

DEL DOBLE GANADOR DEL PREMIO PULITZER
DAVID McCULLOUGH



LOS HERMANOS WRIGHT



2015

Reseña

Un día de invierno del año 1903 en el remoto paraje de Outer Banks, Carolina del Norte, dos hermanos de Ohio hasta entonces desconocidos, Wilbur y Orville Wright, cambiaron el rumbo de la historia iniciando la era del vuelo con la primera máquina a motor tripulada más pesada que el aire. Los hermanos Wright fueron hombres de excepcional talento, férrea determinación y gran curiosidad intelectual, cualidades que ellos atribuían a su educación. En este interesante libro, el magistral historiador David McCullough ahonda en la inmensa riqueza de los «Documentos Wright» —los diarios personales, los apuntes y las más de mil cartas que componen la correspondencia privada de la familia— para contarnos el lado humano de una historia genuinamente americana.



Índice

Prólogo

Primera parte

Segunda parte

Tercera parte

Epílogo

Agradecimientos

Bibliografía

Notas

Para Rosalee

«No hay ave que planee sin viento».

Wilbur Wright

Prólogo

Volar, surcar el cielo como las aves, había sido un sueño de la humanidad desde los tiempos de la Antigüedad hasta la Edad Media. Se sabe de un sabio en España que en el año 875 se cubrió de plumas para intentarlo¹. Otros se fabricaron alas que ellos mismos habían diseñado y saltaron desde tejados o torres —algunos precipitándose a la muerte— en Constantinopla, Núremberg, Perugia. Monjes eruditos pusieron por escrito planes que idearon. Y en 1490, Leonardo da Vinci emprendió los primeros estudios serios; ya de niño se sentía llamado a estudiar el vuelo, afirmaba, relatando el recuerdo de infancia de una cometa que volaba por los aires y fue a parar a su cuna.

Para los hermanos Wilbur y Orville Wright de Dayton, Ohio, el sueño empezó con un juguete procedente de Francia: un pequeño helicóptero que su padre el obispo Milton Wright, que atribuía un gran valor didáctico al juego, les llevó a casa. Obra del investigador francés del siglo XIX Alphonse Pénaud, el juguete, poco más que un palo con dos hélices iguales atadas con gomas, no pudo costarle mucho más de cincuenta centavos. « ¡Mirad, chicos!», dijo el obispo mostrándoles las manos, que escondían algo. Y cuando las abrió, el helicóptero salió volando hacia el techo. Lo llamaron «el Murciélago».

La primera maestra de Orville en la escuela, Ida Palmer, recordaba haberlo visto jugueteando en su pupitre con unos tacos de madera. Cuando le preguntó qué hacía, respondió que estaba construyendo una máquina como la que él y su hermano harían volar un día.

Primera Parte

Contenido:

§1. *Los comienzos*

§2. *El sueño arraiga*

§3. *Donde sopla el viento*

§4. *Una determinación inquebrantable*

§1. Los comienzos

«Si tuviera que dar consejo a un joven sobre cómo tener éxito en la vida, le diría que escoja unos buenos padres e inicie su vida en Ohio».

WILBUR WRIGHT

I

En una expresiva fotografía, como todas las que se conocen de los dos hermanos Wright, aparecen sentados uno junto al otro en los escalones del porche trasero de la casa de su familia, situada en una bocacalle de la parte occidental de Dayton, en Ohio. Corría el año 1909, estaban en el apogeo de su fama. Wilbur tenía cuarenta y dos años, Orville treinta y ocho. Wilbur, de rostro alargado y con cara de póquer, mira a un lado como pensando en otras cosas; lo que con toda probabilidad estaba haciendo. Calvo y bien afeitado, es enjuto, casi desgarbado, de nariz y mentón prominentes. Su vestuario —lleva un sencillo traje oscuro y unos botines de cordones— es muy similar al del padre de ambos, que era predicador.

Orville mira directamente a la cámara cruzando una pierna sobre la otra, relajado. Es un poco más robusto que su hermano y parece algo más joven; también tiene algo más de pelo y un bigote bien cuidado. Lleva un traje de color más claro y corte apreciablemente mejor, elegantes calcetines de cuadros y zapatos de cordones. Esos cuadros eran casi lo más llamativo que un varón de la familia Wright podía llevar. En su pose también destacan —como no podía ser menos— sus diestras manos: las mismas que, cuando se tomó la foto, ya habían contribuido a cambiar portentosamente el mundo.

Por el semblante de ambos, se diría que no tenían sentido del humor o apenas lo tenían, pero no era eso precisamente, sino que ni a Wilbur ni a Orville les gustaba que les sacaran fotos. «La verdad sea dicha», escribió un periodista, «la cámara no

trata bien a ninguno de los dos». De todos modos, lo menos característico de su pose es estar sentados sin hacer nada, algo a lo que no sucumbieron casi nunca.

Como se sabía en Dayton, ambos eran muy reservados, estaban siempre ocupados y eran casi inseparables. «Inseparables como gemelos», según su padre: «indispensables» el uno para el otro.

Vivían en la misma casa, trabajaban juntos los seis días laborables de la semana, desayunaban, comían y cenaban a la misma mesa, compartían cuenta en el banco y, según Wilbur, hasta «pensaban a la vez». Tenían los ojos del mismo tono gris azulado, aunque los de Orville no tan grandes y más juntos. Su caligrafía era muy parecida —una letra recta y siempre clara— y sus voces tan similares que, desde otra habitación, no se podía saber bien quién de los dos era el que hablaba.

Si Orville iba siempre visiblemente mejor vestido, Wilbur, a su vez, le sacaba un par de centímetros (medía 1,78 metros), y, como seguramente se diría más en Francia que en Dayton, las mujeres lo encontraban un tanto enigmático y bastante atractivo.

Ambos amaban la música: Wilbur tocaba la armónica y Orville la mandolina. A veces, mientras trabajaban, se veían silbando o tarareando una tonada espontáneamente al mismo tiempo. Ambos tenían mucho apego a su casa. A los dos les gustaba cocinar. Las galletas y el caramelo eran las especialidades de Orville. Wilbur se preciaba de sus caldos y, en las cenas de Acción de Gracias o de Navidad, siempre se encargaba de rellenar el pavo.

Igual que su padre y su hermana Katharine, ambos eran muy enérgicos, y su estilo de vida era trabajar sin descanso todos los días menos los domingos: cuando no estaban en el taller, andaban haciendo «mejoras» por la casa. Trabajar duro era una convicción, y como mejor y más contentos se sentían era inclinados los dos sobre el mismo banco de trabajo, con los delantales del taller puestos protegiendo sus trajes y corbatas.

Por lo general se llevaban bien, conscientes ambos de la aportación del otro a la tarea que se trajeran entre manos, ambos muy bien familiarizados con sus respectivas idiosincrasias y siempre fieles a un acuerdo tácito: Wilbur, cuatro años mayor, precedía a Orville en la jerarquía de su consorcio. Era el primogénito.

No es que todo fuera siempre sobre ruedas. Podían ser muy exigentes y críticos el uno con el otro y discrepar hasta el punto de gritarse «cosas terribles». A veces una hora larga de acalorada discusión los dejaba tan lejos del acuerdo como al principio..., solo que ahora habían intercambiado sus posturas iniciales.

Muchos coincidían en que ninguno de los hermanos se las daba nunca de ser otra cosa que lo que eran, y eso en Ohio se apreciaba. No solo no deseaban ser el centro de atención, sino que hacían todo lo posible por evitarlo. Y no por hacerse famosos dejaron de ser igual de modestos.

No obstante, en diversos aspectos, eran gemelos no idénticos. Había diferencias; algunas obvias, otras no tanto. Mientras Orville se movía a un ritmo más o menos normal, Wilbur era «de movimientos tremendamente activos», gesticulaba vigorosamente con las manos al exponer sus argumentos, andaba siempre muy rápido, a grandes zancadas. Era también más serio, más estudioso y de carácter más reflexivo. Su retentiva para lo que había visto y oído, y de todo lo que leía, era asombrosa. «Yo no tengo nada de memoria», decía Orville con franqueza, «pero él nunca se olvida de nada».

La capacidad de Wilbur para concentrarse era tal que a veces le hacía parecer un poco raro: podía aislarse de todo y de todos. «Wilbur Wright, ante todo, da la impresión de ser alguien muy metido en su mundo», dijo un antiguo compañero de colegio. Cada mañana, invariablemente absorto en sus pensamientos, salía de casa a toda prisa sin el sombrero, y a los cinco minutos reaparecía para cogerlo y volver a marcharse.

Wilbur también poseía, afirmaban todos, «una entereza fuera de lo común» y no se alteraba casi nunca: «jamás perdía la calma», afirmó su padre con orgullo. Orador extraordinario y lúcido escritor, lo que no dejaba de ser chocante en alguien tan callado, no le gustaba en absoluto hablar en público; pero cuando lo hacía era siempre elocuente, y sus observaciones relevantes y muchas veces inolvidables. En su correspondencia de negocios, en las innumerables propuestas e informes que escribió, y más aún en sus cartas privadas, su vocabulario y uso del idioma son de primer orden, en gran medida porque su padre siempre les exigió mucho en este aspecto. La aptitud para la escritura demostró ser de primordial importancia en los singulares logros de ambos hermanos.

«Parece que a Will le gusta escribir, por eso le dejo a él toda la parte literaria de nuestro trabajo», explicaba Orville. En realidad, también a Orville le encantaba escribir, aunque casi siempre eran cartas a su familia, especialmente a Katharine, que son prueba de su gracia y sentido del humor. En las primeras etapas de su empresa, Wilbur escribía en primera persona, como si actuara totalmente solo y por su cuenta, la práctica totalidad de la correspondencia sobre los intereses de ambos; pero eso no parece que molestara a Orville lo más mínimo.

De los dos, Orville era el más amable. Comunicativo y animado con los suyos, divertido muchas veces, no obstante, era exageradamente tímido fuera de casa —un rasgo heredado de su difunta madre—, y evitaba aparecer en público, dejando para Wilbur todo eso. Pero también era más alegre, más optimista y emprendedor por naturaleza, y su gran ingenio para la mecánica quedaba patente en todos sus proyectos.

Mientras que a Wilbur le importaba poco lo que los demás pensaran o dijeran, Orville era muy sensible a las críticas o el menosprecio de cualquier índole. Y también él tenía lo que la familia llamaba «sus arrebatos»; a veces, si estaba demasiado cansado o se sentía agobiado, podía enfadarse e irritarse mucho, aunque fuera impropio de él.

En las ocasiones públicas, era Wilbur el que siempre atraía más atención, aunque hablara poco. «Comparado con él», escribió un observador, «el señor Orville Wright no destaca por su personalidad. Dicho de otro modo, no se distingue entre la multitud como, en cambio, sí se sucede con el señor Wilbur».

Igual que su padre, siempre actuaban caballerosamente: su cortesía para con los demás era innata. No bebían alcohol ni fumaban ni apostaban, y ambos fueron siempre, como a su padre le gustaba decir, republicanos «independientes». Eran solteros y, a juzgar por las apariencias, así querían seguir. Orville decía que correspondía a Wilbur casarse antes, por ser mayor que él. Wilbur siempre alegaba no tener tiempo en ese momento para una esposa. Otros creían que «le asustaban las mujeres»; un colaborador recordaba que «se ponía muy nervioso» cuando había chicas.

Lo que ambos hermanos tenían en común por encima de todo eran su meta y una determinación inquebrantable. Lo suyo era una «misión».

* * * *

Seguían viviendo en la casa familiar con su padre —un clérigo misionero cuyas tareas eclesiales le obligaban a pasar mucho tiempo fuera— y con su hermana Katharine. Tres años menor que Orville, era inteligente, simpática, muy vehemente, la única universitaria de la familia, y de los tres que seguían en casa, la más sociable con diferencia. Finalizados sus estudios en el Colegio Universitario de Oberlin, en Ohio, había vuelto a Dayton en 1898 para enseñar latín en Steele, el nuevo instituto de enseñanza secundaria donde, según Orville, regañó a muchos de

los futuros prohombres de Dayton. Como ella misma dijo de los que consideraba «malos a rabiarse», «les cortaba de cuajo la tontería».

Pulcra y bien arreglada, con sus impertinentes de montura dorada y su oscuro pelo recogido en un moño, parecía la clásica maestra de escuela. «De las recortadas», decía ella, que medía poco más de metro y medio, pero quienes la conocían sabían muy bien lo enérgica que era. En su casa, donde era la única mujer frente a tres hombres, se defendía muy bien. Era la más vivaz de la familia y habladora inagotable en todo momento, lo que encantaba a los demás. Era ella quien llevaba a casa a amigos de la universidad y organizaba fiestas. Más próximos en edad, ella y Orville estaban especialmente unidos. Cumplían años el mismo día, el 19 de agosto, y ambos habían nacido allí, en aquella casa.

Más intransigente con la imperfección humana que sus hermanos, Katharine podía ponerse «furibunda». A veces Orville la exasperaba ensayando con la mandolina. «Se sienta ahí y coge esa cosa hasta que ya casi no puedo seguir en casa», se quejaba a su padre. «Tienes buena cabeza y buen corazón», le decía él. Pero su hija le preocupaba: «Ojalá pudiera verte cultivar modales modestos y femeninos y controlar tu genio: el genio es mal maestro».

Sus amigos los llamaban Will, Orv y Katie. Entre ellos, Wilbur era Ullam; Orville, Bubbo o Bubs; y Katharine, Sterchens: variación del alemán *Schwesterchen*, «hermanita». Los dos hermanos mayores que ellos —Reuchlin y Lorin— estaban casados y cada uno tenía su familia. Reuchlin se había mudado a una granja en Kansas. Lorin, contable, vivía a la vuelta de la esquina del N° 7 de Hawthorn Street, muy cerca, con su esposa Netta y sus cuatro hijos: Milton, Ivonette, Leontine y Horace. Lorin y Reuchlin cambiaban mucho de trabajo en su constante lucha por mantener a la familia; esto, parece ser, dio a Wilbur y Orville más motivos para seguir solteros.

Su difunta madre, Susan Koerner Wright, hija de un fabricante alemán de coches de caballos, había nacido en Virginia y la habían llevado al oeste de niña. Según sus hijos, era muy inteligente, cariñosa y exageradamente tímida. Decían que la primera vez que fue a una tienda de ultramarinos después de su boda, no pudo decir su nuevo apellido de casada cuando le preguntaron a quién habrían de entregar la compra: se le había borrado de la cabeza. Pero también era alegre e ingeniosa: un «auténtico genio» para su familia porque podía hacer de todo, sobre todo juguetes —incluso un trineo—, «tan perfectos como comprados en una tienda».

Era la mujer más comprensiva [escribió Katharine]. Aunque nos quisiera a todos, veía algo fuera de serie en Will y Orv. Nunca deseaba nada de lo que los chicos intentaran hacer; cualquier trasto que dejaban por allí, ella lo recogía al pasar y lo ponía en un estante de la cocina.

Las aptitudes de «los chicos» para la mecánica, todos lo sabían, eran herencia directa de su madre, igual que la timidez de Orville. Susan murió de tuberculosis en 1889, y aquel golpe había sido el peor para la familia hasta la fecha.

El obispo Milton Wright era un padre afectuoso y provisto más que de sobra de opiniones y consejos de los no le apeaba nadie; de estatura media, tenía figura majestuosa y una gran barba gris de patriarca, pero no llevaba bigote y se peinaba las canas cuidando de taparse la calva de la coronilla. Como pasaba con Wilbur, su característico «semblante serio» no era siempre la mejor pista de su estado de ánimo o su visión de la vida.

Había nacido en 1828 en una cabaña de troncos de madera en Indiana, y se educó en las costumbres y los valores de frontera. Aunque se sabe poco de su madre, Catherine, su padre Dan Wright, hijo de un veterano de la guerra de la Independencia, había sido un héroe para él. «De gesto serio, apariencia tranquila y hablar titubeante pero muy preciso», contaba Milton, era totalmente abstemio, algo muy poco común en la frontera, y un hombre recto y decidido: rasgos todos que describían al propio Milton y también a Wilbur y Orville.

A los diecinueve años, Milton se había unido a una denominación protestante, la Iglesia Evangélica de la Hermandad Unida en Cristo. Dio su primer sermón a los veintidós años y se ordenó a los veinticuatro. Aunque cursó estudios superiores en un colegio universitario dirigida por la Iglesia, no llegó a terminarlos. Su Iglesia Evangélica de la Hermandad Unida, fundada antes de la guerra de Secesión, era inflexible en su postura frente a ciertos asuntos —la abolición de la esclavitud, la defensa de los derechos de las mujeres y la oposición a la francmasonería y su hermetismo—. Que Milton Wright era igual de inflexible en sus convicciones lo sabían todos los que lo conocieron.

Su labor misionera lo había llevado a lo largo y ancho del país, a caballo y en tren, y había visto tantos lugares casi como el que más de su generación. En 1857 navegó de Nueva York a Panamá, donde cruzó el istmo en tren camino de Oregón, estado en el que se quedó dos años dando clases en una escuela eclesiástica.

Él y Susan se casaron en 1859 en Fayette County, Indiana, cerca de la frontera de Ohio, y se instalaron en una granja de Fairmont, Indiana, donde nacieron sus dos hijos mayores. En 1867 se mudaron a una granja de Millville; y allí, en Indiana, en una casa de madera de cinco habitaciones, Susan dio a luz a Wilbur el 16 de abril (a propósito, Wilbur y Orville recibieron sus nombres de los religiosos Wilbur Fiske y Orville Dewey, por los que su padre sentía gran admiración).

Un año después, la familia se trasladó a Hartsville, en Indiana, y al año siguiente, en 1869, a Dayton, donde compraron la casa de Hawthorn Street, entonces nueva. El reverendo Milton Wright era el nuevo director de *Religious Telescope*, el semanario nacional publicado en Dayton de la Iglesia Evangélica de la Hermandad Unida, y sus ingresos anuales se habían elevado considerablemente: de 900 a 1.500 dólares.

En 1877, después de ser elegido obispo y aumentar más aún sus obligaciones con la Iglesia, Milton y Susan dejaron su casa en alquiler para trasladarse con su familia a Cedar Rapids, Iowa. Responsable ahora del distrito eclesial de Mississippi Occidental entero, tenía que ayudar a preparar las convenciones celebradas en la zona comprendida entre el Mississippi y las Montañas Rocosas y prestar asistencia en ellas; por ello acababa haciendo miles de kilómetros al año. Pasados otros cuatro años, volvieron a mudarse, esta vez a Richmond, Indiana. Fue allí donde Orville, que era un niño de diez años, empezó a aficionarse a hacer cometas para venderlas, y donde Wilbur empezó la secundaria. Hasta 1884 la familia no pudo regresar definitivamente a Dayton.

Con una población de casi 40.000 habitantes, Dayton era la quinta mayor ciudad de Ohio y seguía creciendo sin parar. Tenía hospital y juzgados nuevos, y estaba a la par del resto del país en cuanto al alumbrado eléctrico de sus calles. Por esas fechas construía, en el estilo neorrománico en boga en esa época, la gran biblioteca pública nueva. Unos años después se erigió el nuevo instituto, un edificio de cinco plantas con torretas que habría sido el orgullo de cualquier campus universitario. Como se decía en Dayton, sus edificios proclamaban «devoción por aquello que trasciende el mero esplendor material».

Situada en la ancha y extensa llanura del sudoeste de Ohio y en la margen oriental de Cincinnati Pike —el amplio recodo que dibuja el río Miami a 80 kilómetros al norte de Cincinnati—, Dayton había sido fundada a finales del siglo XVIII por veteranos de la guerra de la Independencia, y debe su nombre a uno de ellos que fue de los primeros en invertir en la localidad: Jonathan Dayton, miembro del

Congreso de Nueva Jersey y firmante de la Constitución de EE UU. Con la llegada del ferrocarril, la ciudad había ido consolidándose paso a paso.

En 1859, el antiguo edificio neoclásico de los juzgados había sido escenario de un discurso de Abraham Lincoln en el césped de la entrada. Aparte de eso, en Dayton no se habían producido muchos acontecimientos de interés histórico. No obstante, era un buen lugar donde vivir, trabajar y sacar adelante a la familia; como, en realidad, todo el resto de Ohio: ¿no era Ohio la patria chica de tres presidentes, de momento, y también de Thomas Edison? Otra personalidad ilustre de Dayton, William Dean Howells, director del *Atlantic Monthly*, escribió que los de Ohio eran idealistas que llevan dentro «tanta audacia como encierran sus sueños».

Con esa audacia han hecho realidad los mejores, y no les afea que, siendo en general de carácter directo y práctico, a veces se muestren entusiastas, e incluso fanáticos.

Años después, Wilbur afirmó en un discurso que si tuviera que dar consejo a un joven sobre cómo salir adelante, le diría «que escoja unos buenos padres e inicie su vida en Ohio».

