunstancia menoscabase la movilidad de las maniobras corrientes ni la tension de las durmientes. La arboladura, aunque secundaria, no tenia ninguna incorreccion; la capilladura, bien cerrada, bien desenvuelta, salia poco. Los tablones, eran sólidos, pero groseros, no exigiendo el valor respecto del particular la misma delicadeza que la vela. El buque andaba con una velocidad de dos leguas por hora. Puesto en facha, se echaba perfectamente.

Tal cual era «la Galeota de Lethierry» resistia bien el mar, pero carecia de tajamar para dividir el líquido, y no se podia decir que tuviese buenas maneras. Se comprendia que en un peligro, escollo ó sifon, debia ser poco manejable. Producia el crugido de una cosa informe. Rodando sobre las olas, metia un ruido de suela nueva.

La galeota era sobre todo un recipiente, y como todo buque destinado principalmente al comercio, estaba exclusivamente bien dispuesto para la estiva.

Admitia pocos pasajeros.

El transporte del ganado hacia la estiva difícil y muy singular. Se arrimaban los bueyes en la sertina, lo cual era una complicacion.

Actualmente se les estiva en la cubierta.

Los tambores del Devil-Boat Lethierry estaban pinta-

dos de blanco, el casco, hasta la línea de flotacion, de color de fuego, y todo el resto del buque de negro, segun el mal gusto del siglo.

Vacío, calaba siete pies, y cargado catorce.

En cuanto á la máquina era poderosa. Tenia la fuerza de un caballo por cada tres toneladas, que es casi la fuerza de un remolcador. Las ruedas estaban bien colocadas, algo delante del centro de gravedad del buque. La máquina tenia una presion máxima de dos atmósferas.

Gastaba mucho carbon, no obstante ser de condensador y fiador. No tenia volante á causa de la inestabilidad del punto de apoyo, y lo suplía, como se hace aun actualmente, por medio de un doble aparato que hacia alternar dos manubrios, fijos en las estremidades del árbol de rotacion, y dispuestos de modo que el uno se hallaba siempre en un punto fuerte cuando el otro estaba en un punto muerto. Toda la máquina descansaba sobre una sola plancha de fundicion, de suerte que, ni aun en un caso de grave avería, ningun golpe de mar le quitaba el equilibrio y el casco deformado no podia deformar la máquina.

Para volver á ésta mas sólida aun, se habia colocado el contrapeso principal cerca del cilindro, lo que trasportaba desde el medio á la estremidad del centro de oscilacion. Posteriormente se han inventado los cilindros oscilantes que permiten suprimir los contrapesos; pero á la sazón el contrapeso cerca del cilindro parecia ser la última palabra de la maquinaria. La caldera tenia tabiques y es-

taba provista de su correspondiente bomba. Las ruedas eran muy grandes, lo que disminuía la fuerza, y la chimenea era muy alta, lo que aumentaba la tracción del humo, pero la magnitud de las ruedas hacía que éstas tomaran más agua y la altura de la chimenea hacía que ésta tomara más viento. Palas de madera, clavos de hierro, cubos de fundición, tales eran las ruedas, bien construidas, y lo que era admirable, podían desmontarse. Había siempre tres palas sumergidas. La velocidad del centro de las palas no excedía sino en una sexta parte la velocidad del buque, y este era el defecto de aquellas ruedas.

Además, la mano de la ciguiñuela era demasiado larga, y el cajón distribuía el vapor en el cilindro con demasiado roce. En aquel tiempo, la máquina de la galeota parecía y era admirable.

Se había forjado en Francia en el taller de fundición de Berey. Mess Lethierry la había ideado en parte, y el mecánico que la había compuesto según sus instrucciones había muerto, de suerte que era una máquina única y de reemplazo imposible. Quedaba el dibujante, pero faltaba el constructor.

La máquina había costado 40,000 francos.

Lethierry había él mismo construido la galeota en el astillero cubierto que se encuentra al lado de la primera torre entre Saint-Pierre Port y Saint-Sampson. Había ido á Bresna á comprar la madera. Había empleado en su construcción toda su habilidad de calafate, y se reconocía su talento en el bordaje cuyos tablonés eran estrechos é

iguales, y estaban cubiertos de sarangusti, betún de la India, superior á la brea. El forro estaba claveteado. Lethierry había untado la coraza de gallegalle.

