

Mientras el minuterero del reloj de pared rebasaba suavemente la manecilla de las horas, todavía inhiesta, el calendario automático, situado bajo la esfera se estremeció bruscamente, y al número diez le sucedió el once.

Salvo aquel ligero espasmo —tal vez, pudiera atribuirse a un imperfecto funcionamiento del mecanismo—, las plaquitas en que estaban inscritos los signos Noviembre y 1998 permanecieron inmóviles. En la sala de control, dotada de aire acondicionado, un termómetro situado junto a la puerta señalaba invariablemente una temperatura de 68° Fahrenheit.

No había nadie en la sala de control para observar el reloj, el calendario, el termómetro, la pantalla de radar o cualquiera de los diversos indicadores instalados en las paredes o en las mesas. Aun suponiendo la presencia de empleados o intrusos, no les hubiera sido posible leer señal alguna ya que la oscuridad era completa. No sólo estaban apagadas las luces de la sala; tupidos cortinajes las protegían contra los traicioneros rayos de la luna que eventualmente pudieran reflejarse en las superficies pulimentadas.

La ausencia de luz y de personal técnico no alteraba el trabajo de los prodigiosos aparatos del aeropuerto, pues habían sido diseñados para funcionar automáticamente con una inteligencia casi humana y con una precisión que sobrepasaba a la del hombre en cualquier emergencia, excepto en los casos de un ataque directo del enemigo o de un tiro cercano que averiara no sólo los instrumentos sino también los aparatos de reparación y ajuste.

Cuando el sonar y el radar captaron el sonido y la imagen de una aeronave que se aproximaba por el Norte, instantánea y correctamente fue identificada como amiga; en efecto, era un RB-87 que regresaba a su base. La información fue transferida a las baterías antiaéreas, a la oficina de información, situada a treinta millas de distancia; a los tabuladores que registraban el curso de los bombarderos, al control de combustible oculto a gran profundidad, y al depósito de municiones, protegido por capas y más capas de cemento y plomo.

No existía balizaje automático en el aeropuerto, por supuesto, pero esto no significaba inconveniente alguno para el poderoso bombardero de ocho motores, ya que no dependía de percepciones y reacciones humanas sino de un cálculo matemático totalmente ajustado a su plan de vuelo, sensible a la más sutil variación atmosférica, a la configuración del terreno, e incluso a una repentina imperfección de su propio mecanismo. Durante el vuelo, segundo tras segundo, estos instrumentos calculaban,

compensaban y mantenían a la aeronave en la ruta prevista.

El RB-87, ajustado a la velocidad y dirección del viento, así como a cierto número de factores, apuntó la proa hacia la pista de cemento de dos millas de longitud y se deslizó suavemente sobre ella, hasta el final, para detenerse por último, con las hélices girando en punto muerto, entre dos trazos de pintura, el lugar exacto que indicaban los cálculos que regían su navegación.

Mientras se detenían los motores y las hélices giraban con más lentitud, los complejos servicios de la base aérea empezaron a funcionar, al detectar los instrumentos de la oscura sala de control la invisible imagen del bombardero que regresaba. Del depósito de combustible serpenteó una manguera aparentemente interminable, atravesando el campo; al acercarse al bombardero, sus movimientos reptantes se hicieron más pronunciados cuando, guiada por impulsos electrónicos alzó la cabeza y trepó por un costado del aparato, buscando a ciegas los vacíos tanques de gasolina. Un diminuto receptor le respondió al mensaje de un transmisor también minúsculo; saltó el tapón y el cuello de la manga se introdujo en la abertura. Este contacto actuó en las profundidades del depósito de combustible; empezaron a funcionar las bombas y la manguera se puso rígida al pasar la gasolina por su interior. A muchos kilómetros de distancia comenzaron a trabajar las bombas, impulsando su carga a través de los oleoductos. Toda la maquinaria de una refinería se puso en movimiento para elaborar petróleo en crudo y enviarlo transformado en gasolina de alto octanaje. A medio continente de distancia, se elevaba desde las profundidades de un pozo de materia prima que iría a parar al interior de un depósito vacío.

La manguera de gasolina, pieza fundamental, era el aparato más simple de la sala de control. Llenos ya los tanques, el tapón del depósito en su sitio y la manguera enrollada en su horquilla, hicieron su aparición las maquinarias más complejas. La manguera de engrase se desplazaba de un motor a otro, los cuales vomitaban finas capas de aceite negro quemado, luego reemplazadas por lubricantes de un color verde-dorado, fresco y viscoso. El dispositivo mecánico de engrase, un increíble pulpo sobre ruedas, circulaba por el campo aplicando sus tentáculos a las innumerables juntas que requerían sus servicios. Al otro lado del campo, los dispositivos automáticos de carga transportaban su precioso equipo en lenta procesión. Iban al encuentro del bombardero y constituían también mecanismos complejos y sutiles, guiados por delicados artificios, que colocaban suave y cuidadosamente las valiosas bombas en las cavidades de la nave. Aguardaban pacientemente su turno, dispuestos y regulados contra toda posible colisión. Al igual que los aparatos de control de combustible, también eran el resultado de la labor de muchos servomecanismos; galerías subterráneas despachaban a gran profundidad el material de repuesto por medio de tubos neumáticos, que se introducían bajo la superficie de la Tierra a varios kilómetros de profundidad.