Si bien en 1884 la ciudad pedía a voces una estación de ferrocarril nueva y casi todas sus calles seguían sin pavimentar, las perspectivas de prosperidad nunca habían sido mejores. Primordial fue la fundación de la pujante National Cash Register, que no tardó en hacerse la mayor empresa fabricante del mundo en su campo. En esa época, el obispo Wright sabía que iba a seguir obligado a pasar fuera de casa como mínimo seis meses al año, pero nunca hubo la menor duda de que su hogar era Dayton.

* * * *

La familia debía gran parte de sus conocimientos geográficos a las largas misivas que el obispo les escribía en sus viajes, muchas veces desde el tren; cartas que además despertaron siempre la curiosidad de toda la casa. Por lejos que le llevara el trabajo, no dejó de proclamar su amor al país y su esplendor. Apasionadamente, calificó Minneapolis y St. Paul de «ciudades de crecimiento prodigioso en una fabulosa tierra de trigales». Tan empinadas eran las pendientes montañosas al oeste de Missoula que hacían falta tres locomotoras, dos delante y una detrás, contó a los

suyos. Sus horizontes no dejaban de ensancharse, y en consecuencia tampoco los de ellos. «Ayer bajé hasta aquí, después de salir a la 01.40 de la madrugada», decía en una carta franqueada en Biggs, California.

Deberíais haber visto [las] montañas Siskiyou que atravesamos ayer en diligencia. Eran muy altas, y como subíamos en zigzag para suavizar la pendiente, un trayecto de pocos kilómetros acababa siendo larguísimo: kilómetro y medio después, estábamos unos 50 metros más arriba, pero todavía a 60 metros del punto de partida. Atravesamos varios túneles, ninguno largo; el último, arriba del todo, el más largo. Nunca jamás había visto un paisaje tan grandioso ni unos rápidos tan altos.

Gracias a sus vastas lecturas y observaciones de la vida, había llegado a hacer inagotable acopio de consejos sobre buenas y malas costumbres, cosas de las que cuidarse en la vida, objetivos que perseguir. Disertaba sobre el atuendo, el aseo, la economía. En su casa predicaba valor y buen carácter —«temple», decía—, metas dignas y perseverancia. Para él, dar pautas de conducta era su deber de padre.

Se supone que los jóvenes saben más y los viejos son unos carcamales. No digo que no, pero los viejos pueden saber tanto de lo nuevo como los jóvenes de las cosas que saben los carcamales.

El deber es lo primero, el placer viene después, y siempre con contención. Solo se necesita el dinero justo y suficiente para no ser nunca una carga para los demás.

Procuraba tratar a los tres hijos que tenía en casa con igual afecto y consideración, alabando a cada uno por sus dotes y por su aportación individual a la familia. Pero se veía que su favorito era Wilbur: «la niña de sus ojos», decía Katharine.

Wilbur también era quien le había dado más motivos de preocupación. Aventajado en todo desde niño, había sido un atleta extraordinario —sobre todo jugando al fútbol, y en el patinaje y la gimnasia—; pero también un alumno excepcional. En el último curso de instituto en Dayton, sacó sobresaliente en todo: álgebra, botánica, química, redacción, geología, geometría y latín. En la casa se hablaba de mandarlo a Yale.

Pero todos esos planes se fueron al traste cuando, jugando al *hockey* en el lago congelado junto al Hogar del Soldado de Dayton, Wilbur recibió un golpe en la cara con un palo y perdió casi toda la fila superior de dientes.

Es difícil precisar qué pasó exactamente, aunque de la poca información que hay, se deduce que el suceso encerraba mucho más. Por una entrada del diario del obispo Wright unos años sabemos —de 1913— posterior que, con el tiempo, «el chico que golpeó a Wilbur con la pala», Oliver Crook Haugh, pasó a la historia de Ohio como uno de sus asesinos más infames, y fue ejecutado en 1906 por asesinar a su madre, su padre y su hermano, siendo además sospechoso de la muerte de nada menos que otras doce personas.

Cuando se produjo el incidente de la pala de *hockey*, Haugh vivía a dos manzanas de los Wright. Era un muchacho de solo quince años —tres años menos que Wilbur—, pero corpulento como un hombre y conocido por ser el matón del vecindario. El *Dayton Journal* dijo después de la ejecución: «Oliver nunca dejó de sentir deseos de infligir dolor a los demás, o al menos de molestarlos».

No se sabe si «blandió» el palo contra Wilbur por accidente o con toda intención; pero lo que sí se sabe es que trabajaba en una farmacia de la West Third Street y que el farmacéutico le había dado el remedio más extendido en aquellas fechas para el dolor de muelas: «Cocaína en gotas²». Poco a poco, el joven Haugh fue cayendo en la dependencia de los fármacos y el alcohol, y quedó tan trastornado que tuvo que pasar varios meses internado en el psiquiátrico de Dayton.

Wilbur sin duda lo conoció, pero no se sabe cuánto, ni tampoco si Haugh tenía cuentas que ajustar con él o en el momento del incidente se encontraba bajo la influencia de alguna droga. Salvo esa breve mención en el diario del obispo Wright, en toda la correspondencia y los recuerdos de la familia Wright no aparece nada sobre el asunto. Tampoco hay más datos ni ninguna descripción de primera mano de lo devastador que fue el accidente para Wilbur. Se intuye que fue un episodio que la familia prefirió dejar atrás para siempre: es un acontecimiento oscuro, de él se sabe muy poco; pero afectó tanto a Wilbur que cambió el curso de su vida.

Los dolores en la cara y la mandíbula eran insoportables y le duraron varias semanas; después tuvieron que ponerle dientes postizos. Sufrió graves complicaciones digestivas; después, taquicardias y periodos de depresión cada vez más largos. Los tenía a todos cada vez más preocupados. En casa dejaron de hablar de Yale. Su madre hacía todo lo posible por cuidarle; pero, enferma, su propia salud no dejaba de deteriorarse, hasta el extremo de que él empezó a cuidarla a ella.

«Tal devoción filial rara vez se ha visto», escribió el obispo, que atribuía a Wilbur el haber alargado al menos dos años la vida de su madre. Casi todas las mañanas, ella tenía fuerzas para bajar ayudada por alguien de su dormitorio en la planta de arriba; pero Wilbur tenía que subirla por la noche.

Su hermano Lorin parece haber sido el único que no veía bien aquello. «¿Qué hace Will?», escribió a Katharine desde Kansas, adonde había ido a probar fortuna. «Debería dedicarse a algo. ¿Todavía está haciendo de cocinero y doncella?».

Wilbur estuvo tres años enteros recluido en casa sin apenas salir: tres años en los que empezó a leer como nunca antes.

* * * *

La casa de los Wright en el N° 7 de Hawthorn Street, principal escenario de la vida familiar, era de tamaño y apariencia modestos y estaba ubicada en un barrio relativamente modesto también. Como casi todo Dayton, Hawthorn Street no se pavimentó hasta poco después del cambio de siglo, y el N° 7, con sus dos tilos al frente y un poste de piedra para atar caballos, era una casa de madera estrecha y blanca, muy parecida a todas las demás de la misma calle, salvo por el bonito porche que la rodeaba y habían construido los hermanos.

Tenía siete habitaciones, tres en la planta baja y cuatro arriba, todas pequeñas como también lo era el solar. La puerta de la casa contigua hacia el norte, el N° 5 de la calle, estaba a poco más de medio metro; había que andar de lado para cruzar el corredor entre ambas.

Cuando los hermanos tenían ya veintitantos años, aún no tenían agua corriente ni instalación de fontanería. Para bañarse cada semana, se sentaban en una bañera llena de agua caliente que colocaban tras las cortinas corridas de la cocina. En la parte de atrás y fuera de la casa había un pozo abierto, con caseta y de bomba de madera, y estaban el retrete y la cochera. No había electricidad. Cocinaban en una estufa de leña. La luz y la calefacción eran de gas. El valor total de casa y parcela era de unos 1.800 dólares.

La puerta principal, en el porche delantero, daba a un vestíbulo pequeño y formal, pero casi siempre entraban y salían por una puerta lateral que daba al cuarto de estar. Desde allí, el vestíbulo quedaba a la derecha y el comedor y la cocina a la izquierda. A los dormitorios de arriba se subía por una estrecha escalera con los escalones enmoquetados.

Los enseres de la planta baja, baratos, eran del estilo victoriano que se veía en los interiores de todo Ohio, y de hecho en casi todo el país, en la época: cortinas de encaje en las ventanas del vestíbulo, mecedoras de madera tapizada, un reloj Gilbert que daba las horas y las medias desde la repisa de la chimenea, el aparador de roble con espejo del comedor. Gracias a los techos altos y a la sencillez y el modesto tamaño de los muebles, las habitaciones parecían menos abarrotadas de lo que estaban.

El mobiliario de la planta de arriba se limitaba a lo esencial —camas, escritorios, orinales—, salvo la librería y el secreter del desordenado dormitorio del obispo que daba a la fachada frontal de la casa y la calle. Wilbur dormía en la habitación intermedia, Orville y Katharine en las de atrás. Las estufas de gas de la planta baja eran el único medio para caldear la casa, y cuando hacía frío había que mantener abiertas de par en par las puertas de los dormitorios de la planta de arriba todo el día.

Con el ferrocarril Western and Union de Dayton a solo unas manzanas, el silbido del tren era el sonido característico de la noche en todas las estaciones del año. El humo de carbón que se olía en la casa era el olor del hogar.

Sin embargo, la colección de libros de la familia Wright no era ni modesta ni común. El obispo Wright, gran lector durante toda su vida, defendía con pasión el valor sin límites de la lectura.

Si contraponemos la educación formal de la escuela a la educación informal de casa, se diría que daba más valor a la segunda. Nunca le preocupó demasiado la asistencia de sus hijos al colegio. Si uno de ellos prefería perderse un día o un par de días de escuela por algún proyecto o interés que le valiera la pena, le parecía bien. Y desde luego, la lectura era algo que valía la pena.

Los libros que consideraba «muy serios» —casi todos los teológicos— estaban en su dormitorio; el resto, la mayor parte, en una alta librería con vitrina de cristal en el cuarto de estar, a la vista de todos. Había novelas de Dickens, Washington Irving, Hawthorne, Mark Twain, las obras completas de Walter Scott, los poemas de Virgilio, *Vidas* de Plutarco, *El paraíso perdido* de Milton, *Vida de Johnson* de Boswell, *Historia de la decadencia y caída del Imperio romano* de Gibbon, y los ensayos de Tucídides. Había libros de historia natural, historia de los Estados Unidos, seis volúmenes de la historia de Francia, libros de viajes, la clásica cartilla de ortografía y dictados *The Instructive Speller*, dos enciclopedias completas y la obra de Darwin *Sobre el origen de las especies*.

Todos en la casa leían continuamente. Katharine prefería las novelas de Walter Scott; Orville, *La casa de los siete tejados* de Hawthorne, y Wilbur —sobre todo durante la temporada que pasó encerrado en casa— leía prácticamente de todo, pero con especial fervor si eran libros de historia.

En los intervalos que el obispo pasaba en casa, siempre dedicaba tiempo a leer o iba a la biblioteca pública a entregarse a su amor por la genealogía. Acérrimo partidario de la familia, lo que sabía sobre sus ancestros nunca le parecía bastante. Deseaba que sus hijos también los conocieran, pero además que fueran abiertos y receptivos sin dejar de pensar por sí mismos. Como se ha dicho, tenía muchas inquietudes. «Hablaban a sus hijos con toda libertad de cualquier tema», afirmó Orville, «menos de hacer dinero, asunto al que daba poca consideración».

Entre las obras eclesiásticas que ocupaban las estanterías de su dormitorio estaban los escritos de *El gran agnóstico* de Robert Ingersoll, que animaba a leer a los hermanos y a Katharine. «La mente debe ser fiel a sí misma: debe pensar, investigar y alcanzar conclusiones por sí sola», escribió Ingersoll. Al parecer, los hermanos dejaron de asistir habitualmente a la iglesia por influencia precisamente de Ingersoll y el obispo aceptó el cambio sin protestar.

Es reseñable que a pesar de la dedicación del obispo al trabajo eclesial, la religión no saliera a colación casi nunca en las cartas a sus hijos, ni tampoco en las de ellos. No había citas bíblicas o imágenes religiosas enmarcadas decorando el hogar, a excepción de la lámina en color de santa Dorotea que colgaron a la izquierda de la chimenea, en el vestíbulo: pero allí era donde Orville dejaba la mandolina apoyada en la pared, y la santa era patrona de la música.

Años después, un amigo le dijo a Orville que él y su hermano siempre habían sido un ejemplo de lo lejos que unos estadounidenses sin privilegios podían llegar en la vida. «Pero no es cierto que no tuviéramos privilegios», contestó Orville con énfasis. «Tuvimos la gran ventaja de crecer en una familia que siempre alentó la curiosidad intelectual»

II

A principios de 1889, todavía un estudiante de instituto, Orville abrió su imprenta en la cochera de detrás de la casa, al parecer sin objeciones del obispo. Orville, al que desde hacía tiempo interesaba la impresión, había trabajado de aprendiz en una imprenta local dos veranos, y él mismo se diseñó y construyó su prensa con una lámpida desechada, un muelle de calesa y chatarra. «Pasado un tiempo, viendo mi

empeño por ser impresor, mi padre y mi hermano me regalaron una pequeña prensa», explicó Orville más adelante, y con la ayuda de Wilbur, que por entonces ya se disponía a reanudar su vida, lanzó un periódico, el *West Side News*, dedicado al devenir de la zona de Dayton donde vivía, en la orilla occidental del río, y a las actividades que allí se ejercían.

La primera edición, de cuatro páginas, apareció el 1 de marzo con anuncios de 17 establecimientos locales, entre ellos la farmacia de F. P. Nipkin, la tienda de telas de W. A. Lincoln (con su oferta de «GRANDES GANGAS»), los ultramarinos de Winder, la lavandería Cleveland y el almacén de piensos H. Ruse. Orville figuraba como director. La suscripción costaba 45 centavos anuales o 10 centavos por quincena.

El contenido editorial de este número y los que siguieron consistía principalmente en un artículo conciso de interés general y breves y numerosas noticias locales variadas, que al parecer seleccionaba Wilbur. Lo mismo informaba de la avería de un vagón de carga en el puente de Wolf Creek, que de la magnífica acogida de la conferencia que dio el catedrático C. L. Loos sobre Shakespeare ante un nutrido público en el instituto, o del incendio que había destruido por completo la fábrica de maletas de W. I. Denny, la gran colección de huevos de ave que George La Rue, residente en South Hawthorn Street, donó a la biblioteca pública. También decía que *Miss Carrie B. Osterday*, de West Third Street, y *G. J. Nicholas*, de Tula Paisly Street, habían contraído la fiebre tifoidea. O que los oficiales de policía *O'Brien*, *Urmey* y *Kitzelman* habían detenido a *Ed Kimmel* y a otro chico por robar pollos.

Al mismo tiempo, también se mencionaba la desastrosa inundación de Johnstown, Pensilvania, o la terminación de las obras de la torre Eiffel de París.

De vez en cuando, los hermanos incluían artículos de otras publicaciones si los juzgaban dignos de la atención de los lectores, como el titulado «Anima a tu hijo», que sacaron de *Architect and Building News*.

No esperes a que el chico crezca para empezar a tratarlo como a un igual. Cierta confianza en sí mismo y palabras de aliento y consejo (...), darle a entender que confías en él, le ayuda a hacerse un hombre mucho antes de serlo en años o en centímetros...

Si el chico ve que es capaz de hacer objetos con sus manos, le será más fácil adquirir esa confianza. Además, la planificación necesaria para acometer el trabajo conlleva una disciplina y unos conocimientos de gran valor para él.

A finales de abril, el periódico daba beneficios y Orville trasladó el negocio a un local que alquiló en West Third Street —la calle por donde pasaba el tranvía eléctrico de Dayton—. Wilbur tenía ya veintidós años y figuraba en los créditos como director.

Un amigo de Orville en el instituto, Paul Laurence Dunbar, el poeta de la clase y único alumno negro del colegio, se hizo colaborador del *West Side News*. Más adelante, cuando sugirió publicar un semanario para el colectivo negro, Orville y Wilbur lo sacaron pidiendo un préstamo, pero duró muy poco.

Se dice que Dunbar, en homenaje a su amigo, escribió en tiza en la pared de la imprenta estos versos:

*Orville Wright ha llegado muy lejos
en el negocio de la impresión.
No hay mente la mitad de brillante
que la suya.*

En 1893, a instancias del obispo Wright, la Iglesia de la Hermandad Unida publicó la primera colección de poemas de Dunbar, por la que el propio Dunbar hubo de pagar 125 dólares. Pocos años después lo descubrió el director del *Atlantic Monthly*, William Dean Howells, y llegó a ser un poeta aclamado por todo el país. Ese julio de 1889 el periódico publicó el obituario de Susan Koerner Wright. No se sabe cuál de los hermanos lo redactó, aunque lo más probable es que lo hicieran juntos. Su madre había fallecido en casa el 4 de julio, a los cincuenta y ocho años, tras ocho años de lucha contra la tuberculosis.

De carácter reservado, era muy tímida y reacia a aparecer en público. Por eso solo su familia conocía su auténtica valía y sus mayores cualidades.

Fue enterrada dos días después en el cementerio de Woodland, en presencia de toda la familia. Desde entonces, el 4 de julio nunca fue un día de fiesta para los Wright. En un mes de julio posterior, el obispo escribió: «El día 4 se oyeron los petardos (...) [y] Hawthorn Street se engalanó, pero el N° 7 no tenía nada que celebrar. Allí no se oyó ni un tambor, no ondeó ni una bandera, no estalló ni un solo petardo».

Un año después, los hermanos rebautizaron su periódico como *The Evening Item*. Cuando al año siguiente el *Ítem* cerró, centraron sus fuerzas en ganarse la vida como impresores.

El negocio de la imprenta había sido idea de Orville desde el principio, y era él a quien más le gustaba: trabajaba todo lo que podía. Pero claramente, no estaba contento con el rendimiento de Wilbur. «Hemos estado tan ocupados en las últimas semanas que casi no hemos tenido un hueco para escribir», dijo Orville a su padre en el otoño de 1892. «Ahora gano de 2 a 3,25 dólares diarios, pero como lo reparto con Will, al acabar la semana apenas queda nada. Will trabaja en la prensa, al menos eso dice, aunque yo no lo noto casi». No obstante, añadió para tranquilizar al obispo, en casa se «llevaban muy bien».

Como en aquellos años Katharine estaba fuera en la universidad, no tenían más remedio que apañárselas lo mejor posible en la esfera doméstica, y lo lograron con buen ánimo, incluso con alegría, a juzgar por una carta de Wilbur a Katharine.

Nos hemos organizado bien desde que te fuiste. Orville hace la comida una semana y yo la siguiente. La semana de Orville comemos pan con mantequilla y caldos y café tres veces al día. Yo le doy más variedad a mi semana. Como al final de la suya hay gran cantidad de carne fría almacenada, en mi primera mitad hay pan con mantequilla y estofado y café, y la segunda, pan con mantequilla y huevos con boniatos y café. Nunca discutimos por ver a quién toca cocinar cada semana. ¿Por qué no?, pues está clarísimo: si la mujer de Jack Sprat no se hubiera empeñado en cocinar solo grasa, seguro que a Jack tampoco le habría dado por cocinar una semana sí y otra no³.

Por aquella misma época fue cuando también se decidieron a acometer reformas sustanciales en la casa: construyeron un espacioso porche alrededor e instalaron ventanas nuevas y más grandes en la planta baja y contraventanas en la planta superior. Todo lo hacían ellos.

Hay que decir que también ellos, a tono con la tendencia generalizada en el país, se habían aficionado a montar en bici, y Wilbur relató que hacía poco habían hecho una «escapada» hacia el sur por la autopista de peaje de Cincinnati, entreteniéndose en dar varias vueltas a la pista del recinto ferial del condado. Desde allí siguieron pedaleando hacia Miamisburg y subieron y bajaron muchas cuestas para ver el famoso montículo de más de dos mil años de antigüedad de los indios adena, el

mayor de los célebres restos en forma cónica de esta civilización nativa americana hallados en Ohio. En total hicieron 50 kilómetros.

Las bicicletas se habían convertido en la sensación de la época, una fiebre en todas partes (no eran ya los «velocípedos» de las décadas de 1870 y 1880, sino las llamadas «bicicletas de seguridad», con las dos ruedas de igual tamaño). La bicicleta supuso una bendición para toda la humanidad, y sus bondades lo eran para el espíritu, la salud y la vitalidad: para la vida en su concepción más amplia. Los médicos no dejaban de cantar sus alabanzas, y en un artículo de *Revista Americana de Obstetricia y Enfermedades de Mujeres y de Niños*, un doctor de Filadelfia infería de sus observaciones que «la bicicleta es uno de los mayores inventos del siglo XIX para el ejercicio físico de hombres y mujeres».

Se alzaron voces de protesta que tachaban las bicicletas de moralmente peligrosas. Hasta ahora, ni niños ni jóvenes habían podido alejarse mucho de casa a pie. Ahora, advertía una revista, en un cuarto de hora podían poner kilómetros de distancia por medio. Por culpa de las bicicletas, se decía, los jóvenes no dedicaban tiempo suficiente a los libros, y lo que era más grave, los trayectos urbanos y rurales en bicicleta «en muchos casos se acompañaban de seducciones».