Para remediar en lo posible la redondez del casco, había ajustado su botavante al bauprés, lo que le permitía añadir á la cebadera otra cebadera falsa. El día que se botó el buque al agua dijo Lethierry: ¡estoy á salvo! La galeota tuvo efectivamente buen éxito.

Casualmente ó con intención fue botada al agua un 14 de julio.

Lethierry, en pie sobre cubierta entre los dos tambores, miró el mar fijamente y exclamó: — ¡Te ha llegado tu vez! ¡Los parisienses se han apoderado de la Bastilla; ahora, mar, me apodero yo de tí!

La galeota de Lethierry hacía una vez por semana el viaje de Guernesey á Saint-Malo. Zarpaba el martes por la mañana y volvía el viernes por la tarde, víspera del día de mercado que es el sábado. Era de mayor casco que los mayores buques de cabotaje de todo el archipiélago, y hallándose su capacidad en razón directa de su dimensión, uno solo de sus viajes valía por su porte y rendimientos cuatro viajes de un buque ordinario. Los beneficios eran, pues, considerables. La reputación de un buque depende de su estiva, y Lethierry era un estivador admirable. Cuando él mismo no pudo ya embarcarse, instruyó al efecto á un marinero para que le reemplazase.

A los dos años, el buque de vapor producía limpias 750 libras esterlinas anuales, es decir, 8,000 francos. La

libra esterlina de Guernesey vale 24 francos, la de Inglaterra 25 y la de Jersey 26. Esas tonterías son menos tonterías de lo que parecen; los bancos de comercio hacen con ellas su negocio.

VI.

ENTRADA DE LETHIERRY EN LA GLORIA.

La galeota prosperaba. Mess Lethierry veía acercarse el momento de llegar á ser monsieur. En Guernesey no se llega á ser monsieur de buenas á primeras. Entre el hombre y el monsieur hay toda una escala que recorrer. El primer escalon es el nombre á secas, Pedro, por ejemplo. El segundo escalon es vecino Pedro. El tercero tío Pedro. El cuarto señor (sieur) Pedro. El quinto don (mess) Pedro. El último señor don (monsieur) Pedro.

Esta escala, que sale de tierra, se continúa en el mar.

Toda la gerárquica Inglaterra entra y se establece en ella.

Hé aquí los escalones, sucesivamente mas voluminosos: Encima del señor (*gentleman*) hay el escudero, encima del escudero el caballero (*sir* vitalicio), despues, subiendo siempre, el vice-baron (*baronnet*) título entre baron é hijodalgo (*sir* hereditario), despues el lord, *laird* en Escocia, despues el baron, despues el vizconde, despues el conde (*earl* en Inglaterra, *jarl* en Noruega), despues el marqués, despues el duque, despues el par de Inglaterra, despues el príncipe de sangre real, despues el rey.

Esta escala sube del pueblo á la clase media, de la clase media á la nobleza, de la nobleza á la pairia, de la pairia al trono.

Gracias á su empresa llevada á feliz término, gracias al vapor, gracias á su máquina, gracias al Buque-Diablo, mess Lethierry habia llegado á ser algo. Para construir «la Galeota» habia tenido que tomar dinero prestado; habia contraido deudas en Bresna y en Saint-Maló; pero iba anualmente amortizando su pasivo.

Habia además comprado á crédito, en la misma entrada del puerto de Saint-Sampson, una hermosa casa de piedra, enteramente nueva, situada entre el mar y un jardin, en cuyo ángulo se leia: *les Bravées*.

La casa de las Bravées, cuya fachada anterior formaba parte de la muralla misma del puerto, era notable por una doble hilera de ventanas que por la parte del Norte daban á un cercado lleno de flores y por la parte del Sur al Océano; de suerte que aquella casa tenia una

UNIVERSIDAD DE NUEVO LEON
BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
"ALFONSO REYES"
No. 1625 MONTERREY, MEXICO