Los poderosos motores se enfriaron. La veleta —una especie de cono de lona—, en lo

alto de la torre del aeropuerto, se movió ligeramente. En la oscura sala de control, el reloj marcaba las 3,58. Débiles partículas de polvo se filtraron subrepticamente a través de las rendijas de las ventanas y un pequeño trozo de cemento, desprendido por el viento, cayó al suelo. A unos cuantos kilómetros de distancia, una hilera de árboles secos y resquebrajados rehusaba ásperamente, con fúnebre tozudez, a doblegarse lo más mínimo ante las duras acometidas del viento.

A las 4'50 exactamente un impulso eléctrico procedente de la sala de control, según normas predeterminadas, puso en marcha los motores del avión. Hubo un momento en el que falló el motor número siete, pero pronto recuperó el ritmo habitual. Durante un largo intervalo, los motores se calentaron. La aeronave emprendió la marcha, con aparente impremeditación, en el exacto instante previsto.

La pista se extendía a gran distancia. Pese a ganar velocidad, parecía como si el avión se mantuviera pegado a ella, reacio a dejar tierra. Después de un ligero balanceo, se abrió al fin un espacio entre las ruedas y el cemento, que se agrandó rápidamente. El aparato se elevó a gran altura, sobrepasando por un amplio margen la red de cables de alta tensión que se extendía más allá del aeropuerto. Ya en el aire pareció vacilar un momento, mientras los instrumentos medían y calibraban, pero no tardó en enfilar la proa hacia el Norte, surcando con decisión el firmamento.

Volaba a enorme altura, por encima de las nubes, por encima de la sutil capa de aire oxigenado. Los motores palpitaban uniformemente, excepto el número siete, en el que de vez en cuando se percibían desfallecimientos y vacilaciones. Los expertos instrumentos del bombardero guiaban y comprobaban constantemente su vuelo, manteniéndolo en ruta hacia el objetivo a una altura fuera de posibles interferencias.

La pálida luz del amanecer hirió los contornos del avión sin resultado. La pintura pardusca del camuflaje no producía reflejos, pero aquí y allá aparecían ligeros rasguños, dejando al descubierto el brillante y traicionero aluminio. A medida que la luz se intensificaba, se hizo patente que tales desperfectos no eran sino pequeños signos de la debilidad del gran bombardero. Un golpe aquí, una abolladura allá, un cable deshilachado, una ligera erosión, señales que evidenciaban malos tratos, ominosas limitaciones. Sólo los instrumentos y los motores eran perfectos, aunque incluso éstos, considerando las alteraciones del número siete, no parecían destinados a durar indefinidamente.

Rumbo Norte, rumbo Norte, rumbo Norte. El blanco había sido fijado, años atrás, por hombres maduros de rostro inexpresivo. La ruta fue establecida por hombres más jóvenes, con cigarrillos entre los labios, y los instrumentos esenciales fueron instalados por otros hombres todavía más jóvenes envueltos en guardapolvos y que mascaban chicle. El blanco no era originalmente objetivo exclusivo del “Holandés Errante” —nombre que un mecánico jovial pintó años atrás en el fuselaje de la aeronave—, sino que estaba a cargo de un escuadrón completo de aviones del modelo

RB-87, pues constituía un importante centro industrial, una parte decisiva del poder militar del enemigo cuya destrucción era necesaria.

Los hombres maduros que habían decidido el plan estratégico conocían muy bien la naturaleza de la guerra que estaban afrontando. Todo se había preparado cuidadosamente teniendo en cuenta las eventualidades posibles. Planes de todas clases, cuantas alternativas eran posibles, se habían planificado con el mayor celo. Se daba por descontado que aquella capital y las ciudades más importantes serían destruidas casi de inmediato, pero los autores del plan habían ido mucho más allá de la simple descentralización. En las precedentes guerras las operaciones finales dependían de los humanos cuyo carácter frágil y falible, conocían muy bien los estrategas. Pensaban con disgusto en la inutilidad de los soldados y mecánicos cuando se les somete a bombardeos ininterrumpidos o sufren los efectos de las armas químicas o biológicas, en los civiles refugiados en los más profundos rincones de las cavernas y minas con la voluntad anulada para la lucha e implorando servilmente el retorno de la paz. Los estrategas habían luchado ardorosamente, contra este factor de incertidumbre. Organizaron una guerra no sólo completamente automatizada, sino además en la que botones y más botones actuasen en una cadena sin fin. La población civil podría encorvarse y temblar, pero la guerra no se detendría hasta alcanzar la victoria.

El “Holandés Errante” avanzaba velozmente hacia un blanco familiar servido y reforzado por una intrincada red de instrumentos, dispositivos, factorías, generadores, cables subterráneos y recursos básicos, todos ellos casi invisibles e inexpugnables, capaces de funcionar hasta el agotamiento que no llegaría —gracias a su perfección— hasta dentro de cien años. El “Holandés Errante” volaba hacia el Norte, una creación del hombre que ya no dependía de su autor.

Volaba hacia la ciudad que largo tiempo atrás, había quedado convertida en pequeños cascotes pulverizados. Volaba hacia las distantes pilas de baterías antiaéreas, donde los pocos cañones que todavía quedaban indemnes lo localizarían con sus pantallas de radar, apuntando y disparando automáticamente, para atraerlo al destino que sufrieron otros aviones a su imagen y semejanza. El “Holandés Errante” volaba hacia el país del enemigo, un país cuyos ejércitos habían sido aniquilados y cuyo pueblo había perecido. Volaba a tal altura, que desde un punto muy inferior al de sus extendidas alas y potentes motores la superficie de la Tierra quedaba limitada por una gran línea curva. La Tierra, un planeta muerto en el cual, hacía ya tiempo, mucho tiempo, que no alentaba ningún ser viviente.