Estas zozobras tuvieron poco eco. Todo el mundo montaba en bicicleta: hombres y mujeres de todas las edades y todos los ámbitos. Surgieron clubes de ciclismo en campus universitarios e incontables ciudades y localidades, entre ellas Dayton. En el Colegio Universitario de Oberlin, Katharine y un grupo de compañeras posaron para una fotografía memorable junto a sus flamantes bicicletas. Todas parecen encantadas, pero la sonrisa de Katharine es la más ancha.

* * * *

En la primavera de 1893, Wilbur y Orville abrieron su tienda y taller de reparación de bicicletas Wright Cycle Exchange en el N° 1005 de West Third Street, a un paseo de casa. Al poco tiempo, su pequeño negocio había crecido tanto que se mudaron a un local mayor en el N° 1034 y dieron a su empresa el nuevo nombre de Wright Cycle Company.

De los dos hermanos, Orville era el más aficionado a las bicicletas. Un admirador que lo conoció en años posteriores dijo: «Si sacas el tema de las formas de los manillares o los tipos de pedales de las primeras “bicicletas de seguridad”, la cara se le ilumina».

Siempre activos, incapaces de estar ociosos, los hermanos pasaron a dedicar sus horas libres a reformar el interior del N° 7 de Hawthorn Street. Construyeron una nueva chimenea de gas con su repisa para el cuarto de estar, rediseñaron y reconstruyeron la escalera, renovaron tapicerías y cortinas, empapelaron las habitaciones, techos incluidos, con un nuevo papel de colores claros, cambiaron la moqueta, y Katharine les ayudaba cada vez que volvía a casa cuando no había clases en la facultad. La aportación personal y distintiva de Wilbur fue su grabado decorativo del nuevo pilar de la barandilla al pie de las escaleras.

Al comienzo de la primavera de 1894, la reforma estaba casi terminada. El sábado 31 de marzo, el obispo Wright anotó en su diario:

Día nuboso, pero templado. En casa, Orville y C [K]atharine lo organizan todo. Por primera vez en meses, hay una habitación donde sentarnos, después de tenerlo todo patas arriba.

* * * *

El negocio funcionaba bien, pero en la ciudad seguían abriéndose tiendas de bicicletas y la competencia crecía. Cuando bajaban las ventas, Wilbur se inquietaba mucho; no sabía qué hacer con su vida. Desde hacía tiempo pensaba en hacerse profesor, «una ocupación honorable», pero para eso hacía falta formación universitaria. No tenía madera para los negocios, concluyó. Se sentía poco dotado para ese campo y, como le explicó a su padre, estaba sopesando la «conveniencia» de hacer un curso universitario.

* * * *

No me veo especialmente dotado para el éxito en la actividad comercial. Si tuviera buenos contactos personales y de negocios que me ayudaran, podría ganarme la vida, pero dudo que llegara mucho más lejos. La actividad intelectual es un placer para mí, y me veo más equipado para el éxito en una profesión liberal que en los negocios.

En otra carta, esta vez a su hermano Lorin, Wilbur dijo aún más. No solo dedicaba gran parte de su tiempo a leer, sino también a pensar. Dando vueltas al asunto de los negocios, había llegado a algunas conclusiones.

En los negocios es el carácter agresivo, siempre con la vista puesta en el interés propio, el que triunfa. Los negocios no son más que una forma de guerra en la que cada combatiente intenta comer terreno a sus rivales, a la vez que les impiden apropiarse de lo que él ya ha conseguido. No se triunfa en los negocios sin ser agresivo, asertivo y quizá incluso algo egoísta. Nada reprochable en la agresividad, siempre y cuando no se lleve al exceso, ya que quienes la poseen ponen en movimiento el mundo y sus asuntos (...). Creo firmemente que a los varones de la familia Wright nos falta decisión y empuje. Y por eso mismo, ninguno hemos pasado, ni pasaremos, de ser empresarios corrientes. Nos ha ido aceptablemente bien; de hecho, mejor acaso que a la media de la gente, pero ninguno de nosotros ha aplicado aún en la práctica el talento por el que destaca. Y así, solo hemos tenido un éxito moderado. No deberíamos dedicarnos a los negocios (...).

Es un carácter que siempre encierra el peligro de que, si uno tiene que valerse por sí mismo, se echa en el primer rincón en el que caiga y se quede ahí toda la vida, luchando por la mera subsistencia (salvo que un temblor de tierra lo arroje a un lugar más propicio), mientras que si se le sitúa en el buen camino y con las herramientas que necesita, llegará lejos. Muchos hombres están más dotados para mejorar las oportunidades que les son dadas que para crear nuevas oportunidades.

Pero si no quería «el primer rincón» donde dejarse caer para el resto de la vida, ¿dónde estaba «el buen camino»? Se sentía atrapado.

El obispo Wright se ofreció a sufragar el coste de un curso universitario. «No creo que la actividad comercial sea lo tuyo», escribió expresando su acuerdo. Pero en ese momento las ventas de Wright Cycle Company volvieron a subir, alcanzando un volumen de unos 150 ejemplares al año, y Wilbur se quedó en Dayton.

En 1895, el tercer año en el negocio, se trasladaron a un inmueble que hacía esquina, el N° 22 de South Williams Street, con la tienda a pie de calle y espacio para taller en la planta superior. Allí, en la segunda planta, los hermanos empezaron

a fabricar sus propios modelos de bicicleta bajo pedido. Parte del anuncio del nuevo producto decía:

De cuadro alto y con grandes tubos, piñones de acero, radios de alambre, cubierta estrecha y todas las características de una bicicleta moderna, pesará unos 9 kilos. Estamos totalmente seguros de que ninguna bicicleta del mercado correrá ni durará más que esta, damos garantía sin reservas.

Su precio de venta oscilaba entre 60 y 65 dólares, y la llamaron Van Cleve en memoria de su tatarabuela paterna, la primera mujer blanca que se asentó en Dayton. Con la Van Cleve en producción, lanzaron un segundo modelo más barato disponible en todos los colores, y le pusieron el nombre de St. Clair en honor al primer gobernador del antiguo Territorio del Noroeste,⁴ del que Ohio formaba parte. Sus ingresos crecieron y llegaron a la bonita cifra de 2.000 a 3.000 dólares al año.

«Van Cleves es la primera en llegar», proclamaba uno de sus anuncios. Y en su catálogo, los hermanos proclamaban:

Con un trato justo y generoso al cliente, hemos levantado un negocio grande y próspero, y nos complace afirmar que los que llevan una Van Cleve son los que más saben de la ciudad de bicicletas y su construcción. Sin su ayuda en la propagación del buen nombre y las virtudes de la Van Cleve, no habríamos podido llevarla a su posición actual en la estima popular. Gracias a su testimonio, Van Cleve es sinónimo de excelencia en la construcción de bicicletas.

En casa, el bullicio de los hijos de Lorin en sus idas y venidas por allí era fuente de diversión para Wilbur y Orville. Su sobrina Ivonette decía concretamente de Orville que nunca se cansaba de jugar con ellos y que, cuando ya no se le ocurrían más juegos, hacía caramelo para ellos. Wilbur también los entretenía de buena gana, pero no tanto rato. «Nos sentábamos en su regazo, y cuando él estiraba sus largas piernas haciéndonos resbalar, era señal de que teníamos que buscar otra cosa que hacer».

Cuando ya teníamos edad de tener juguetes, era costumbre del tío Orv y el tío Will jugar con ellos hasta romperlos y luego arreglarlos. Y siempre quedaban mejor que recién comprados.

Tal vez porque pasaba fuera tanto tiempo, el obispo Wright ponía gran énfasis en el apego a la vida familiar del N°7 de Hawthorn Street —«el círculo del hogar», como él decía—. Por eso la familia jugó un papel tan importante en la vida de todos, por lejos que esa vida llevara a cada uno.

§2. El sueño arraiga

«Quiero servirme de todo lo que ya se conoce...».

WILBUR WRIGHT,

en una carta al

Instituto Smithsonian, 1899

I

Katharine Wright decía de su padre que no podía desterrar la costumbre de preocuparse. Desde que ella y sus hermanos podían recordar, siempre les había prevenido contra la terrible amenaza de beber agua contaminada; los artículos de prensa confirmaban una y otra vez que todos los casos de fiebre tifoidea habían sido intoxicaciones por agua contaminada.

Orville tenía veinticinco años cuando, a finales del verano de 1896, cayó enfermo de la temida fiebre tifoidea. Estuvo días delirando con 40 grados de fiebre; la muerte le acechaba. Levi Spitler, el médico de la familia que había tratado a Susan Wright hasta que su enfermedad acabó con ella, dijo que había poco que hacer. Wilbur y Katharine hacían turnos a la cabecera de su cama para atenderlo. El obispo Wright se hallaba de viaje y, nada más enterarse, escribió muy preocupado por Orville pero también por Katharine y Wilbur: «Ponedlo en el cuarto más ventilado y cómodo. Lavadlo con una esponja suave y rápidamente (...). A partir de ahora, no cojáis agua del pozo y hervid el agua de beber».

Orville estuvo un mes sin poder incorporarse en la cama y hubieron de pasar otras dos semanas para que pudiera levantarse. Durante ese tiempo, Wilbur había empezado a leer al aeronauta alemán Otto Lilienthal, muerto poco tiempo atrás en accidente. Gran parte de esos escritos los volvía a leer para Orville en voz alta.

Fabricante de pequeños motores de vapor y con formación de ingeniero de minas, Lilienthal se había iniciado en el vuelo sin motor ya en 1869 junto a un hermano más joven ligado a sus experimentos de aviación desde el principio, lo que por fuerza hubo de llevar a Wilbur y a Orville a pensar que tenían algo en común con él.

Aprendía con la observación de las aves, dijo Lilienthal, y a diferencia de muchas «eminencias científicas», comprendió que el secreto del «arte de volar» estaba en cómo usan los pájaros la curvatura o bóveda de sus alas para surcar el viento. No quería volar en globos de gas, no tenían nada que ver con las aves. «Lo que buscamos es el medio de movernos libremente por el aire en cualquier dirección». Solo volando podía adquirirse «suficiente conocimiento» de todo lo que conllevaba volar, y para eso había que conocer el viento «muy de cerca».

A lo largo de los años, Lilienthal había diseñado y construido más de una docena de planeadores, sus *normale Segelapparate* (máquinas navegadoras). Su favorito era uno con alas de igual forma que las de los «ventiladores anti-moscas» que se veían en los restaurantes y clubes de hombres de la época, y un gran timón vertical con palas que recordaban hojas de palmera. Casi todos aquellos modelos habían sido monoplanos, con las alas arqueadas de los pájaros hechas de raso blanco bien tensado sobre una estructura de mimbre. El piloto se colgaba de los brazos bajo las alas. El escenario de los vuelos de Lilienthal, leyó Wilbur, era una árida sierra —las colinas Rhinow— a dos horas de tren al norte de Berlín.

De constitución fuerte, pelirrojo y con barba, Lilienthal se ponía para sus vuelos unos bombachos con rodilleras muy acolchadas y se situaba en una pendiente abrupta con la cabeza bajo las alas. Un testigo ocular describió la escena: «Se quedaba inmóvil como un atleta esperando el pistoletazo de salida». Y después echaba a correr cuesta abajo y se lanzaba al viento. Ya en el aire una vez dejaba el suelo, moviendo el cuerpo y las piernas para equilibrarse y dirigir la trayectoria, salvaba la máxima distancia posible planeando y aterrizaba de pie.

Lilienthal también se hizo fotografiar en plena acción muchas veces, y en eso fue también pionero entre los entusiastas del vuelo sin motor. Los avances tecnológicos en el campo de la fotografía trajeron consigo la cámara de placa seca, y ahora que también los tonos grises podían reproducirse, novedosas imágenes del intrépido «Hombre volador» y sus planeadores dieron la vuelta al mundo. Estados Unidos fue el país donde se hizo más famoso. Alcanzó su mayor cota de difusión con un

largo artículo en la popular *McClure's Magazine*, ilustrado con siete fotografías de Lilienthal practicando el vuelo.

No era la primera vez que Lilienthal se estrellaba: en 1894 vivió para contarlo. Pero el 9 de agosto de 1896, pilotando uno de sus planeadores favoritos —el «Nº 11»—, se estrelló por segunda vez, precipitándose al suelo desde una altura de 15 metros. Murió en un hospital de Berlín al día siguiente por fractura de columna vertebral, a los cuarenta y ocho años.

«No debemos limitarnos a aprender el arte del pájaro», había escrito Lilienthal. «Es nuestro deber no descansar hasta hallar la perfecta concepción científica del problema del vuelo».

La noticia de la muerte de Lilienthal, escribió más tarde Wilbur, despertó en él un interés que le pareció llevar latente en su interior desde la infancia; ninguna otra cosa le había llamado tanto anteriormente. Se entregó a la lectura sobre el vuelo de las aves. En la librería familiar había una traducción al inglés del famoso volumen ilustrado *Mecanismo animal*, escrito más de treinta años antes por el médico francés Etienne-Jules Marey. Al obispo Wright también le interesaban las aves; de ahí la presencia del libro en la casa. Wilbur ya lo había leído, pero volvió a leerlo.

«La locomoción aérea siempre ha inspirado la mayor curiosidad a los hombres», decía el autor en su introducción.

Cuántas veces se habrá planteado la pregunta de si hemos de seguir por siempre envidiando las alas del pájaro y el insecto; de si no llegará el día en que el hombre pueda viajar por los aires también, como ahora surca los mares. Basándose en laboriosos cálculos, autoridades científicas de distintas épocas han calificado este sueño de quimera, pero cuántos sueños no habremos visto realizarse que se tenían por imposibles.

El riguroso tratado de Marey encaminó a Wilbur hacia otros más libros técnicos, como *Animal Locomotion; or Walking, Swimming, and Flying, With a Dissertation on Aeronautics*, de J. Bell Pettigrew. Solo el título [Locomoción animal; o caminar, nadar y volar, con una disertación sobre la aeronáutica] ya era desalentador para la mayoría de los lectores. Para Wilbur, aquel libro fue justo lo que buscaba.

Esos autores que consideran impracticable el vuelo artificial [escribió Pettigrew] comentan sabiamente que la tierra sustenta a los cuadrúpedos y el

agua a los peces. Eso es sin duda así, pero también es cierto que el aire sustenta a las aves, y que las evoluciones del pájaro en pleno vuelo son tan seguras como los movimientos de los cuadrúpedos en la tierra y de los peces en el agua, e infinitamente más rápidas y bellas.

Pero, recalca el libro, «cómo lo hace “el águila [para volar] por el aire” seguirá siendo un misterio» mientras no se conozca la estructura y los usos de las alas.

De todas las modalidades de desplazamiento del reino animal, el vuelo es sin duda la mejor (...). Que una criatura de igual peso y corpulencia que muchas sustancias sólidas pueda, moviendo las alas espontáneamente, avanzar por el aire casi a la velocidad de una bala de cañón, nos llena de asombro.

Wilbur recurriría a Pettigrew y lo citaría durante años. Las sugerentes lecciones de aquel buen maestro le abrieron los ojos, llevaron su pensamiento por nuevos derroteros.

Ya totalmente restablecido, Orville acometió la lectura de la lista de libros de su hermano. «Se documentan con los libros de aeronáutica que leen los físicos», atestiguaba el obispo Wright con orgullo.

* * * *

El taller de bicicletas seguía en marcha y el negocio iba mejor que nunca. En 1897, los hermanos lo trasladaron al local definitivo, algo mayor todavía, en el N° 1.127 de la calle West Third Street: como sus anteriores sedes comerciales, a pocas manzanas de su casa. Era un edificio de ladrillo rojo y dos plantas, y la mitad anexa la ocupaba un negocio de pompas fúnebres y embalsamadores, Fetters & Shank. Tras una reforma de cierto calado, la Wright Cycle Company tenía su tienda al frente, un despacho en la trastienda y un amplio taller al fondo donde tenían una taladradora hidráulica, un torno para metal y una sierra de cinta, todos a motor de gasolina. También había un banco de trabajo. En la planta de arriba había más espacio aún para trabajar.

No había transcurrido un año cuando, en la primavera de 1898, Dayton sufrió la peor inundación que había registrado en cuarenta años. Hubo que evacuar de sus casas a 2.000 residentes del norte de la ciudad. A veces también la parte occidental parecía a punto de inundarse. «Nos libramos por los pelos», contó Orville a su

padre. «Entre unos 500 hombres divididos en grupos construimos un dique de altura suficiente como para contener el agua». Si el río hubiera crecido otros diez centímetros, el N° 7 de Hawthorn y la tienda nueva habrían quedado bajo un metro —o quizá metro y medio— de agua.

Años después, un ferretero del vecindario, Frank Hamberger, recordaba que en el momento de la inundación estaba intentando dar impulso al negocio que acaba de abrir. Buena parte de sus existencias eran una gran cantidad de clavos que almacenaba en el sótano; si se inundaba, sería su ruina. Los hermanos Wright, dijo, fueron inmediatamente para allá cuando se enteraron, «se quitaron el abrigo» y le ayudaron a sacar del sótano todos los barriles de clavos «sin pedir ni aceptar pago alguno».

Entretanto, el automóvil había hecho su aparición en las calles de Dayton en forma de una ruidosa máquina casera obra de un amigo de los Wright, Cord Ruse, que a veces les ayudaba en la tienda y con quien hablaban de problemas y soluciones mecánicas. A Orville le gustaba mucho el automóvil de Ruse; pensaba que quizá él y Wilbur deberían construirse uno.

A Wilbur no le atraía la idea. No veía futuro a un artilugio que montaba semejante escándalo, dijo, y con tantas cosas que sufrían constantes averías. Tenía la mente en otra cosa.

II

El martes 30 de mayo de 1899 —el Día de la Ornamentación, como se llamaba entonces⁵— en Dayton hacía fresco para la estación, el cielo estaba cubierto y en la casa de los Wright reinaba un silencio muy poco habitual. Wilbur se había quedado solo en casa. El obispo y Katharine habían ido al cementerio de Woodland a plantar flores en la tumba de Susan Wright. También Orville había salido, al parecer.

Wilbur se sentó a redactar una carta en el pequeño secreter de Katharine, en la sala principal. Esa carta iba a ser de las más importantes de su vida; en realidad, acabó siendo una de las cartas más importantes de la historia, si pensamos en todo lo que puso en marcha. Dirigida al Instituto Smithsonian en Washington, apenas llegaba a dos folios del papel de cartas azul pálido con membrete de la Wright Cycle Company. La caligrafía de Wilbur era tan clara como siempre.

«El problema del vuelo mecánico y humano me interesa desde niño, cuando construí murciélagos de diversos tamaños basándome en las máquinas de Cayley y Pénaud», empezaba su carta (el lúcido *baronet* inglés *sir* George Cayley, un

pionero de la aeronáutica, diseñó un helicóptero de juguete muy parecido al de Alphonse Pénaud que el obispo Wright había regalado a los hermanos). *«Mis observaciones desde entonces me han convencido aún más de que volar está al alcance del hombre (...)»*.

Me dispongo a iniciar un estudio sistemático de la materia, porque quiero prepararme para el trabajo práctico al que espero dedicar todo el tiempo que me permita mi actividad habitual. Desearía tener todos los artículos que haya publicado el Instituto Smithsonian sobre el tema y, si fuera posible, una lista de otros estudios impresos en habla inglesa.

Para disipar cualquier duda sobre él mismo y la seriedad de sus intenciones, añadió: *«Soy un entusiasta, pero no un chiflado; y tengo mis teorías sobre cómo debe construirse una máquina voladora»*.

Basándose en la lista de libros aportada por el secretario adjunto del Smithsonian, Richard Rathbun, y gracias a la generosa cantidad de panfletos smithsonianos sobre aeronáutica que le enviaron, él y Orville se pusieron a estudiar en serio.

De especial valía fueron los escritos del aclamado ingeniero civil Octave Chanute, un estadounidense nacido en Francia que era constructor de puentes y vías férreas y había hecho de los planeadores su especialidad; y también los del eminente astrónomo Samuel Pierpont Langley, director del Instituto Smithsonian. Langley, catedrático de astronomía y física en la Universidad Western de Pensilvania y antiguo director del observatorio de Allegheny de Pittsburgh, era una de las eminencias científicas del país. Su investigación más reciente, sufragada con sustanciosos fondos smithsonianos, había dado lugar a un extraño aparato no tripulado y propulsado a vapor que llamó Aerodrome, cuyas alas en forma de *v* al frente y detrás le daban la apariencia de una libélula gigantesca. Lanzado por catapulta desde el tejado de una casa flotante en el río Potomac en 1896 —año de la muerte de Lilienthal—, había volado casi un kilómetro antes de caer al agua en picado.

Además de Lilienthal, Chanute y Langley, otros de los ingenieros, científicos e inventores más prominentes del siglo XIX se habían dedicado al problema del vuelo controlado, entre ellos George Cayley, el inventor de la ametralladora Hiram Maxim, Alexander Graham Bell y Thomas Edison. Ninguno lo había logrado. Se decía que Hiram Maxim había gastado 100.000 dólares de su bolsillo en una

colosal máquina voladora no tripulada y propulsada a vapor, únicamente para verla estrellarse en el despegue.