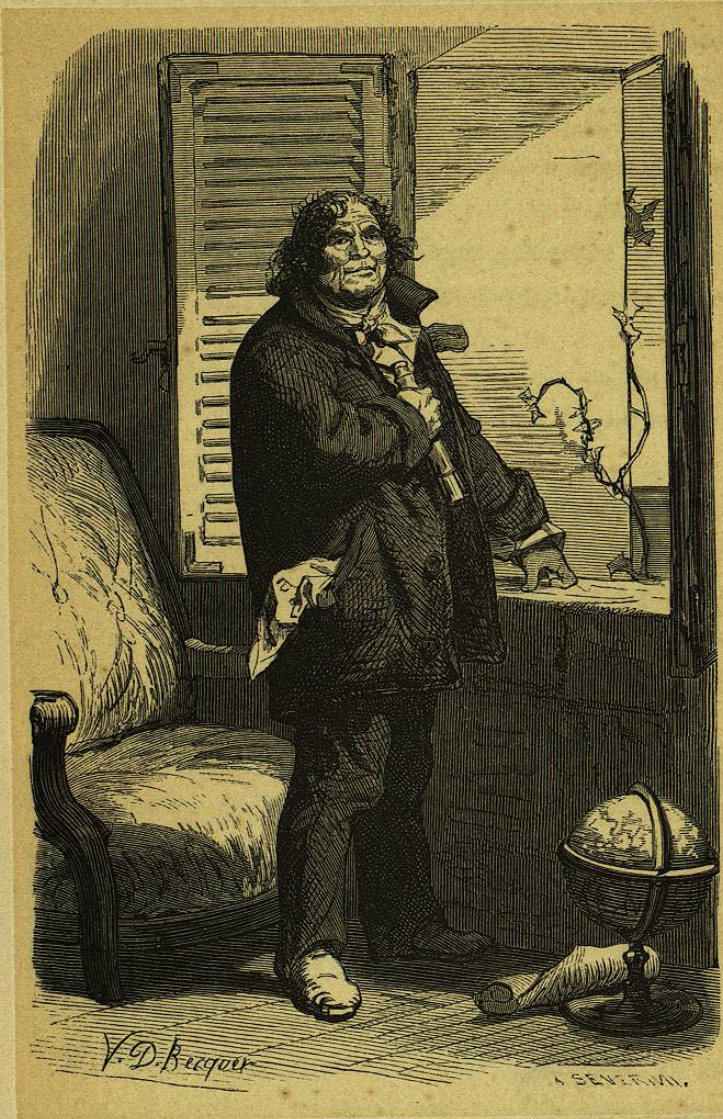
fachada que miraba á las tempestades y otra que miraba á las rosas.

Las dos fachadas parecían hechas para los dos habitantes, mess Lethierry y miss Deruchette.

La casa de las Bravées era popular en Saint-Sampson. Mess Lethierry se había hecho popular al cabo. Su popularidad procedía en parte de su bondad, de su desprendimiento y su valor, en parte de los muchos hombres que había salvado, y en parte también de la circunstancia de haber dado al puerto de Saint-Sampson el privilegio de las salidas y entradas del buque de vapor. Viendo que el Devil-Boat era decididamente un buen negocio, Saint-Pierre, la capital lo había reclamado para su puerto, pero mess Lethierry quería mantenerse en Saint-Sampson, que era su ciudad natal.—Desde allí, decía él, me lancé al mar.—Así adquirió una gran popularidad local. Su cualidad de propietario contribuyente hacia de él lo que se llama en Guernesey un ciudadano. Había sido nombrado prohombre.

El pobre marinero había subido cinco escalones de los seis del orden social guernesiano; era más, se hallaba cerca del monsieur, ¿y acaso no era posible que pasase aun más allá? ¿Quién sabe si un día se leerá en el almanaque de Guernesey en el capítulo *Gentry and Nobility* esta inscripción inaudita y soberbia: *Lethierry, esq.*

Pero mess Lethierry desdeñaba ó tal vez ignoraba el lado de vanidad de las cosas. Su satisfacción consistía en sentirse útil.



MESS LETHIERRY.

Ser popular le halagaba menos que ser necesario. No tenia, como hemos dicho, mas que dos amores, y de consiguiente dos ambiciones: Duranda y Deruchette.

Ello es que habia tomado su cédula en la lotería del mar, y le habia caido el premio gordo.

El premio gordo era la Duranda navegando.

VII.

EL MISMO PADRINO Y LA MISMA PATRONA.

Despues de haber creado su buque de vapor, Lethierry le llamó *Duranda*.

La Duranda será como le llamemos en lo sucesivo, y cualquiera que sea el uso tipográfico, se nos permitirá que no subrayemos el vocablo *Duranda*, adhiriéndonos respecto del particular al pensamiento de mess Lethierry, para quien la Duranda era casi una persona.

Duranda y Deruchette son el mismo nombre. Deruchette es el diminutivo, diminutivo muy usado en el Oeste de Francia.

Los santos en las aldeas llevan frecuentemente su