Entretanto, el Estado francés había gastado una suma comparable en una máquina voladora propulsada a vapor obra del ingeniero eléctrico francés Clément Ader, cuyos desalentadores resultados llevaron al total abandono del proyecto, aunque no sin que antes Ader diera al idioma francés el sustantivo *avion* (en inglés, *airplane*). Aparte del coste de los experimentos de vuelo y los riesgos de humillante fracaso, lesiones y, por supuesto, muerte, ser objeto de burla y que a uno lo llamaran chiflado y pirado era una perspectiva inevitable..., y en muchos casos con razones de peso.

Durante más de cincuenta años, mucho antes de iniciarse la investigación de los hermanos Wright, los aspirantes a «conquistar el aire» y sus extrañas o pueriles máquinas voladoras, como las describía la prensa, habían sido objeto de constantes chanzas populares. En la década de 1850, un francés inventó un ingenio que era una silla, un par de alas amarradas al respaldo y un enorme paraguas (no quedó claro si para dar «fuerza ascensional» o sombra). En la década de 1870, un tal Charles Dyer de Georgia se presentó con un aparato volador en forma de pato. En la de 1890, una noticia breve del *San Francisco Chronicle* sobre el tema describía al «loco de la máquina voladora»: alguien que, a medida que cumple años, se hace cada vez más necio hasta caer en la «idiotez».

Entre las nuevas ideas más serias de todas las que llegaban a raudales a la Oficina de Patentes de EE UU solicitando su aprobación, hubo una gigantesca máquina con forma de pez, el «aeróstato», con fuselaje de lámina de aluminio y un ventilador en la cola. Según el *Washington Post*:

El cuerpo se sujeta con un par de alas que lo recorren longitudinalmente, y hay un timón para controlar su inclinación y que la aeronave se eleve o descienda a voluntad. Se propulsa a base de explosiones producidas en la parte de atrás, donde un compartimento se abre automáticamente para tragar cápsulas de nitroglicerina que un dispositivo eléctrico detona.

«Es un hecho», dijo categóricamente el *Post* después, «que el hombre no puede volar».

De todo lo que se dijo, ya fuera en serio o en broma, nada tuvo tal acogida, o sería recordado o citado durante tanto tiempo, como el poema cómico «Darius Green y

su máquina voladora». Escrito por un autor muy popular en Nueva Inglaterra, J. T. Trowbridge, llevaba más de treinta años siendo una de las lecturas favoritas en recitales públicos y reuniones familiares por todo el país.

Darius era un granjero con pocas luces que pensaba: «Si los pájaros pueden volar, ¿por qué no voy a poder yo? ¿Es posible que el pájaro azulejo y el papamoscas sean más listos que nosotros?». En el altillo de un granero, se puso a trabajar en secreto...

*... con hilo y dedal
y cera y martillo y hebillas y tornillos
y todas esas cosas que usan los genios:
dos murciélagos de modelo, ¡qué tipos más curiosos!
Un montón de carbón y un fuelle
(...); algo de cable y varios paraguas viejos;
tela de carromato para la cola y las alas;
un trozo de arnés; y correas y cuerdas (...),
estas cosas y cientos más.*

Cuando Darius saltó al vacío desde el altillo del granero subido a su creación, lo único que consiguió fue chocar contra el suelo entre una maraña de «cuerdas, montantes y alas rotas, estrellas que salían despedidas y un revoltijo de cosas». Moraleja, «zapatero, a tus zapatos».

Nada de esto desanimó ni disuadió a Wilbur y Orville Wright en absoluto, como tampoco no haber tenido formación universitaria o estudios técnicos oficiales, y carecer también de experiencia de trabajo con nadie más que ellos mismos, amigos en puestos de poder, respaldo financiero o subsidios del Estado, ni tener poco capital. Ni siquiera la posibilidad totalmente real de llegar a matarse en algún momento, como le había sucedido a Otto Lilienthal.

En un artículo aparecido en la revista *Cosmopolitan* varios años antes de la muerte de Lilienthal, Samuel Langley había subrayado que quienes intentaban volar merecían la atención y el interés que siempre se otorga a quienes arriesgan la vida por una meta de utilidad. Ese riesgo, no obstante, Langley y Octave Chanute lo habían eludido alegando su edad.

De todos modos, hay que señalar que eran buenos tiempos para los inventos, las innovaciones técnicas y todo tipo de ideas nuevas. George Eastman había introducido la cámara Kodak de 35 mm; Isaac Merritt Singer, la primera máquina

de coser eléctrica; la Otis Company había instalado el primer ascensor del mundo en un edificio de oficinas de Nueva York; se lanzó la primera maquinilla de afeitarse, la primera trampa para ratones, los primeros vehículos a motor fabricados en Estados Unidos..., y todo ello en los doce años transcurridos desde el año en que Orville abrió su imprenta y Wilbur salió de su reclusión voluntaria.

También contaba la atmósfera imperante por aquel entonces en una ciudad cuyo modo de vida giraba en torno a los inventos y la actividad fabril. Según la Oficina de Patentes de EE UU, más o menos en esas fechas, justo antes del cambio de siglo, Dayton, en relación a su población, estaba a la cabeza del país en creación de nuevas patentes. Las grandes fábricas y molinos de Dayton seguían creciendo y produciendo vagones de ferrocarril, cajas registradoras, máquinas de coser y cañones de escopeta (la Davis Sewing Machine Company, por poner un caso, producía entonces 400 máquinas de coser diarias en una fábrica de un kilómetro de longitud, nada menos). Además estaban los centenares de pequeños comercios y talleres que fabricaban bridas de caballo, corsés, jabón, camisas, escobas, ruedas de carruajes, rastrillos, serruchos, cajas de cartón, barriles para cerveza y monos de trabajo, por no hablar de bicicletas.

* * * *

En su carta al Instituto Smithsonian, Wilbur había aludido a su interés por las aves. Para la humanidad, había escrito, conseguir volar «solo entrañaba adquirir los conocimientos y las aptitudes que exige toda acrobacia», y los pájaros eran «los gimnastas mejor formados del mundo (...), equipados específicamente para su tarea».

Entre el material que el Smithsonian le facilitó había una traducción al inglés de *L'Empire de l'Air*, publicado en París en 1881. Este libro lo había escrito un francés que era granjero, poeta y estudioso del vuelo: Louis Pierre Mouillard. Nada que Wilbur hubiera leído hasta la fecha le había impactado tanto. Durante mucho tiempo lo consideró «una de las obras de literatura aeronáutica más notables» jamás publicadas. A Wilbur le había dado una «causa»: el vuelo; y Mouillard, uno de los grandes «misioneros» de la causa, era «como un profeta que gritara en el desierto exhortando al mundo a renegar de su poca fe en la posibilidad del vuelo humano».

Al empezar su *Imperio del aire*, Mouillard advierte con franqueza que resolver el problema del vuelo puede llegar a convertirse en una idea que te posee por completo. «Si se te mete en la cabeza, ya solo piensas en eso».

Hecha su advertencia, Mouillard pasó a ocuparse del milagro de las criaturas aladas y escribió con indisimulado fervor evangelizador:

¡Oh, ciega humanidad! Abre los ojos y verás millones de aves y miríadas de insectos surcando la atmósfera. Todas estas criaturas se mueven por el aire sin la menor sujeción [apoyo]; muchas planean hora tras hora sin perder altura ni fatigarse; y una vez vista la demostración, fuente de todo conocimiento, se reconocerá que hay que abrir camino a la aviación (...). Solo observando con detenimiento las proezas de las tribus aladas, reflexionando sobre lo observado y lo más importante de todo, intentando entender bien el modus operandi de lo que vemos, estaremos seguros de no desviarnos del camino que acabará llevándonos al éxito.

No solo había que tener «buenos ojos» y saber no perder de vista con el telescopio o los binoculares a un ave que se desplaza a toda velocidad; sino también, y aún más importante, había que «saber adónde mirar».

Wilbur se había aficionado a observar a las aves en un trecho montañoso a orillas del río Miami, al sur de la ciudad: los Pináculos. Los domingos iba hasta allí con su bicicleta y pasaba largos ratos observando, tal y como aconsejaba Mouillard.

Mouillard había pasado gran parte de su vida en Egipto y Argelia, donde surgió su especial interés por el vuelo de los grandes buitres de África. Los había visto por millares, y no obstante, por muchos que viera volando allá arriba, no podía evitar seguirlos con la mirada, admirado.

Saben elevarse, flotar (...), surcar el viento sin esfuerzo (...), lo surcan sin gastar fuerzas (...), se sirven del viento y no de su musculatura.

Esa forma de volar, vaticinó Mouillard, «llevará al hombre a surcar la inmensidad del espacio».

III

El sueño de Wilbur y Orville había arraigado. Las obras de Lilienthal y Mouillard, según los hermanos, «nos habían contagiado su inagotable entusiasmo, transformando nuestra indolente curiosidad en un trabajo y una actividad febriles». Diseñarían y construirían su propio planeador-cometa experimental inspirándose en todo lo que habían leído, sus observaciones del vuelo de los pájaros y, muy importante, todo el tiempo dedicado a pensar. Ya conocían el lenguaje de la aeronáutica, los términos empleados para explicar los numerosos factores que intervienen para lograr «estabilidad» o equilibrio para volar: tan vital aquí como para montar en bicicleta. La «sustentación» se basa en que el aire se desplaza a más velocidad sobre el arco superior del ala, lo que hace que la presión en ese punto sea menor que bajo el ala. El «cabeceo» es el movimiento del eje longitudinal de la máquina voladora, el morro (y la cola) inclinándose hacia arriba o hacia abajo. El «alabeo» se aplica a la rotación del ala hacia un lado o el otro o para arriba o para abajo, como un barco bamboleado por las olas. La «guiñada», referida a la dirección del vuelo, es el giro del avión para dirigir el morro a izquierda o derecha. La estabilidad era un factor de suma importancia para los hermanos. Lo difícil no era lanzarse al aire, sino mantenerse ahí arriba, y llegaron a la conclusión de que la fatalidad de Lilienthal había sido un problema de manejo deficiente, «su incapacidad para equilibrar bien la máquina en el aire», escribió Orville. Balancear las piernas o desplazar el peso del cuerpo en el aire no era suficiente.

Las observaciones de Wilbur del vuelo de los pájaros le habían convencido de que las aves recuperaban la estabilidad por «métodos más positivos y enérgicos» que el de un piloto al modificar el centro de gravedad con su propio cuerpo. Se le había ocurrido que el ave ajusta sus alas subiendo el extremo de una y bajando el de la otra. Controlaba así el equilibrio, «aprovechando las reacciones dinámicas del aire sin modificar el peso».

La aptitud primaba sobre la maquinaria. Sin conocimientos era imposible volar, pero también sin aptitudes —de esto Wilbur ya estaba convencido—, y estas solo podían adquirirse por la experiencia: la experiencia de vuelo. Calculó que en los cinco años que Lilienthal dedicó a los planeadores y a planear, en realidad solo había pasado un total de cinco horas volando. No era suficiente y él y Orville no se limitarían a eso.

* * * *

Una noche en casa, con una caja de cartón desprovista de las caras superior e inferior, Wilbur hizo una demostración ante Orville, Katharine y Harriet Silliman, una compañera de Oberlin que estaba de visita. Apretando la caja por los extremos superior e inferior, les mostró cómo podían los dos grupos de alas del planeador biplano combarse o «deformarse» para que la superficie alar cortara el aire en un ángulo o una altura distintos cada vez, como hacen las aves. Si el ala de un lado presentaba al viento un grado mayor de superficie que la del otro, el planeador tendría más sustentación por ese lado y podría inclinarse y girar.

Con el control de «deformación alar» —o el «giro alar», como se decía otras veces— Wilbur había dado un paso importantísimo y completamente innovador hacia su meta.

IV

En el verano de 1899, los hermanos empezaron a construir su primera aeronave, una cometa voladora de bambú hendido y papel, y metro y medio de envergadura, en la planta superior de su tienda de bicicletas de West Third Street. Era un biplano, es decir, tenía dos grupos de alas, uno sobre otro: el diseño que Octave Chanute utilizó en sus planeadores, pues se consideraba el más estable. Aparte de alas ensambladas como cerchas de un puente, montantes verticales de pino y cableado en zigzag, tenía otro innovador sistema de cables por el que el ayudante controlaba la deformación alar desde tierra con sendos palos en las manos.

A comienzos del mes de agosto Wilbur probó el modelo en campo abierto, fuera de la ciudad. Por una u otra razón, Orville no pudo asistir. Unos niños fueron los únicos testigos.

Por la explicación de Wilbur sobre las pruebas [escribió Orville después], el modelo (...) respondió enseguida a la deformación alar (...) cuando echó la superficie alar o plano superior hacia atrás con los palos atados a los cables y el morro de la máquina descendió, tal como quería; pero al bajar en picado, los cables se aflojaron, y ya no pudo controlarla. El modelo cayó tan rápido que los niños allí presentes se tiraron al suelo de bruces para que no les golpeará.

No obstante, los hermanos vieron en aquello una clara demostración de la eficiencia de su sistema de control; había llegado el momento de empezar a trabajar en un planeador tripulado.

* * * *

En abril de 1900, Wilbur cumplió treinta y tres años. Cuatro meses después, en agosto, Orville y Katharine cumplieron veintinueve y veintiséis. Katharine contó a su padre muy contenta que «los chicos» le habían regalado por su cumpleaños un busto de Walter Scott.

Ahora que los tres trabajaban, Katharine había decidido contratar a alguien que fuera durante el día a ayudar en casa. Carrie Kayler tenía catorce años y todavía tenía que subirse a una silla para encender la lámpara de gas de la cocina. A Orville le encantaba meterse con ella por su estatura hasta casi hacerla llorar, cuando Wilbur le decía: «Vale ya, Orv».

«El señor Orville lo dejaba al instante», recordaba ella. «El señor Orville siempre hacía caso al señor Will, pero *nunca* a nadie más». Carrie Kayler siguió formando parte de la familia durante casi medio siglo.

El 13 de mayo de 1900, Wilbur escribió a Octave Chanute —su primera misiva al eminente ingeniero— preguntándole si sabía de algún lugar propicio para hacer experimentos de vuelo, libre de la lluvia y de inclemencias del tiempo, decía Wilbur, donde pudieran contar con suficiente viento: un viento de unos 25 kilómetros por hora.

Los únicos sitios así que él conocía, respondió Chanute, estaban en California y en Florida, pero ninguno de los dos «tenía suficientes dunas» para aterrizar sobre blando. Las costas de Carolina del Sur o Georgia tal vez fueran más convenientes.

El viento era fundamental, los hermanos ya lo habían advertido. Y estaba claro que si querían conseguir lo que se habían propuesto, tenían que aprender —y aprender por experiencia propia— sobre el comportamiento del viento.

En respuesta a la pregunta que Wilbur envió a la sede del Servicio Meteorológico Nacional de Estados Unidos en Washington sobre los vientos prevalecientes en todo el país, recibieron exhaustivos registros mensuales de la velocidad del viento de más de cien puestos del Servicio Meteorológico Nacional. El repaso de los datos les llevó a interesarse especialmente por el recóndito paraje de Kitty Hawk en Outer Banks, en la costa de Carolina del Norte, a algo más de 1.100 kilómetros de

Dayton. Hasta entonces, lo más lejos de casa que los hermanos habían estado nunca era Chicago, ciudad que visitaron en 1893 para ver la Exposición Colombina. Y aunque hicieron varios viajes «a la aventura», acampando, aquello no había sido nada comparado con lo que cabía esperar de la costa de Carolina del Norte.

Para asegurarse de que Kitty Hawk era la elección acertada, Wilbur escribió al jefe del puesto local del Servicio Meteorológico Nacional, quien le contestó asegurándole que en sus playas de arena siempre tendrían viento. Como se veía claramente en el mapa, Kitty Hawk también ofrecía todo el aislamiento que pudieran desear para continuar sus experimentos salvaguardando la privacidad.

Se animaron aún más cuando el 18 de agosto de 1900 William J. Tate, el antiguo jefe de la oficina de Correos de Kitty Hawk, les envió una carta que decía:

El señor J. J. Doshier del Servicio Meteorológico local me ha pedido que responda a su carta relativa a la idoneidad de Kitty Hawk como lugar donde practicar o experimentar con una máquina voladora, etcétera.

Yo diría en respuesta que aquí encontrarán prácticamente cualquier tipo de terreno que puedan desear; por ejemplo, una franja de kilómetro y medio por 8 kilómetros de arena, y en el centro una colina de 25 metros de altura totalmente pelada, sin un árbol ni un arbusto que puedan interrumpir el correr del viento. Este sería un buen lugar, en mi opinión; aquí el viento es siempre constante, generalmente con una velocidad de 15 a 30 kilómetros por hora.

Pueden llegar desde Elizabeth City, en Carolina del Norte (a unos 55 kilómetros), por mar (...). El paquebote sale lunes, miércoles y viernes de Manteo, a 20 kilómetros. Tenemos telégrafo y correo diario. El clima es saludable, seguro que encuentran un buen lugar para plantar su tienda o, si no son demasiados, también pueden hospedarse con alguna familia en una casa particular; les aconsejaría venir del 15 de septiembre al 15 de octubre, sin esperar a noviembre: el otoño suele ser un poco desapacible ya en ese mes.

Si deciden venir a probar su máquina, será un placer para mí hacer todo lo que pueda para ayudarles a acomodarse, cumplir su objetivo y pasarlo bien, y les aseguro que la gente de aquí es hospitalaria.

Aquello fue decisivo: sería Kitty Hawk.

* * * *

En las últimas semanas de agosto, los hermanos construyeron un planeador de tamaño real con dos grupos de alas, que tendrían que volver a montar en Kitty Hawk, donde lo harían volar primero como cometa, y más tarde, si todo iba bien, tripularían ellos. Tenía una envergadura de 5 metros y medio. El coste total de todas las piezas y materiales necesarios —montantes de fresno, cable, tela para cubrir las alas— no superaba los 15 dólares. Solo faltaban los largos listones de abeto, que no encontraron en Dayton. Pero Wilbur esperaba poder comprarlos en la Costa Este.

Embararon todo para su envío en grandes cajas, junto con las herramientas necesarias y una tienda de campaña. Wilbur viajaría el primero y organizaría las cosas. Para llevar más pertrechos y su ropa, pidió prestados a Katharine su arcón y su maleta. Siguiendo el ejemplo de Otto Lilienthal, también se llevó una cámara de 35 mm con trípode.

Katharine no acababa de creer que su hermano se marchaba adonde decía: «No sabía de la existencia de un paraje tan remoto».

§3. Donde sopla el viento

*«Un barco navega hacia levante y otro hacia poniente,
para ambos sopla el mismo viento.
Es la posición de nuestras velas
y no los vendavales
lo que decide el camino».*

*ELLA WHEELERWILCOX,
Vientos del destino*

I

La estrecha barrera de islas y bancos de arena que protege la costa de Carolina del Norte del bravo Océano Atlántico configura el paraje legendario de Outer Banks, que se extiende a lo largo de 280 kilómetros de litoral desde el norte en Norfolk, Virginia, hasta el cabo de Lookout hacia el sur. En 1900, su poca población la

formaban casi íntegramente familias de pescadores y empleados del Servicio de Salvamento. Todavía ningún puente cruzaba hasta el continente, se llegaba por mar. Prácticamente los únicos signos de civilización eran los cuatro puestos del Servicio de Salvamento de Kitty Hawk —había uno cada 10 kilómetros— y el de su Servicio Meteorológico. No había carreteras, sino pistas de tierra. Una sola construcción destacaba en el horizonte: un hotel de veraneo en el cabo de Nags Head.

Wilbur llegó a Norfolk en tren el 7 de septiembre de 1900, unas veinticuatro horas después de salir de Dayton, y se registró en un hotel para pasar la noche. Al día siguiente, la temperatura en Norfolk alcanzó los 38° C y, con su traje oscuro, cuello alto y corbata habituales, estuvo cerca de caer redondo al suelo.

Todavía necesitaba comprar largos listones de abeto para su «máquina», y como en varios aserraderos le dijeron que no había, tuvo que conformarse con pino blanco. A las 4.30 de la madrugada lo subió todo al tren de Elizabeth City, la ciudad que atraviesa el río Pasquotank antes de llegar a su desembocadura en el estrecho de Albemarle Sound, a 90 kilómetros al sur.

Ya en Elizabeth City, preguntó por cómo cruzar el mar hasta Kitty Hawk y solo recibió miradas de desconcierto. Nadie parecía saber nada en absoluto de aquel lugar ni tener la menor idea de cómo llegar.

Tardó cuatro días en conocer a un tal Israel Perry, un barquero nacido y criado en las costas de Kitty Hawk, tal como le dijo cuando accedió a llevarlo con un amigo que le ayudaba. El pesado arcón de Wilbur y los listones de pino le seguirían en el paquebote semanal.

Como Perry no tenía su goleta atracada en puerto, primero había que subir a un pequeño esquife muy desvencijado que hacía agua por todas partes. Para tranquilizar a Wilbur cuando este le preguntó si era seguro, Perry respondió: «Claro, es más seguro que el grande».

Sin dejar de achicar agua, lograron salvar las tres millas que les separaban de la goleta; pero el estado de aquella nave era peor todavía: « (...) las velas picadas», escribió Wilbur, «los cabos muy gastados y el timón medio podrido, y un camarote tan infecto que no me metí allí dentro ni por un instante».

Había hecho bueno todo el día, pero cuando salieron del ancho río Pasquotank y ya bajaban por el estrecho, era casi de noche y el mar, estaba mucho más agitado de lo esperable con un viento tan leve, señaló Israel Perry varias veces, a todas luces «un poco preocupado». Tenían por delante una travesía de 40 millas.

El viento cambió para hacerse más fuerte. Las olas, ahora muy altas, «chocaban contra el barco levantándolo con tal fuerza que retrocedía más o menos tan rápido como avanzaba», escribió después Wilbur. Nunca había navegado, y mucho menos en medio de semejante oleaje, pero saltaba a la vista que aquella nave de fondo plano dejaba mucho que desear en un mar tan agitado.

De tanto balancearse y cabecear, se abrió una vía de agua y hubo que trabajar aún más para achicarla, con las olas rompiendo contra la proa.

A las once el viento ya era un vendaval que, poco a poco, iba acercando el barco a la orilla septentrional; pero si intentaban dar la vuelta, era probable volcar: lo único que podía hacerse era intentar rodear el faro de North River Light para refugiarse tras el promontorio.

De repente, la situación se hizo aún más dramática.

Una fuerte ráfaga soltó de golpe el trinquete de la botavara y lo mandó revoloteando hacia sotavento con un rugido terrible (...). Ya a la altura del promontorio, rodear el faro parecía más difícil (...). Otro rugido puso fin a la incertidumbre cuando, sacudida violentamente por el vendaval, la vela mayor se rasgó también y se soltó de la botavara.

La única posibilidad, ahora que se habían quedado sin vela mayor, era dejar la popa balancearse al viento para que el barco, solo con el foque, llegara en línea recta al banco de arena. Por lo que Wilbur escribió, era una maniobra muy peligrosa en medio de la marejada, pero Perry consiguió evitar que la goleta volcara.

Juró, sin embargo, que ni por 1.000 dólares desembarcaría en los bancos de arena y por eso pasaron el resto de la noche fondeados en North River. Wilbur no tenía estómago para la comida que Perry pudiera guardar abajo; echó mano del tarro de mermelada que Katharine le había metido en la bolsa, y luego se echó a dormir en el suelo de cubierta.

Pasaron la mitad del día siguiente recomponiendo el barco lo mejor posible. No se pusieron de nuevo en marcha hasta la tarde, y hasta las nueve de la noche no fondearon en Kitty Hawk; allí Wilbur volvió a dormir en cubierta.

Por fin llegó a tierra a la mañana siguiente, el 13 de septiembre, dos días después de zarpar en Elizabeth City.

* * * *

Lo primero que hizo fue dirigirse a la casa de William Tate, el antiguo jefe de la oficina de Correos de Kitty Hawk con quien se había escrito.

En Kitty Hawk había en total unas cincuenta casas, casi todas de pescadores, ya que la pesca era —también para Tate— la principal fuente de ingresos anuales, aunque solo se faenaba durante tres meses, de octubre a diciembre, coincidiendo con la migración de los peces. Como el propio Tate escribió más adelante: «La población de Kitty Hawk por aquellos días era una estirpe resistente, descendientes la mayoría de náufragos, marineros arrojados por el temporal y el infortunio a las playas de Carolina del Norte». El mismo Tate era hijo de un náufrago escocés. La vida allí, insistía, era «AISLAMIENTO al cuadrado».

En las casas apenas había muebles. No tenían alfombras y los suelos se fregaban con la blanca arena de la playa. Las familias cultivaban casi todo lo que consumían en pequeños huertos, mientras que los «barones del lugar» cazaban cuanto podían. Cosían la ropa a mano y casi todos se las apañaban con dos o tres conjuntos de vestir: «Uno para ocasiones especiales», decían, «el segundo para un día y el tercero para el siguiente». El correo llegaba tres veces a la semana. Los niños iban a la escuela unos tres meses al año y nadie tenía nunca vacaciones.

Tate y su esposa Addie dieron al visitante la cálida acogida que le habían prometido y Wilbur, recordaba Tate, «nos relató las desventuras» de su travesía desde Elizabeth City. «Era nuevo allí y, cómo no, tenía una letanía de calamidades que contar».

Escuchamos con interés su gráfica descripción del vaivén del barco y su dolor de brazos de tanto agarrarse, pero llevaba cuarenta y ocho horas sin comer, y eso había que remediarlo sin más dilación. Enseguida le pusimos delante un desayuno de huevos frescos, jamón y café, y les aseguro que dio buena cuenta de todo ello.

Cuando Wilbur preguntó si podría alojarse allí temporalmente hasta que llegara su hermano, los Tate salieron para deliberar en la habitación contigua, pero no cerraron la puerta. Wilbur, al oír a Addie preguntarse si un visitante tan bien

vestido se conformaría con su casa, fue al umbral de la puerta y le dijo que se sentiría muy feliz con lo que pudieran ofrecerle.

En una larga carta a su padre, Wilbur describió el hogar de los Tate como una casa de dos plantas y estructura de madera, sin pintura ni escayola en las paredes, «nada de alfombras, muy pocos muebles, ni rastro de libros ni cuadros». Para Kitty Hawk, estaba por encima de la media.

Pocos hombres han ahorrado 1.000 dólares, ni siquiera aunque sean ahorros de toda una vida (...). Supongo que habrá quien vea 200 dólares al año. Son afables y simpáticos, y la vida tan dura que llevan no parece causarles ningún sufrimiento más allá de lo ordinario.

Aparte de pescar, plantaban las judías y el maíz que consumían. Por allí no se veía casi nada más que arena, y a Wilbur le pareció un milagro que pudieran cultivar algo.

Hasta que llegó Orville, se dedicó a instalar el campamento en un cerro de buen tamaño a medio kilómetro de la casa de los Tate, mirando al mar. Al acabar, empezó a preparar el planeador, y trabajó sobre todo acortando la envergadura de 5 metros y medio a solo 5 metros, al no haber encontrado los listones de abeto que buscaba y tener que contentarse con otros de pino y medio metro más cortos. También tuvo que volver a cortar la tela para las alas —un bonito satén francés de color blanco— para hacerla más pequeña, y coserla de nuevo; para eso pidió prestada a Addie Tate su máquina de coser, que era de las que funcionaban a pedal. En otra carta al obispo, intentó describir el planeador, destacando la ausencia de motor, ya que solo lo propulsaría el viento; la meta principal era resolver el problema del equilibrio y sabía lo que se traía entre manos al construir el planeador y respecto a lo que esperaba conseguir con las pruebas subsiguientes. Escribió todo esto con gran claridad y concisión y, como el tiempo se encargaría de demostrar, con increíble clarividencia.

Tengo la máquina casi acabada. No llevará motor, y no espero hacerla volar en el sentido pleno de la palabra: solo quiero probarla en la práctica para resolver el problema de la estabilidad. Espero que este método deje muy atrás los resultados de investigadores anteriores. Si conseguimos tener la máquina bajo control en toda circunstancia, habremos resuelto el problema del motor,

porque un fallo de motor dará lugar a un descenso lento y un aterrizaje seguro, y no ya una caída desastrosa.

La estabilidad —el equilibrio— era exactamente lo que hacía falta para montar en bicicleta, y de eso él y Orville sabían mucho. Consciente de que su padre se preocupaba, Wilbur subrayó que no iba a elevarse a muchos metros del suelo y que si «volcaban», allí no había más que la blanda arena donde aterrizar. Había ido a aprender, no a arriesgarse ni a sentir emociones fuertes. «Si de verdad se desea estudiar el problema con el debido detenimiento para extraer alguna certeza, no se debe correr riesgos. La irresponsabilidad y el exceso de confianza son más peligrosos que sopesar qué riesgos se asume».

El tiempo demostraría que la prudencia y la atención a todos los preparativos era la regla de los hermanos. Corrieron riesgos cuando fue necesario, pero no eran temerarios aficionados a las acrobacias: no lo fueron entonces ni tampoco después. Wilbur también aseguró a su padre que estaba adoptando «la máxima precaución» con el agua que bebía.

Bill Tate recordó más tarde que los de allí sentían cada vez más curiosidad por el visitante y aquel «maldito artefacto de locos» que estaba cosiendo, pegando y atando.

Le habían sonsacado con hábiles interrogatorios que su hermano llegaría un par de semanas después y que pensaban vivir en la tienda y hacer experimentos en el arte de volar con su artefacto.

Los habitantes de Outer Banks seguían por entonces muy «obcecados en lo suyo», añadió Tate. «Creíamos en un Dios bueno, un Diablo malo y un Infierno en llamas; y ante todo, creíamos que ese Dios no tenía ninguna intención de que el hombre llegara a volar».

II

Orville llegó a Elizabeth City el 26 de septiembre, tras un viaje sin incidentes ni molestias desde Dayton. Llegó con un poco de retraso a Kitty Hawk, pero únicamente porque no había viento, y al llegar, tras otra travesía sin problemas, se encontró con que Wilbur tenía la «máquina planeadora» preparada casi del todo.

Completamente montada, constaba de dos alas fijas, cada una de metro y medio por cinco, colocadas una sobre la otra. También tenía controles de alabeo y un timón

delantero movable —el timón «horizontal» o elevador—, de un metro cuadrado. No tenía tren de despegue y aterrizaje ni ruedas. Los modelos posteriores llevarían patines de madera, mucho más adecuados para la arena.

Todo el aparato pesaba poco más de 22 kilos; con Wilbur de «tripulante» a bordo, pesaría en total unos 86. Wilbur, tendido boca abajo con la cabeza hacia delante en el centro del plano inferior, mantenía el equilibrio longitudinal con el timón frontal. El viento era imprescindible y, contradiciendo el viejo proverbio irlandés —«Que el viento te dé siempre en la espalda»—, era bueno que diera de frente. Se decía que el viento nunca fue enemigo de los Wright.

Novatos haciendo prácticas, los hermanos todavía no habían advertido lo útil que era llevar registro de todo lo que hacían. Pero sus cartas a casa indican que iniciaron los experimentos el 3 de octubre. «Nos lo hemos pasado bien», escribió Orville a Katharine el 14 de octubre, «hemos sacado la máquina tres días en total, de dos a cuatro horas cada vez».

Al iniciar sus experimentos, soplaban «un viento terrible» de más de 50 kilómetros por hora, «demasiado fuerte e inestable para intentar elevarse con él», y volaron la máquina como una cometa, con los cables colgando para manejar la dirección desde el suelo. La mayor dificultad era que el planeador no subiera mucho más de 6 metros. Incluso con viento ideal —de 24 a 32 kilómetros por hora—, la cometa tiraba muy fuerte. «Naturalmente, tiende a seguir subiendo», explicaba Orville. «Cuando empieza a elevarse demasiado, le damos un tirón fuerte (...); para terror nuestro, responde precipitándose a tierra como una flecha». Si no se había roto nada, volaban de nuevo el planeador-cometa y lo fotografiaban en el aire.

Una vez, con el planeador posado en tierra para hacer «ajustes», una súbita ráfaga lo golpeó en un extremo: «más rápido que el pensamiento», el aire lanzó el planeador a 6 metros y dejándolo hecho pedazos. Orville, que sujetaba el montante vertical de uno de los extremos posteriores, salió despedido y aterrizó desmadejado junto al aparato, asustado pero ileso.

Después de fotografiar los restos, arrastraron todo de vuelta al campamento y se plantearon volver a casa; pero después de consultarlo con la almohada, decidieron que había esperanza. Les llevó tres días reparar los daños.

Entre los lugareños corrió la voz de lo que querían hacer, y cada vez más gente acudía a mirarlos desde una respetuosa distancia. Además, Bill Tate y varios jóvenes y adultos de la familia Tate les echaban una mano con mucho gusto cuando hacía falta.

Wilbur y Orville trabajaban codo con codo todo el rato, las mismas horas que en casa, menos los días más propicios para el vuelo tripulado, y entonces solo era Wilbur el que volaba, aunque fuera brevemente.

Mientras Wilbur ocupaba el hueco del ala inferior, Orville y Bill Tate se situaban cada uno a un extremo de las alas. A la señal acordada, los tres corrían por la arena cuesta abajo, directamente hacia el viento. Wilbur iba en su puesto a los controles en posición horizontal. Orville y Tate sujetaban las cuerdas de las alas para impedir que el planeador subiera demasiado.

* * * *

Acomodarse bien en su campamento les llevó bastante tiempo y esfuerzo. Habían dejado la casa de los Tate por la tienda de Wilbur, que era de buen tamaño y tenía espacio suficiente para meter allí también herramientas y provisiones. Todo era muy distinto de cuando estaban en casa, contaba Orville a Katharine:

El emplazamiento de nuestra tienda era antaño un fértil valle cultivado por los antiguos pobladores de Kitty Hawk. De la arena sobresalen ramas podridas, y no son poca cosa: son copas enteras de los antiguos árboles del valle. El mar y el viento, arrastrando millones de carretadas de arena, formaron las dunas que bordean la costa y sepultaron las casas y el bosque de otros tiempos.

Salvo alguna vez que los Tate les invitaron a su mesa, se las arreglaban solos para comer y cocinar. El mar que les rodeaba brindaba abundancia de peces —«se ven por docenas con solo mirar el agua»—, pero como los pescadores de Kitty Hawk llevaban su captura por toneladas a Baltimore y otras ciudades, los hermanos solo comían pescado si lo pescaban ellos. «Es como en el norte», explicó Orville. «Allá los carpinteros nunca acaban su casa, los pintores nunca la pintan: aquí el pescador nunca tiene pescado».

Pusieron a prueba su autosuficiencia: vivían básicamente de huevos, tomates y bollitos calientes —aunque tenían que hacerlos sin leche, tan «lastimeras» eran las vacas de allí—. Chinchas, mosquitos y garrapatas del bosque eran lo único que prosperaba en Outer Banks, pensaba Orville. Wilbur añoraba mucho la mantequilla y el café, el maíz y el beicon.

Pero a cambio, el paisaje desde la puerta de su tienda —y desde casi cualquier otro sitio— era espectacular: anchas franjas de mar, dunas de arena y playa y un inmenso cielo allá arriba, sobrecogedor por la blanca enormidad de los cúmulos colosales como castillos perfilados contra el azul del fondo. La vista se perdía en la distancia, infinitos horizontes panorámicos partían de cualquier punto al que se mirara.

Y estaba el viento, el viento eterno. No solo no amainaba casi nunca: era la fuerza natural que había esculpido los bancos de arena y las grandes dunas de Kitty Hawk; la que había dado forma —y seguía dándola— a todo el panorama circundante.



Lejos de casa, solos como nunca lo habían estado, los hermanos parecían sentir, también como nunca, la aventura de la vida. Orville dijo posteriormente que a pesar de todas las adversidades que se les presentaron, fue la época más feliz que conocieron.

Aves en pleno vuelo, aves de todo tipo, cientos de ellas, llenaban el aire: águilas, alcatraces blancos como la nieve, milanos, palomas, buitres negros —o zopilotes, como los llamaban en Outer Banks—, con una envergadura de nada menos que 2 metros. Wilbur dedicó horas a estudiar sus movimientos en el viento, llenando páginas de su cuaderno de notas, a veces con pequeños dibujos. La observación empírica del arte de los pájaros —el «milagro» de los pájaros— nunca dejó de ser primordial y fascinante, y la vida de las aves en Outer Banks evocaba los renglones de *El imperio del aire* de Mouillard, superando todo cuanto jamás hubieran imaginado.

El buitre necesita poco y su fortaleza no es exagerada. ¿Qué sabe hacer, pues? Sabe planear, flotar en el aire, con su aguda vista barre el terreno, surca el viento sin esfuerzo (...); navega sin malgastar fuerzas, no acelera nunca, aprovecha el viento.

¿Pero cómo aprovecha el viento —y nada más que el viento— un ave planeadora para surcar el aire y maniobrar y girar como desea? Los buitres eran maestros en el arte.

El ángulo diedro de las alas, su forma en *v* poco pronunciada, era una ventaja solo si el aire estaba en calma, escribió Wilbur en su cuaderno de notas.

El buitre vuela con las alas en ángulo diedro,  por eso le resulta más difícil mantener la estabilidad ante fuertes vientos que al águila y al halcón, que vuelan desplegando las alas a la altura del cuerpo .

El milano es más rápido elevándose que el buitre, y su movimiento es más constante. Mantiene la estabilidad con menos esfuerzo.

El milano planea mejor que el buitre, pero recurre más al aleteo porque quiere mayor velocidad.

Los días húmedos son desfavorables para planear, salvo con viento fuerte.

No hay ave que planee sin viento.

«Para mantener el equilibrio en su eje longitudinal, todas las aves planeadoras, pero especialmente el buitre, desplazan el centro de resistencia y no el de sustentación», escribió Wilbur.

Cuando un buitre planea a 300 metros a sotavento del observador (...), la sección transversal de sus alas parece una raya fina mientras se aleja, pero si se acerca, las alas parecen más anchas. Eso indicaría que tiene las alas siempre hacia arriba, lo que parece contrario a la razón.

Al planear, no parece que el ave alterne subidas y bajadas, como se creía antes, sino que suben y bajan por las irregularidades o desajustes en su equilibrio longitudinal que producen las ráfagas de viento. Con viento flojo, parecen elevarse suavemente, sin altibajos.

Para los lugareños, los dos hermanos de Ohio no podían ser más indescifrables. Uno de ellos, John T. Daniels, al que llamaban «John T.» para distinguirlo de su padre, dijo después: «Para nosotros, todo apuntaba a que eran un par de chalados. Se pasaban las horas muertas en la playa mirando cómo las gaviotas volaban, planeaban, bajaban en picado». Los alcatraces, gigantescas aves marinas de metro y medio a 2 metros de envergadura, parecían interesarles especialmente.

Observaban a los alcatraces e imitaban los movimientos de sus alas con brazos y manos. Sabían imitar todo lo que hacían los alcatraces con las alas; los tomábamos por locos, aunque nos admiraba ver cómo movían los brazos a uno y otro lado, y doblaban las articulaciones de codos y muñecas hacia arriba y hacia abajo, y a un lado y a otro, como lo hacen los alcatraces.

«Aprender de las aves el secreto del vuelo», dijo Orville, «era casi como aprender del mago sus trucos de magia».

Para deleite de Katharine, le habló también de un ruiseñor «muy manso» que vivía en el único árbol que había junto a la tienda y cantaba todo el día sin parar. Las puestas de sol, le contó, eran las más hermosas que había visto jamás, la luz iluminaba las nubes tiñéndolas de todos los colores al atardecer y de noche las estrellas brillaban tanto que con la luz que daban podías leer la hora en el reloj.

Ahora hacían fotos de casi todo: de la tienda, las vistas, la arena y el agua, incluso del ruiseñor en la copa del árbol. Pero, sobre todo, del planeador en movimiento.

Muchas noches soplaba tanto viento que saltaban de la cama para que no se les echara la tienda encima. «Salíamos a rastras para arreglar lo que fuera, medio cegados por la arena», escribió Orville. «El viento levanta nubes de arena y las arrastra a ras de suelo». Pero no se quejaban: «Escogimos este lugar por el viento y la arena, y de ninguna las dos cosas nos falta». La noche que un estruendoso trueno anunció un fuerte viento de 70 kilómetros por hora —habitual en Kitty Hawk—, no pegaron ojo. Además, pasaban frío. «Con dos mantas cada uno, no hay noche que no estemos en un tris de congelarnos», contó Orville. «Cuando el viento entra por arriba, me echo las mantas por encima de la cabeza. Cuando se quedan los pies helados, invierto el proceso. Como me paso así toda la noche, por la mañana ya casi no sé por dónde me andaba».

Su sustento diario había sufrido otro bajón:

En fin, durante un tiempo comemos bollos calientes y huevos y tomates; y luego huevos, y también tomates. Justo ahora nos hemos quedado sin gasolina y sin café. Por eso, nada de bebidas calientes, ni pan ni galletas. El pedido que salió para acá el martes se ha retrasado por el viento. Will está «devorado».

Pese a todo, Katharine lo sabía, lo estaban pasando en grande, en primer lugar por lo que hacían, pero también en buena medida por los «Kitty Hawkers»: la afabilidad y las ganas de ayudarles de aquella gente nunca decayeron, y sus historias y su forma de ver la vida y expresar sus puntos de vista eran asombrosamente distintas. Los hermanos oían cosas totalmente nuevas para ellos, palabras como «desrecordar» en vez de «olvidar» y expresiones como «Hasta no

luego», o «calma suave» para aludir al mar tranquilo. «Hoi toide⁶» era «marea alta».

El joven Tommy Tate, sobrino de Bill Tate de dieciséis años, aseguró una vez a Orville que el hombre más rico de todo Kitty Hawk era «Doc» Cogswell, de profesión «boticario». Orville le preguntó cuánto dinero tenía. « ¡Pues su hermano le debe 1.500 dólares!», contestó Tommy, como zanjando la cuestión con aquello.

La viva curiosidad de Bill Tate por la empresa de aquellos hombres de Ohio y sus grandes deseos de serles de ayuda no parecían sino ir en aumento. Aunque tenía que mantener a su familia como siempre, dedicaba dos o tres horas al día a lo suyo y el resto del tiempo a los hermanos.

Para entonces, los demás ya no los tomaban por excéntricos sin más. La vida en Outer Banks era dura. Subsistir era una lucha constante. Se admiraba mucho la capacidad de trabajo, y en palabras de John T. Daniels, los Wright eran «dos de los muchachos más afanosos» que habían conocido, «y cuando trabajaban, “trabajaban”... Ponían su alma y su corazón en lo que hacían».

* * * *

A mitad de octubre, el tiempo se les acababa. Wilbur llevaba casi seis semanas fuera de Dayton, y Katharine les contó que se había visto obligada a despedir al joven que Orville había dejado a cargo de la tienda de bicicletas en su ausencia. Pero los hermanos todavía necesitaban más prácticas de vuelo tripulado.

Con la ayuda de Bill Tate, arrastraron el planeador 6 kilómetros hasta un grupo de tres dunas de arena más altas que las demás, las colinas de Kill Devil. Aquel paraje, tal como lo había descrito Tate en su carta del 18 de agosto, era un lugar «sin un solo árbol ni arbusto en ninguna parte». Las tres colinas, Big, Little y West⁷, tenían aproximadamente 30, 9 y 18 metros de altura, respectivamente; aunque también es verdad que la acción del viento modificaba constantemente su forma y altura.

Las vistas desde lo alto de la colina Big eran espectaculares en los cuatro puntos cardinales. Al este se veía la gran extensión verdiazul del Atlántico, más allá de la playa que distaba un kilómetro; hacia el norte, una enorme formación de bancos de arena; al sur, una alargada charca de agua dulce y sombríos bosques; y al oeste, «la vista de las vistas»: la isla y la ensenada de Roanoke.

El día era claro; el viento, justo el idóneo. Era 19 de octubre: después de estudiar y trabajar duro durante casi cuatro años, esa fecha sería inolvidable para los hermanos.

Wilbur hizo un vuelo tripulado tras otro. Se ignora cuántos, no llevaron la cuenta; pero sí que registraron vuelos de 90 a 100 metros de longitud y velocidades de aterrizaje de casi 50 kilómetros por hora.

Wilbur era el único que volaba; pero ahora, en vez de la primera persona del singular con que describía los progresos que hacían, pasó a usar la primera del plural. Así lo hizo en el largo informe que envió luego a Octave Chanute. «Y aunque pareciera una práctica peligrosa, comprobamos que era perfectamente segura y cómoda, salvo por la arena que llevaba el aire».

Durante los primeros días en Kitty Hawk, Wilbur había dicho en una carta a su padre que no le decepcionaría gran cosa no sacar prácticamente nada de allí. Se lo tomaba como «un viaje de placer». Y sin duda lo fue para ambos hermanos: lejos y solos en un escenario tan distinto de todo lo que habían conocido hasta la fecha, estaban haciendo lo que más les gustaba. Querían adquirir un valioso conocimiento, y así fue: más incluso de lo esperado. Allí encontraron el camino que debían seguir. Con característica contención, Wilbur prosiguió diciendo que podían volver a casa «sin que la lógica pura y dura de la experiencia haya derribado nuestras teorías, con nosotros incluidos». No dijo nada de la emoción de volar, aunque era la primera vez que la experimentaba.

Hicieron las maletas para regresar a casa seguros de que volverían a Kitty Hawk. La máquina había cumplido su propósito de sobra y la dejaron atrás, dando permiso a Bill Tate para que aprovechara los materiales en lo que le pareciera; y fue Addie Tate quien confeccionó vestidos para sus dos hijas con el satén todavía en buen uso de la cubierta del ala.

III

Durante los ocho meses siguientes, el trabajo en el taller de bicicletas y las costumbres de la vida en la casa familiar apenas sufrieron ningún cambio; pero en su tiempo libre y su pensamiento, la prioridad para Wilbur y Orville eran los preparativos para volver a Kitty Hawk.

Ya habían puesto en marcha su proyecto para el nuevo planeador, y ahora se concentraban en los problemas pendientes de solución. En una nueva carta a Octave Chanute, Wilbur le dijo que construirían el nuevo planeador basándose en

el mismo plan general que el del modelo anterior, solo que este iba a ser más largo, y «se mejorarían algunos detalles de construcción». No dijo exactamente en qué consistirían las mejoras, y tampoco que iba a ser el planeador más grande construido jamás. Otra diferencia en sus «detalles» era que la curvatura de las alas, basándose en las medidas que calculó Otto Lilienthal, sería mayor.

Cuando Chanute escribió diciendo que iba a pasar por Dayton dentro de poco y le gustaría hacerles una visita, Wilbur respondió que les complacía mucho la posibilidad de verlo, pero también explicó que, siendo primavera, el negocio de bicicletas reclamaba su atención de doce a catorce horas al día. Los domingos, en cambio, los tenían «totalmente libres».

La visita de un hombre de la talla de Octave Chanute era un gran honor. No solo era una de las máximas autoridades mundiales en aviación, y en concreto en planeadores, sino también un ingeniero de fama mundial que había construido vías férreas y puentes de primer orden, entre ellos el de Kansas City: el primero sobre el río Missouri. Llegó al N° 7 de Hawthorn Street el 26 de junio; era miércoles y no domingo, pero al parecer a nadie le importó. El obispo Wright, Wilbur, Orville y Katharine, todos lo recibieron en el porche cuando llegó y le hicieron pasar a comer en casa.

A los setenta años, Chanute era bajo, robusto y atildado. Una persistente franja de pelo blanco adornaba sus sienes, y lucía bigote y una fina perilla blanca. De modales afables, era no obstante muy hablador, y aunque que Katharine y la joven Carrie Kayler se habían esmerado en la cocina, anfitriones e invitado estaban tan absortos en el diálogo que pasaron por alto su esfuerzo.

No se sabe el alcance ni el contenido de aquella conversación de sobremesa, pero sí que Chanute regaló a los hermanos un aparato portátil que daba mediciones precisas de la velocidad del viento —dato de gran interés que no habían podido registrar nunca—: un anemómetro francés. A los pocos días de salir de Dayton, les escribió sugiriendo que dos colaboradores suyos se les unieran en Kitty Hawk el verano siguiente. Exclusivamente por respeto, aunque no coincidieran al cien por cien con la filosofía de Chanute de que trabajar juntos y sin reservas siempre favorecía el progreso de la ciencia, los hermanos aceptaron la sugerencia.

A mitad de junio tenían su nueva máquina tan avanzada que adelantaron la partida a primeros de julio, y se iban —y esto era importante— con la tranquilidad de que esta vez la tienda de bicicletas quedaría en buenas manos en su ausencia.

Charles Taylor —Charlie— había nacido en una granja de Illinois y llegó a Dayton cuando tenía solo veintitantos años, en 1896, buscando trabajo de mecánico. Primero trabajó en un taller de maquinaria agrícola y enseguida abrió su propio taller mecánico. De vez en cuando ayudaba a los Wright, haciendo para ellos frenos de rueda libre y otras piezas de bicicleta. A diferencia de los hermanos, solteros empedernidos, Charlie estaba casado y tenía dos hijos. También se pasaba el día entero fumando puros, podía decirse que los encadenaba; pero trabajaba tanto como ellos y su destreza era extraordinaria.

Cuando una tarde de aquel mes de junio paró a la entrada de la tienda de bicicletas solo para «charlar» un momento, tal como les dijo, le preguntaron si le gustaría trabajar allí a tiempo completo. «Me ofrecieron 18 dólares a la semana», recordaba después. «Era bastante (...). Además, los Wright me caían bien (...). Me figuro que Will y Orv me querían a cargo del negocio de bicicletas para ellos poder concentrarse en sus estudios y pruebas de vuelo (...). Y seguro que estaban contentos conmigo, porque no buscaron a ningún otro durante ocho años».

De toda la gente que entró a formar parte de la vida de los hermanos, pocos iban a serles tan útiles como Charlie Taylor. Y nadie desquiciaría más a su hermana Katharine.

* * * *

La noche del domingo 7 de julio de 1901, Wilbur y Orville salieron juntos en tren desde Dayton: era su segunda expedición a Kitty Hawk, y durante las semanas siguientes iban a soportar unas condiciones que reducirían a simples minucias todo lo que habían sufrido en su anterior visita.

Llegaron a Elizabeth City solo una hora después de haber pasado por allí el peor temporal recordado en la zona, con huracanes de 150 kilómetros por hora. Tuvieron que esperar dos días hasta poder zarpar hacia Kitty Hawk.

Allí pasaron la primera noche en casa de los Tate compartiendo la cama más incómoda en que ninguno de los dos había dormido nunca, y salieron hacia las colinas de Kill Devil. Una copiosa lluvia que duró todo el día empezó a caer mientras instalaban el campamento. El trabajo en esta nueva ubicación, donde no había ninguna fuente de agua dulce en un kilómetro y medio a la redonda, consistió sobre todo en llevar una tubería de 3 a 3,5 metros bajo el suelo para hacerse un pozo.

Fue Bill Tate quien les dijo cómo conseguir «agua buena» y obtuvo el permiso de los dueños de la tierra en las colinas de Kill Devil para instalarse allí.

Dado el gran tamaño del nuevo planeador, necesitaban una cabaña o hangar también grande donde alojarlo. Orville describió con orgullo su construcción como «una grandiosa estructura con marquesinas en ambos extremos, o mejor dicho, grandes puertas con las bisagras arriba, en el dintel, que se batían para abrirla y mantenerla abierta». En poco tiempo, con los tablones de pino llegados de Elizabeth City, habían construido una caseta sólida y rectangular de 5 metros por 8; que muchos la habrían considerado un logro notable por sí solo; y la construyeron muy rápidamente.

Cuando estaban a punto de empezar a trabajar con el planeador, fueron golpeados por una desgracia de una índole y escala tales como ninguna otra que hubieran vivido, o ni siquiera imaginado.

Entre los veraneantes tradicionales en el cabo de Nags Head, ciertos visitantes se congregaban allí, conforme al saber popular, una vez cada diez o doce años para un ataque en masa: los infames «mosquitos trompeteros» de Outer Banks. El día 18 de julio quedó súbitamente claro que 1901 era uno de esos años. Según Orville, los mosquitos se presentaron «en forma de una imponente nube que casi tapaba el sol». Fue sin lugar a duda la peor experiencia de su vida, contó a Katharine. Los martirios de la fiebre tifoidea no eran «prácticamente nada» a su lado: no había forma de escapar a los mosquitos.

La arena y la hierba y los árboles y las dunas y todo estaba cubierto de ellos casi por completo. Nos picaban como si tal cosa, atravesando ropa interior y calcetines. Por todo el cuerpo me salieron granos del tamaño de huevos de gallina. Tratamos de huir yéndonos a la cama; eso fue poco después de las cinco (...). Sacamos los catres debajo de los toldos y nos envolvimos en las mantas, asomando solo la nariz entre los pliegues para exponer la menor superficie posible al ataque.

Hasta entonces el viento soplaba a 30 kilómetros por hora; ahora había amainado por completo y el calor del verano seguía en aumento.

Las mantas eran insoportables, sudábamos a chorros; al destaparnos un poco, legiones de mosquitos caían en picado sobre nosotros. En vano

dábamos bofetadas al aire desesperadamente, para volver a retirarnos bajo las mantas. ¡Qué tormento! ¡Qué tormento!

La mañana trajo poco alivio al sufrimiento. Al principio intentaron trabajar, pero tuvieron que desistir, tan implacable fue la embestida. Preparándose para la noche que se les venía encima, construyeron mosquiteras para los catres y las instalaron de seis a 9 metros de la tienda, reptando para meterse bajo sus cortinas y luego bajo las mantas. No sirvió para nada. El martirio de aquella noche fue tan grande que Orville se juró que a la mañana siguiente se irían a casa.

Sin embargo, por la mañana, recuperaron su determinación habitual. Los dichosos mosquitos habían disminuido apreciablemente, y fueron disminuyendo aún más en los días que siguieron. Pero nunca olvidarían el tormento que habían conocido.

Se dio el caso de que uno de los hombres que Octave Chanute había recomendado a los hermanos para sus experimentos llegó justo al empezar el ataque de los mosquitos y compartió el suplicio con ellos. Era Edward Huffaker, de Chuckey City, Tennessee, que había escrito el ensayo smithsoniano *On Soaring Flight* [Sobre el planeo] para el Instituto Smithsonian. Actual protegido de Chanute, llevó consigo un planeador desmontado que él mismo diseñó y había construido con fondos de Chanute. Al principio, a Wilbur y Orville les pareció una buena incorporación.

El segundo en unirse al grupo, George Alexander Spratt, era un joven de Coatesville, Pensilvania, con muy poca experiencia en lo que les ocupaba. Chanute había dicho que su formación médica podría serles útil en caso de accidente, pero hacía años que Spratt había dejado la facultad de medicina, arrinconando sus aspiraciones de ejercer de médico. Más o menos todo lo que tenía que ofrecer para justificar su presencia era que volar era el sueño de su vida, y eso era totalmente cierto. Él llegó en los últimos días del asedio de los mosquitos.

El hangar-taller de las colinas de Kill Devil ahora tenía que alojar a cuatro. Jefe de fogones, Orville dispuso la cocina en un rincón con una estufa de gasolina que fabricó con una lata de metal, y estantes llenos de conservas y condimentos: levadura Arm & Hammer para hacer bollos, café Chase & Sanborn, tomates preparados por ellos mismos, ciruelas pasas Gold Dust Green Gage. Los alimentos frescos como mantequilla, huevos, beicon y melón, había que acarrearlos desde Kitty Hawk.

Huffaker expresó su admiración por la «facilidad mecánica» de los hermanos, pero a ellos iba a parecerles cada vez más fastidioso, haragán e indolente, sobre todo a la hora de fregar los platos y atender otras necesidades cotidianas. También era propenso a usar los efectos personales ajenos sin molestarse en pedir permiso. Lo más cargante para los hijos del obispo Wright era oír a Huffaker divagar todo el día sobre «la construcción del carácter»: según él, ésa era la gran meta de la vida y no el trabajo, como otros pensaban. Cuanto más sabían del planeador que había diseñado y quería probar pero nunca probaba, menos en serio se lo tomaban. Spratt, en cambio, les ayudaba de mil maneras y era una excelente compañía.

* * * *

El 27 de julio, con el planeador por fin acabado, comenzaron los experimentos. El día era claro, el viento en las dunas de Kill Devil soplab a unos 20 kilómetros por hora. Aparte de Huffaker y Spratt, Bill Tate y su hermanastro Dan estaban allí para ayudarles.

Wilbur iba a ser el único tripulante en el primer lanzamiento al viento; Orville y Spratt se pusieron a los extremos. Las expectativas eran muy altas.

Pero nada más elevarse, la máquina dirigió el morro directamente a tierra a solo unos metros del punto de despegue. Al parecer, Wilbur se había puesto demasiado adelantado. En el segundo intento se echó un poco más para atrás, pero no fue mejor. Al final, después de otros tantos intentos fallidos y situado cerca de 30 centímetros más atrás de la posición inicial, hizo un vuelo de más de 100 metros.

Para todos los presentes menos Wilbur y Orville, fue un enorme éxito; pero a los hermanos les decepcionó: la máquina no había respondido como esperaban, ni siquiera había respondido como la del año anterior. Wilbur había tenido que accionar el timón a plena potencia para no estrellarse contra el suelo o elevarse demasiado y perder empuje. Algo «no encajaba en absoluto».

En otro vuelo aquel mismo día, la máquina siguió elevándose cada vez más hasta perder completamente el empuje: era exactamente «el aprieto» que había llevado a Otto Lilienthal a la muerte. Respondiendo a un grito de Orville, Wilbur giró el timón a fondo, y solo entonces el planeador fue bajando lentamente a tierra y pudo mantener su posición casi perfectamente horizontal en un aterrizaje sin daños ni lesiones.

Wilbur lo intentó de nuevo. Y volvió a la carga. Varias veces repitió el mismo intento, con idéntico resultado. En uno de los planeos, la máquina llegó incluso a dejarse ir hacia atrás.

«Los parámetros de la máquina están mal», explicó Orville a Katharine. Lo que más les preocupaba era que la curvatura o «combadura» de las alas desde el borde de ataque al de fuga era demasiado pronunciada: había que cambiarla, era lo que daba al aparato el máximo sostén contra el tirón de la gravedad. Lo que más les alarmaba era que el ratio de planeo lo habían calcado exactamente del recomendado por Lilienthal, más o menos de 1 a 12; mientras que el ratio del planeador del año anterior —la Máquina N° 1—, había sido de 1 a 22.

No volaron nada durante los días que pasaron reconstruyendo las alas. Al aplanar su estructura para que la combadura se pareciera más a la de 1900, obtuvieron buenos resultados. Hicieron fotos de Wilbur planeando en el aire justo como querían. Él mismo escribió: «Gracias a su nueva curvatura, la máquina ahora respondía enseguida al menor movimiento de timón».

El tripulante podía hacer que casi rozara el suelo siguiendo su sinuosa superficie, o podía hacerla volar casi al mismo nivel del punto de partida y al sobrevolar el pie de la colina, dejarla caer en tierra poco a poco.

Es más, aterrizaba con suavidad y sin problemas a velocidades de al menos 30 kilómetros por hora.

El trabajo en las alas les había llevado la primera semana de agosto, y en ella había entrado en escena Octave Chanute. Su protegido Huffaker solo tenía elogios para los Wright. Ya en una carta al obispo Wright, Wilbur había contado que «al señor Huffaker, según dijo, no le sorprendería ver que aquí se hace historia en las próximas seis semanas».

Nuestra opinión no es tan halagüeña. Él está atónito con nuestra facilidad mecánica, y atribuyendo sus fracasos a que él carece de ella, cree que el problema se resolverá cuando estas dificultades se superen (...), mientras que, para nosotros, todavía quedan problemas de índole teórica a los que hay que dar respuesta con nuevos diseños mecánicos.

También Chanute quedó muy impresionado con lo que vio. Sin embargo, en aquel momento no anotó muchos datos, y al parecer casi no hizo preguntas, tan distintos eran los métodos que él había utilizado durante años. Por más tiempo y estudio que hubiera dedicado a la ciencia del planeo, nunca se había aventurado a lanzarse físicamente al aire.

El éxito de las pruebas de vuelo con las alas reconstruidas se produjo el 8 de agosto. Al día siguiente Wilbur otra vez voló a los controles. Pero volvieron a presentarse problemas, esta vez de otro tipo y aún más alarmantes.

El control de alabeo alar del que los hermanos se sentían tan orgullosos no estaba respondiendo como esperaban, y no entendían por qué. Cuando el ala izquierda bajaba al volar muy bajo para aterrizar, Wilbur tiró fuerte del elevador sin ningún efecto: era como intentar abrir la puerta de un establo en el ojo de un huracán. Y entonces el planeador se zambulló en la arena de golpe y él salió despedido hacia delante bajo el elevador: salió con un ojo morado y la nariz y las costillas doloridas. Octave Chanute salió de Kitty Hawk dos días después, convencido de que los Wright habían hecho más progresos que nadie hasta la fecha, y con el mayor planeador, y les instó a continuar con su trabajo.

En los días que siguieron llovió sin tregua, y un catarro de Wilbur vino a sumarse a los contratiempos. George Spratt se marchó, y también Edward Huffaker después..., pero no sin antes agenciarse una manta de Wilbur.

El 20 de agosto también Wilbur y Orville se despidieron de la familia Tate y todos los demás y emprendieron el regreso a casa.

* * * *

De su conversación en el tren de vuelta a Ohio nadie escribió nada en aquel momento ni se habló después en detalle, pero diversos comentarios posteriores indican claramente que nunca habían estado tan desanimados con su trabajo, sobre todo Wilbur.

No era solo que su máquina hubiera respondido tan mal y que todavía quedara tanto por resolver; además, habían comprobado que tantísimos de los muchos cálculos y tablas en teoría correctos, que llevaban tiempo consolidados y habían sido elaborados por precursores de la talla de Lilienthal, Langley y Chanute —unos datos que los hermanos habían tomado por verdades indudables— eran erróneos o inexactos. Estaba claro que lo que habían hecho las autoridades más respetadas era

conjeturar, «avanzar a tientas»: las tablas aceptadas eran, en una palabra, «inservibles».

Según escribió Orville años después, Wilbur estaba tan desanimado que dijo que «ningún hombre iba a poder volar de nuevo en mil años». Sin embargo, ya en casa, por lo que contó Katharine, sobre todo hablaron de lo pesado que había sido Edward Huffaker.

§4. Una determinación inquebrantable

«Tuvimos que seguir adelante y descubrirlo todo nosotros».

ORVILLE WRIGHT

I

El desaliento desapareció en cuestión de días, sustituido por la determinación que siempre caracterizó a los hermanos: volverían a empezar, el desánimo de Wilbur en el tren había sido fugaz. Como dijo Orville, «al día siguiente ya estaba trabajando, y me pareció más ilusionado y resuelto que nunca».

«Sabíamos que para recoger nuevos datos, necesitaríamos bastante tiempo y también dinero», comentó Orville después, «pero un espíritu nos impulsaba...».

Los «chicos» se volcaban cada tarde en el estudio «científico», contó Katharine a su padre. «Aquí solo se habla de máquinas voladoras, de la mañana a la noche».

Algo que les ayudó mucho a mantener los ánimos fueron los negativos en placa de cristal de las fotografías tomadas en Kitty Hawk y ahora revelaban en el cuarto oscuro que montaron en la cochera de la trasera de la casa. Wilbur escribió que en ese cuarto él y su hermano vivieron momentos de «tanta emoción como los que habíamos vivido en las dunas: el instante en que la imagen empieza a verse en la placa pero todavía no se sabe si será una máquina voladora o solo un trozo de cielo abierto».

A finales de agosto llegó una invitación de Octave Chanute a Wilbur para que diera una charla sobre los experimentos en planeo en la sede de la Sociedad Occidental de Ingenieros de Chicago. Era la primera vez que le pedían que hablara en público, y se mostró muy remiso: creía que para el 18 de septiembre, la fecha fijada, no le habría dado tiempo a preparar nada de provecho. Pero Katharine le «machacó» para que aceptara; no parece que la posibilidad de que Wilbur fuera mal orador se le pasara por la cabeza en ningún momento.

Pocos días después, en la primera semana de septiembre, llegó la estremecedora noticia de que un perturbado, el anarquista Leon Czolgosz, había disparado al presidente William McKinley durante su visita a la Exposición Panamericana de Buffalo, en Nueva York. Durante varios días el presidente estuvo a las puertas de la muerte. «McKINLEY MORIBUNDO», decía el enorme titular que cruzaba de lado a lado la primera plana del *Dayton Free Press* el 13 de septiembre. A la mañana siguiente ya había muerto, y aquel mismo día, en Buffalo, un joven Theodore Roosevelt juraba el cargo como vigesimosexto presidente de Estados Unidos.

William McKinley era una persona muy querida en Ohio. Nacido en Ohio, en la guerra de Secesión había luchado con el 23 Regimiento de Voluntarios de Ohio, se casó con una chica de Ohio, había sido congresista por Ohio mucho tiempo y gobernador de Ohio durante dos legislaturas. El día que murió, en Dayton tuvo lugar una escena sin precedentes en su historia, cuando miles de ciudadanos se agolparon en las calles del centro. Doblaban las campanas. Estandartes negros cubrieron inmediatamente el juzgado y otros edificios públicos en señal de duelo.

Parece que los hermanos Wright continuaron trabajando en su tienda con el mismo ahínco de siempre, tal vez para sobrellevar mejor la tragedia. Wilbur, además, estaba nervioso preparando la conferencia. La mañana que cogió el tren para Chicago, el 18 de septiembre, Dayton seguía de luto; McKinley no fue enterrado hasta dos días después.

A Orville y Katharine el vestuario de su hermano no les parecía a la altura de un estreno en público tan importante y, según ella apuntó, Wilbur al irse «llevaba la camisa con el cuello, los puños, los gemelos y el abrigo de Orv». Nunca había tenido un aspecto «tan “estupendo”».

Cómo se sentía era otra cosa. Octave Chanute le había escrito para preguntarle si tenía inconveniente en que las damas pudieran asistir a la reunión de la Sociedad. Wilbur le contestó que no le correspondía a él tomar esa decisión. «Por mi parte, más asustado ya no voy a poder estar». Cuando Katharine y Orville le preguntaron si su charla sería científica o divertida, respondió: «Será patética».

Al llegar a Chicago, se dirigió directamente al domicilio de Chanute, un edificio de arenisca marrón de tres plantas en Huron Street. Iba a comer con él antes de salir hacia la conferencia y, para su alivio, encontró a su anfitrión tan cordial como siempre y vio que era de los que tienen su estudio privado de la planta de arriba tan abarrotado de maquetas de máquinas voladoras y de aves disecadas que apenas cabía él mismo.

El acto, ante unos cincuenta miembros de la Sociedad y sus esposas, comenzó a las ocho en punto en el Monadnock Building. En su breve presentación, Chanute habló del progreso registrado por la navegación aérea gracias a que «dos caballeros de Dayton, Ohio», habían tenido la audacia de hacer pruebas con las que ni él ni Otto Lilienthal se habían atrevido nunca.

El discurso de Wilbur —que llevaba el modesto título de «Algunos experimentos aeronáuticos»— se citaría muchas veces en los años futuros. Publicado por primera vez en la revista de la Sociedad, también apareció, en su versión íntegra o editado, en las revistas *The Engineering Magazine*, *Scientific American* y *Flying* y en el *Informe anual* del Instituto Smithsonian. En palabras pronunciadas en la Biblioteca del Congreso por un experto en aeronáutica de hoy en día, aquel discurso fue «el gran Libro del Génesis de la aeronáutica del siglo XX».

Era totalmente característico de Wilbur, directo y claro. Lo que hace falta para que una máquina vuele, dijo, es ante todo lograr que surque el viento, estabilizarla y dirigirla en el aire. Explicar cómo consiguen los pájaros planear llevaría gran parte de la noche, dijo. En su lugar, puso un folio en la palma de su mano y lo dejó caer al suelo. No «se posa con un solo movimiento fluido, como una hoja de papel sensata y formal, sino que, contraviniendo todas las normas del decoro, se empeña en girar y ganar velocidad de la forma más errática, muy al estilo de un caballo sin domar». Un caballo que, para volar, había que saber dirigir y, según Wilbur, había dos formas de aprender:

Una es montarse en él y aprender a perfeccionar cada movimiento y cada maniobra practicando; y la otra, sentarse en una valla a observar al animal durante un tiempo y luego retirarse a casa y pensar tranquilamente cuál sería el mejor modo de domeñar sus saltos y sus coces. El sistema más seguro es el segundo; pero en general, es el primero el que produce mayor cantidad de buenos jinetes.

Si se busca la seguridad perfecta, dijo, lo mejor es sentarse en la valla y observar a los pájaros. «Pero si se desea aprender de veras, hay que subirse al avión y familiarizarse con sus maniobras probándolo directamente en la realidad».

Alabó el trabajo de Lilienthal y Chanute. «Lilienthal no solo pensó, sino que actuó (...). Demostró que la práctica real en el aire, sin la cual no puede alcanzarse el éxito, es viable». Considerando que durante los cinco años que estuvo practicando,

Lilienthal en realidad no superó las cinco horas de planeo, lo raro no era que hubiera hecho tan poco, dijo Wilbur, sino que hubiera conseguido tanto. Les invitó a imaginar a un ciclista que intentara cruzar una ciudad atestada de gente después de solo cinco horas practicando a los pedales, repartidas en intervalos de diez segundos durante un periodo de cinco años.

Alabó el biplano diseñado por Chanute calificándolo de «avance muy estructural» y contó cómo, modificándolo un poco, él y Orville habían construido su propio planeador biplano y lo habían probado en Outer Banks, con vientos de hasta 43 kilómetros por hora.

Gran parte de lo que sigue en la versión publicada del discurso era muy técnico e incluía ecuaciones y diagramas matemáticos de curvaturas alares. («No pasa nada si te pones muy técnico», había recalcado Chanute). No se sabe en qué medida criticó en su discurso ante la concurrencia de Chicago la poca fidelidad de los datos compilados por Lilienthal y Chanute, ya que no se hizo transcripción estenográfica. Pero en la versión publicada, Wilbur calló muchas cosas por respeto a Chanute. De las tablas de Lilienthal, solo llegó a decir que tal vez estuvieran «desencaminadas». Si Chanute discrepó de algo de lo que dijo Wilbur o le ofendió alguna cosa, jamás lo dejó ver. Después de revisar el discurso para su publicación, afirmó en una carta que era «un documento endiabladamente bueno que será citado muchas veces».

Wilbur regresó a Dayton desde Chicago con redoblada gratitud por la amistad de Chanute y sus consejos, y prueba de ello es su correspondencia, cada vez más abultada. En los tres meses que quedaban para el final del año, Wilbur escribió a Chanute más de una docena de cartas: un promedio de una vez a la semana. Algunas cartas se extendían de siete a nueve páginas, y Chanute siempre respondía enseguida.

Entretanto, un artículo publicado por el astrónomo Simon Newcomb —destacado catedrático de la Universidad Johns Hopkins— en el ejemplar de septiembre de la famosa revista *McClure's Magazine*, desdeñaba el sueño de volar tachándolo de quimera. Si tal máquina llegara a concebirse, preguntaba, ¿a qué propósito serviría? «El primer artefacto que logre volar será obra de un relojero y nada de lo que pueda transportar pesará más que un insecto».

* * * *

Aquel otoño de 1901, hecha añicos su antigua confianza en los cálculos de Lilienthal y Chanute, los hermanos se encomendaron la tarea de descifrar ellos mismos los códigos de la aeronáutica; fue una decisión valiente y un punto de inflexión crucial.

Recoger mediciones exactas de las fuerzas de «sustentación» y «arrastre» de los planos o alas era de vital importancia, y gracias a la inventiva y paciencia que aplicaron a ello, sus experimentos sobrepasaron con mucho todos los realizados hasta el momento. Encerrados en el taller sobre la tienda de bicicletas, dedicaron tres meses casi exclusivamente a estas «investigaciones», con asombrosos resultados.

Diseñaron y construyeron un túnel de viento a pequeña escala: un cajón de madera de casi 2 metros de longitud y una sección de 40 centímetros cuadrados, con un extremo abierto y en el otro un ventilador alimentado por un ruidoso motor de gasolina (en la tienda no tenían electricidad). El cajón lo colocaron a la altura de la cintura sobre cuatro patas.

Aunque el túnel de viento ya lo había usado el ingeniero inglés Francis Herbert Wenham en la década de 1870 —y después otros investigadores, como Hiram Maxim—, sus ensayos no tenían punto de comparación con los de los hermanos, que avanzaban totalmente solos y a su manera.

Las maquetas de ala que probaban en el cajón las hacían con hojas viejas de sierra de arco. Con tijeras de cortar metal, recortaban distintas formas rectangulares o cuadradas de unos 15 centímetros cuadrados de superficie y un milímetro de grosor, para rematarlas con el martillo —unas planas, otras cóncavas o convexas— antes de ensartarlas en radios de rueda de bicicleta.

Aunque sus maquetas no parecían gran cosa, iban a resultar de gran valor. Durante casi dos meses, los hermanos probaron unos 38 planos alares, colocando esos «perfiles aerodinámicos» —las hojas de sierra de arco de distintas formas— en ángulos de 0 a 45 grados y probándolos con vientos de hasta 43 kilómetros por hora. Era un proceso lento y tedioso pero, escribió Orville, «aquellas maquetas de metal nos dijeron cómo había que construir».

Octave Chanute no salía de su asombro con los informes que recibía de Wilbur. «Me parece absolutamente prodigioso lo rápido que obtenéis resultados con vuestra máquina de pruebas», escribió. «Es evidente que nadie ha estado nunca mejor preparado que vosotros para probar una variedad infinita de planos curvos».

Cuando Wilbur se disculpó por la longitud de sus cartas, Chanute le aseguró que siempre se le hacían muy breves.

El trabajo, muy distinto a todo lo que los hermanos se habían propuesto antes, también exigía más tiempo y concentración. A menudo les daba la medianoche todavía inmersos en él. La revista *Aeronautical Journal*, de la Sociedad Aeronáutica de Gran Bretaña, afirmó más tarde: «Nunca en la historia del mundo se había aplicado tal destreza científica ni un rigor y una determinación semejantes al estudio de este problema».

* * * *

En diciembre otra autoridad científica alzó su voz para calificar el sueño de volar, como ya había hecho Simon Newcomb, de totalmente injustificado. El artículo apareció en la prestigiosa *North American Review*, y lo firmaba nada menos que el jefe de ingenieros de la Marina de los Estados Unidos, el contralmirante George Melville. «El estudio detenido de ciertos fenómenos naturales lleva al ingeniero a declarar enteramente falsa, cuando no absurda, cualquier profecía que augure el éxito. ¿Dónde podemos ver hoy ese aparato volador, aunque solo sea el embrión? ¿Dónde, a día de hoy, está ese prototipo?».

* * * *

A finales de diciembre, los hermanos habían terminado sus experimentos y, acuciados por la necesidad de cuidar su economía, volvieron a concentrarse en la producción de bicicletas de cara a la próxima temporada. Tal y como a Charlie Taylor le gustaba repetir, habían mantenido el negocio en marcha para sufragar sus experimentos. Octave Chanute les escribió para comunicarles cuánto lamentaba su decisión.

Chanute llevaba tiempo ofreciendo ayuda económica a los hermanos, y ellos siempre le habían dado las gracias sinceramente, pero nunca la aceptaron. «El tiempo que dedicamos a los experimentos aeronáuticos es prácticamente nuestra única inversión en ellos, y no queremos ceder a la tentación de descuidar nuestro negocio habitual por ello», le escribió Wilbur.

¿Y si un magnate aportara 10.000 dólares anuales?, preguntó Chanute. Y añadió que conocía a Andrew Carnegie. «¿Queréis que le escriba?». De nuevo, Wilbur

declinó con tacto. Además, comentó, lo más probable era que Carnegie fuera «un escocés demasiado duro de pelar como que para una empresa tan visionaria como la de volar le interesara».

Él y Orville, no hacía falta decirlo, eran muy conscientes de la importancia de lo conseguido con su «trabajo de laboratorio». Lo habían hecho ellos dos solos, pagándolo a su manera como siempre hacían todo, y querían seguir así.

Hasta varios meses después, entrada la primavera de 1902, no pudieron empezar a construir un nuevo planeador basado en todo lo aprendido con las pruebas del túnel de viento, porque aunque Charlie Taylor les ayudaba, la producción y venta de sus bicicletas había seguido acaparando gran parte de su tiempo y atención.

Parece que en algunos círculos había corrido la voz de lo que querían hacer, y se diría que con su conformidad, cuando no por su iniciativa. Así, el 25 de enero de 1902, apareció sin firma en el *Dayton Daily News* una breve reseña que por primera vez en letra impresa afirmaba que dos «expertos aeronáuticos» de la ciudad habían demostrado «con absoluta certeza que muchas de las teorías hasta ahora expuestas en los círculos de la máquina voladora podían difundirse a los cuatro vientos».

Estos caballeros son Wilbur y Orville Wright, vendedores y fabricantes de bicicletas, que han hecho experimentos en Carolina (del Norte) con notable éxito y que actualmente se postulan para revolucionar el trabajo de los expertos de cara a hacer unas pruebas de navegación aérea (...).

A Dayton le beneficiaría aportar experimentos que fueran decisivos para resolver por completo el problema de la navegación aérea.

Esta reseña, cuidadosamente recortada del periódico por los hermanos, o quizá por Katharine, iba a ocupar un lugar prominente, ya que abría el primer álbum de recortes que documentaría su trabajo.

II

Al mismo tiempo, la familia hacía frente a una situación muy desagradable que concernía al obispo Wright y causó gran malestar a todos, especialmente a Wilbur. Este aceptó la carga sin quejarse, aunque le exigió muchos días de dedicación (que acabaron siendo semanas).

El problema se remontaba a la década de 1880, unos quince años atrás, cuando dos facciones de la Iglesia de la Hermandad Unida se disputaban el control. El conflicto

principal radicaba en la postura tradicionalmente antimasonónica de la Iglesia: un bando se mantenía firme en esa posición, mientras que el otro defendía aceptar la francmasonería y su hermetismo como un signo de los tiempos y, por cierto, también como un claro medio de aumentar el número de seguidores e ingresos de la Iglesia.

Los que estaban a favor de acoger a los masones entre los feligreses eran los que se dio en llamar Liberales. A la cabeza de los detractores —los Radicales— estaba Milton Wright, a quien nunca había asustado manifestar sus opiniones y quien había recurrido a Wilbur ya entonces para que le ayudara a escribir artículos y editoriales en respuesta a los ataques de la oposición.

Pero los Liberales ganaron la batalla y el obispo la perdió. Su papel en la Iglesia se vio reducido a prácticamente nada. Impávido, continuó con sus viajes de misionero, y en 1889, el año de la muerte de Susan Wright, se propuso crear una nueva iglesia, a la que llamaría la Iglesia de la Antigua Constitución.

Pasado un tiempo, en 1901, el obispo Wright abrió una investigación y halló que el encargado de publicaciones de la Iglesia de la Antigua Constitución de la Hermandad, el reverendo Millard Keiter, había cogido dinero de la Iglesia para gastos personales por importe de casi 7.000 dólares.

En febrero de 1902, el obispo pidió a Wilbur que examinara los libros de cuentas de la Iglesia, y de esta revisión Wilbur concluyó fehacientemente que el reverendo Keiter se había apropiado de fondos de la Iglesia para pagar sus primas de seguros, su ropa y parte de la construcción de su casa. Pero cuando el consejo rector de la Iglesia se reunió para revisar los cargos contra Keiter, dictaminó —pese a las pruebas— que las discrepancias en la contabilidad fueron producto de la negligencia, y no un fraude.

«Lo que más siento», escribió Wilbur a su padre, «es que no parece que la tensión y la preocupación que has soportado durante los últimos quince años vayan a cejar (...). Al contrario, se diría que el conflicto no hace más que agravarse». Wilbur también estaba convencido de que había que seguir en la lucha.

La cuestión de si los secretarios roban a la Iglesia y los administradores engañan a la gente por temor a mermar las colectas ha de zanjarse de una vez por todas. A la larga, el fraude no traerá ningún beneficio económico. Engañar con informes mendaces es más ruin que la rapiña de Keiter, y en lo tocante a los intereses de la Iglesia, a la larga será más gravoso.

A mitad de marzo Wilbur viajó en tren a Huntington, Indiana, para examinar más registros de la editorial, y a su regreso a casa dos días después, aseguró a su padre que los libros y documentos de Keiter eran «totalmente fraudulentos».

Con todo el apoyo de Wilbur, el obispo decidió actuar. Él y Wilbur pasaron un día entero preparando «una exposición de los desfalcos de Keiter», escribió el obispo en su diario, y al día siguiente Orville mecanografió el panfleto definitivo.

Sin esperar a la aprobación de su Iglesia, el obispo acusó a Keiter de conducta delictiva. Keiter fue llevado a juicio, pero no condenado. La opinión dentro de la Iglesia empezó a volverse contra el obispo por haber cargado las tintas. Antiguos amigos suyos, le contó a Katharine, ahora lo llamaban «prepotente» a sus espaldas. Más tarde, en mayo, Millard Keiter interpuso una demanda contra él por difamación.

Wilbur describió la situación como «absolutamente inconcebible, incomprensible e increíble». Había seguido examinando la contabilidad de Keiter y —escribió— «cada pocos días se topaba con más casos de desfalco». A su padre, muy cansado e intranquilo, le costaba conciliar el sueño.

Las acusaciones y contraacusaciones continuaron hasta bien entrado el verano. El 15 de agosto, Wilbur publicó un panfleto en defensa de su padre.

Cuando mi padre y yo mismo nos pusimos a examinar detenidamente las acusaciones (contra el obispo), vimos al instante que aquello no era más que una farsa. Los cargos eran tan banales que resultaban irrisorios (...).

Aunque el señor Keiter y sus seguidores son contrarios por principio a investigaciones y juicios, no obstante sí que ven ventajas en denunciar falsamente al obispo Wright (...).

Una demanda, aunque se base en una acusación falsa, da lugar a la difusión de informes en los que el buen nombre del obispo Wright queda bajo sospecha.

Aquel día, Wilbur escribió a su padre, que estaba de viaje otra vez, y le tranquilizó diciéndole que «las cosas van bien» y no debía preocuparse. Katharine siguió su ejemplo contando al padre en otra carta que Wilbur y Orville estaban tan convencidos de que todo acabaría bien que hablaban de irse a Kitty Hawk a la semana siguiente, y que ella pensaba que ya era hora de que se marcharan por una

temporada. «Will está delgado y nervioso, y Orville también. Les vendrá muy bien la playa y la brisa del mar (...). En la vida en Kitty Hawk ven la cura para todos los males».

* * * *

A finales de agosto, los hermanos llegaron a la última fase de la construcción de su nuevo planeador después de coser los metros de raso blanco de algodón de la cubierta del ala⁸, y lo llevaron al patio trasero del N° 7 de Hawthorn Street. Dieron mucho que hablar en el vecindario, donde la gente especulaba: «Unos dicen que los chicos se van de camping y se están haciendo unas tiendas, otros que van a intentar volar. Yo no me creo que sean tan tontos», decía un vecino.

«Will no hace otra cosa que darle a la máquina de coser a todas horas», escribió Katharine, «mientras que Orv, en cuclillas, marca los lugares por donde hay que coser».

El 26 de agosto, tras haber empacado y embalado para su envío todo lo que necesitaban para construir su Máquina N° 3, los hermanos salieron en su tercera expedición a Kitty Hawk, dejando a Katharine y a Charlie Taylor al frente de la tienda de bicicletas.

Katharine estaba especialmente contenta de ver marchar a Wilbur: irse era lo que más le convenía, dijo a su padre. «Estaba “absolutamente” desencajado. Cuando se le mete algo en la cabeza, no deja de pensar en ello».

También quería que su padre supiera que ella estaba con él en la lucha, igual que sus hermanos. «Seguiremos luchando, papá, hasta desenmascarar a esos sinvergüenzas».

Pronto tendría algo más con lo que lidiar. Charlie Taylor, informó a sus hermanos, la tenía «tan harta que no tengo palabras». El tipo creía saberlo todo sobre todas las cosas. «Me revienta sentirme a merced de mi empleado». Por suerte, el curso escolar ya había empezado y ella reanudó las clases, ganando más que nunca: 25 dólares a la semana.

* * * *

En efecto, al final las cosas acabaron bien para el obispo. Dos años después, en 1904, en un congreso de la Iglesia que se celebró en Grand Rapids, Michigan, fue

absuelto por una mayoría de dos tercios. Escribiendo a una sobrina años después, el obispo dijo de Millard Keiter: «Sus antiguos amigos se han convencido de su carácter indigno, y ahora está en Tennessee trabajando de especulador de terrenos forestales».

En definitiva, la constante preocupación, las frustraciones que soportaron en la defensa del honor del obispo y las incontables horas consumidas habían unido más que nunca a esta familia, decidida a desconfiar de todo aquel que fuera de «carácter indigno».

III

Katharine iba a tener que acostumbrarse a las peculiaridades de Charlie Taylor, avisó Orville a su hermana en la primera carta que le escribió desde Kitty Hawk. Después le contó que hacía buen tiempo, que él y Wilbur habían montado la máquina y que estaban casi listos para empezar las pruebas. Imaginaba, dijo, que para cuando leyera esto ya habría vuelto otra vez a sus clases en el instituto, y le pidió que le enviara la lista de sus «víctimas»: «Me gusta ver que alguien más se la carga, aparte de nosotros».

La segunda semana de septiembre las cartas desde Kitty Hawk se hicieron mucho más extensas. Ambos hermanos se tomaban su tiempo para colmarla de las noticias que más le gustaban: que los mosquitos no habían vuelto a molestar y ellos ahora adornaban su morada en las colinas de Kill Devil con «lujos regios» tales como el hule blanco de la mesa del comedor y la tapicería de arpillera en las sillas. Las cartas de Orville gustaban a Katharine especialmente y contradicen la idea de que no tuviera talento para escribir. También demuestran hasta qué punto no quería que «su hermanita» se sintiera excluida.

Lo que más la hizo reír fue el relato de Orville de la persecución sin tregua a que sometieron a un ratón muy expeditivo que no paraba de merodear por la cocina y aportaba la diversión del momento.

«La otra noche se encontró con un recibimiento bastante caluroso cuando le dio por darse un paseo por la cama de Will», empezaba Orville, «(y) fue manteado a base de bien (...), hasta que al final escapó».

Esta tarde lo encontramos envuelto pero que muy a gusto en nuestra alfombra. Nos lanzamos todos a una alegre persecución alrededor de la casa, por dentro y por fuera, pues gracias a las grandes grietas del suelo, entra y

sale disparado cuando quiere. Pero como nosotros éramos dos, uno con un palo y el otro con un revólver, uno sobre el suelo y el otro por debajo, sus probabilidades de huir se hacían cada vez más dudosas. Al final se acurrucó un rato en una esquina debajo de la tarima para recobrar el aliento, y fue entonces cuando abrí fuego contra él con el revólver. La marca del balazo puede verse en la esquina de la derecha, justo detrás de donde estaba, pero aun así, el animalito se dio la vuelta y se largó con toda tranquilidad, mientras yo, boquiabierto, miraba como un tonto cómo se iba.

Habían conseguido mejorar mucho la calidad de vida en su campamento de Kitty Hawk. Los daños causados por los temporales en su ausencia habían exigido atención inmediata, pero también se habían ocupado de muchas otras cosas. Habían hecho la cocina «infinitamente mejor», y ahora dormían con más comodidad en literas nuevas que instalaron entre las vigas de debajo del techo. Clavaron tablones para tapar las rendijas por toda la estructura. Excavaron un pozo más hondo del que sacaban mejor agua. Y lo mejor de todo, habían ideado una bicicleta que corría por la arena mucho mejor de lo que esperaban, y ahora solo tardaban una hora en el camino de ida y vuelta a Kitty Hawk, y no las tres horas que les llevaba antes ir andando.

Casi todo lo que hacían los hermanos —si no todo— los lugareños lo observaban; para entonces, como dijo John T. Daniels, habían «llegado a quererlos»; entre otras cosas, y no la razón de menos peso, porque «podían hacer cualquier cosa con las manos».

Construyeron su propio campamento; cogieron una lata vieja de carburo y con ella se hicieron una estufa; adaptaron una bicicleta para poder pedalear en la arena. Ellos mismos se lavaban la ropa y se hacían la comida; y encima eran buenos cocineros.

«Hay más mejoras, demasiadas para enumerarlas todas, y ni rastro de Huffaker ni de los mosquitos por ninguna parte», informó Wilbur a George Spratt, que iba a unirse a ellos otra vez.

Esta vez, además, Orville llevó un diario en el que anotaba con más detalle todo lo que hacían cada día.

Lunes 8 de septiembre. *Por fin hemos empezado a trabajar en la máquina (...). Estructura de la superficie [del ala] superior acabada, lista para acoplarla a las costillas.*

Martes 9 de septiembre. *Hemos trabajado ocho horas en la máquina. Costillas fijadas a la estructura y tela puesta.*

Miércoles 10 de septiembre. *Hemos trabajado unas cinco horas y media cada uno, clavando y cosiendo la tela en las alas (...). Plano terminado menos la parte del montante trasero.*

Jueves 11 de septiembre. *Cubierta de la cola acabada. Postes montados para probar ángulos a distintas velocidades de viento (...). Por la tarde hemos empezado a trabajar en el plano inferior. Montantes ensamblados y arcos del extremo atados, todo listo para ensamblar las costillas.*

Viernes 12 de septiembre. *Hemos trabajado en la máquina ocho horas cada uno. Le hemos puesto las costillas y la tela. Poco antes de mediodía subimos el plano superior a la colina Big [de Kill Devil]. Vimos que da mucho mejor resultado llevar la máquina a pie.*

Sábado 13 de septiembre. *Hemos terminado la superficie inferior (...).*

Lunes 15 de septiembre. *Hemos trabajado diez horas cada uno (...).*

Esta vez cada superficie de ala o «plano» medía aproximadamente 10 metros por uno y medio, un total de 28 metros cuadrados. Era el mayor planeador jamás construido con diferencia y, como Wilbur también contó a George Spratt, «muchísimo mejor que la máquina del año pasado».

* * * *

El 19 de septiembre lo llevaron a una loma y empezaron a volarlo primero como una cometa, con resultados «muy satisfactorios». Trasladándose a continuación a las dunas de Kill Devil, hicieron casi cincuenta planeos en tres días —incluidos vuelos tripulados—, pero con cautela: los vuelos más largos no fueron mucho más allá de los 60 metros.

También Orville volaba ahora por primera vez, y se sentía orgulloso. Pero a los pocos días, de pronto perdió el control y se estrelló. Por fortuna, salió «sin un cardenal ni un rasguño», pero aquello les recordó lo peligroso que era todo y lo rápidamente que las cosas podían torcerse.

Mi hermano [escribió Wilbur a Octave Chanute], con muy poca práctica en el uso del timón delantero, intentó usar también el control de alabeo del ala [deformación alar], y mientras corregía la sutil subida de un ala, se olvidó por completo del timón delantero, y la máquina levantó la cola y se elevó unos 7 metros más, para acabar ladeándose y chocando contra el suelo (...). Esperamos haberla reparado dentro de unos días.

A finales de septiembre, su hermano Lorin Wright se presentó inesperadamente en el campamento, y poco después apareció George Spratt. Al mismo tiempo se dio la rara circunstancia de que el viento dejó de soplar durante varios días.

Como tuvieron que aplazar todas las pruebas, Lorin y Spratt se fueron a pescar, mientras que Wilbur y Orville siguieron ocupados como de costumbre, Wilbur escribiendo además una extensa carta en la que contó a su padre lo extremadamente bien que iba todo. «Nuestra salud es espléndida y lo estamos pasando muy bien». Y sí, también estaban teniendo «mucho cuidado». Aparte de eso, le enorgullecía decir, su máquina nueva era «un enorme paso adelante respecto a cualquier otra jamás construida (...). Es todo tan satisfactorio que creemos que el problema de volar está ya muy cerca de su solución».

La carta tenía fecha del 2 de octubre. Aquella noche, según contó luego Orville, la conversación en el campamento —sobre teoría aeronáutica— se prolongó tanto que acabó tomando más café de lo habitual. Echado en su catre sin poder conciliar el sueño, le daba vueltas a cómo perfeccionar el sistema de control. Y de pronto se le ocurrió la idea de que el timón posterior, en lugar de en su posición fija, debería ir montado con bisagras: sería movable.

Por la mañana propuso el cambio en el desayuno, después de hacerle un guiño a Lorin para que observara una de las típicas respuestas críticas de Wilbur. Como George Spratt contó una vez a Octave Chanute, Wilbur estaba «siempre dispuesto a oponerse a las ideas ajenas», presto a «arremangarse en una discusión». Y como el propio Wilbur explicó a Spratt, creía que «una buena pelotera» lo mejoraba todo: sacaba a flote «formas nuevas de contemplar las cosas», ayudaba a «limar aristas». Era característico de toda su familia, dijo Wilbur, distinguir enseguida los defectos de cualquier cosa. No siempre era una «cualidad deseable», añadió, «porque nos hace demasiado conservadores en los negocios y limita nuestras amistades a un círculo muy reducido».

Pero esta vez, tras un momento de silencio general, Wilbur declaró que le gustaba la idea, y después sorprendió a Orville todavía más. ¿Por qué no simplificar el trabajo del piloto conectando el control del timón a los controles de alabeo alar?

Ese mismo día empezaron a trabajar en el cambio.

En vez de un timón fijo con dos veletas verticales de medio metro, como hasta entonces, a partir de ahora el planeador tendría un solo timón movable de metro y medio de altura, y el tripulante, tendido boca abajo, manejaría a la vez el timón y el control de alabeo alar desde su nuevo «soporte a la cadera» de madera. Así no necesitaba las manos, bastaba con movimientos de cadera —no por casualidad, igual que para montar en bicicleta.

Dos días después, el campamento hubo de hacer hueco a más ocupantes aún con la llegada de Octave Chanute y otro de sus socios, Augustus Herring. Ahora eran seis hombres a la mesa y estaban más apretados en el espacio donde dormían allá arriba, bajo el techo de la estructura. Además, Chanute y Herring habían llevado un triplano con diseño suyo en forma de ala delta y querían probarlo, lo que acaparó mucho más tiempo y atención de lo que los hermanos hubieran deseado. Y acabó en un total fracaso. Tras varios intentos fallidos de Herring de hacer despegar del suelo aquella aparatosa máquina de tres alas, Wilbur y Orville lo intentaron una vez cada uno sin mejor resultado.

Chanute y Herring se quedaron una semana. Pese a la gran decepción sufrida con su planeador, Chanute supo ver la importancia de los avances de los hermanos y al parar en Washington en su camino de vuelta a Chicago, aprovechó para visitar a Samuel Langley e informarle de lo que había visto en Kitty Hawk.

Director del Instituto Smithsonian, Langley ocupaba un espacioso despacho en «el Castillo», el edificio con torreonos de la Explanada Nacional⁹. Él y Chanute eran casi de la misma edad: Langley tenía sesenta y ocho años, Chanute setenta y dos — a los Wright les llevaban más de treinta años—. Ambos eran personalidades de un enorme prestigio que avalaban sus logros, y la barba blanca que ambos lucían les hacía parecer venerables sabios: exactamente lo que eran.

Pero mientras que Chanute defendía el franco intercambio de conocimientos e ideas entre todos los estudiosos del vuelo, Langley guardaba su trabajo en estricto secreto. Todos los aspectos de sus experimentos —para los que disponía de los ingentes fondos de los proyectos smithsonianos— eran confidenciales. En marcado contraste con el campechano Chanute, Langley era un caballero de la clase alta de

Boston de pura cepa, parapetado tras lo que sus amigos llamaban amablemente un «caparazón de arrogancia».

Desde 1896, el año del lanzamiento de la aeronave no tripulada Aerodrome propulsada por motor a vapor, Langley y su «equipo» smithsoniano trabajaban en una versión mucho mayor de la misma máquina —de nuevo con fuerte financiación—, pero esta vez la propulsaría un motor de gasolina y un tripulante la dirigiría. Casi nadie sabía nada de ese proyecto salvo los directamente involucrados, tal como Langley deseaba.

Hasta aquel momento, Langley había prestado poca atención —si es que alguna— a los Wright y su trabajo, pero las palabras de Chanute despertaron en él un vivo interés súbito, y enseguida escribió a los hermanos diciéndoles que le gustaría ir a Kitty Hawk y ver todo aquello con sus propios ojos. No se sabe por qué razón, pero Wilbur y Orville declinaron cortésmente.

* * * *

También Lorin se marchó poco después, y el 17 de octubre, con la ayuda de Spratt, los hermanos trasladaron el planeador remodelado a las colinas de Kill Devil para retomar las pruebas. Ahora el frío les obligaba a mantener el fuego encendido toda la noche. La comida se reducía a poco más que judías en lata. Nada de esto parecía importarles.

Cuando Spratt también se fue, los hermanos se quedaron solos de nuevo y, como tantas veces, solo contaban con la ayuda de Dan Tate. En diez días de prácticas volaron más veces que en todas las semanas precedentes, y aumentaron su distancia de vuelo a más de 180 metros. En total, en dos meses en Outer Banks habían hecho un total de casi mil vuelos y resuelto el último problema decisivo de control.

Estaban exultantes, y con mucho gusto se hubieran quedado unas semanas más si Dan Tate no se hubiera comprometido tiempo atrás en dirigir un barco y su tripulación al inicio de la temporada de pesca.

El 28 de octubre levantaron campamento a las primeras luces del alba bajo una lluvia fría y enérgica y caminaron los 6 kilómetros hasta Kitty Hawk, emprendiendo el viaje de regreso a casa en un estado de ánimo muy distinto al del año anterior. El tiempo y el esfuerzo invertidos en las pruebas del túnel de viento, el trabajo que les había costado diseñar y construir su Máquina N° 3 y las últimas modificaciones que hicieron en las colinas de Kill Devil, todo ello les había llevado

a un éxito absoluto. Eran conscientes de la magnitud de lo conseguido, sabían que habían resuelto el problema del vuelo. Pero no solo eso, también habían adquirido los conocimientos y la aptitud necesarios para volar: sabían elevarse, flotar, descender y ascender, girar y planear y aterrizar. Y sabían hacer todas esas cosas con seguridad.

Solo les quedaba construir un motor.

Segunda Parte

Contenido:

- §5. *El 17 de diciembre de 1903*
- §6. *Por el cielo de Huffman Prairie*
- §7. *La prueba documental clave*
- §8. *Triunfo en Le Mans*

§5. El 17 de diciembre de 1903

«Cuando nos levantamos, soplaban un viento del norte de entre 30 y 40 kilómetros por hora. Sacamos la máquina temprano y colgamos la señal de aviso para los del puesto de salvamento».

ORVILLE WRIGHT, *diario, 17 de diciembre de 1903*

I

En el Año Nuevo de 1903, las perspectivas de Dayton eran más prometedoras que nunca. La población local ya casi alcanzaba los 100.000 habitantes, y según el *Evening News* se esperaba que los que la visitaban en viaje de negocios acabaran sumando un contingente de igual magnitud. No era una ciudad para pesimistas, decía el periódico, «pero si lo suyo no es incurable, el aire de prosperidad que se respira aquí les empapará el espíritu de optimismo y les sanará».

Los estadounidenses de la mayor parte del país encaraban un futuro relumbrante. El día de Año Nuevo, un artículo de opinión del *Chicago Tribune* decía que había que ser «corto de entendederas» para no advertir que todo era mejor que nunca antes y que «sería aún mejor con la nueva ciencia y sus métodos novedosos, y una nueva educación que culminara su obra». El sincopado ritmo de las canciones populares reflejaba esa misma animación. A norte y sur, los pianistas aporreaban éxitos del *ragtime* que cantaba y bailaba todo el mundo, como «Bill Bailey», «Won't You Please Come Home?» y también «In the Good Old Summer Time».

El empleo crecía casi por doquier. En el estado de Nueva York trabajaba casi toda la población activa. Los salarios subían, igual que la riqueza nacional. En vez de

deuda exterior, el país tenía un superávit de 45 millones de dólares. En Washington, el «cambio de marcha» del gobierno de Theodore Roosevelt se hacía notar. Los Estados Unidos iban a emprender la construcción del canal de Panamá, retomando unas obras que los franceses habían abandonado. Ningún Año Nuevo «había traído al país mejores expectativas», se felicitaba el *Albuquerque Journal-Democrat*. Y además había paz en el mundo, como se decía en numerosos artículos de opinión y sermones dominicales y era tema frecuente de sobremesa en muchas familias.

Según el *Philadelphia Inquirer*, una de las pocas incógnitas todavía sin respuesta era por qué después de toda la atención prestada a la «navegación aérea», esta había obtenido tan pocos resultados hasta la fecha.

* * * *

Fue poco antes de Año Nuevo cuando los hermanos Wright escribieron a fabricantes de motores de automóvil de siete estados preguntándoles si tenían en existencias un motor ligero, pero con potencia suficiente para sus propósitos. Recibieron una sola respuesta, y el motor pesaba demasiado: de nuevo, no les quedaba más remedio que producir trabajo original, y no tenían experiencia construyendo motores.

En el futuro, Dayton describiría a los hermanos como un par de avezados mecánicos de bicicletas que lograron triunfar donde tantos otros fracasaban sirviéndose, como buenos estadounidenses de los viejos tiempos, de su talento para resolver problemas mecánicos aparentemente imposibles. Esto era cierto solo en parte.

Sin embargo, la descripción se ajustaba como un guante a Charlie Taylor, solo que él era mucho más que un mecánico avezado: era un genio de la mecánica y un regalo para los hermanos. Aunque a Katharine le pareciera insufrible la pretensión de Charlie de tener respuesta a todo, Wilbur y Orville nunca olvidaban su destreza y su gran valor para la empresa. Y él también era muy consciente de cuánto le superaban ellos en muchas cosas. Más adelante dijo, presumiendo de su amistad: «Esos dos sabían lo suyo de física, desde luego. Supongo que por eso siempre iban a tiro hecho y casi nunca hacían conjeturas». En cuanto a construir el motor:

Aunque los chicos eran hábiles con las herramientas, no habían trabajado mucho con máquinas y estaban, además, con el fuselaje. Me tocaba a mí (...). No hacíamos planos. Uno de nosotros dibujaba el boceto de la parte de la que estuviéramos hablando en un trozo de papel sucio y lo clavaba con una punta sobre mi banco de trabajo.

Su única experiencia previa con un motor de gasolina había sido su intento de reparar un automóvil varios años atrás. Pero aquel mes de enero, trabajando al fondo del taller con el mismo torno para metal y la misma prensa taladradora que usaban para construir bicicletas, se puso manos a la obra y a las seis semanas lo tenía listo.

El motor tenía cuatro pistones con diámetro de cuatro pulgadas e igual recorrido. La idea era que tuviera ocho caballos de potencia sin pesar más de 90 kilos, para poder soportar un total de 300 kilos, el peso total estimado de la máquina voladora más un tripulante. Al final resultó que el motor que construyó Charlie solo pesaba 70 kilos, porque el bloque motor, de aluminio fundido, era de la prometedora Aluminum Company of America, con sede en Pittsburgh. Los demás materiales provenían de fabricantes y distribuidores de Dayton, pero el trabajo de hacer los cilindros independientes y las anillas perforando el hierro fundido fue obra de un hombre con mostacho de morsa metido en la trastienda de una tienda de bicicletas.

El sistema de combustible era sencillo [explicó Charlie más adelante]. Un depósito de casi cuatro litros iría suspendido de un montante de ala, y el motor se alimentaría de gasolina por gravedad a través de un tubo (...). No llevaba carburador (...). El combustible caía en la cámara superficial del colector de admisión. La gasolina sin refinar se mezclaba con el aire en esta cámara, que al estar junto a los cilindros se calentaba muy rápido, lo que contribuía a que se volatilizara la mezcla. Para arrancar el motor, cada cilindro se cebaba con unas gotas de gasolina sin refinar.

Comparado con motores posteriores, era increíblemente simple y rudimentario. La ignición era «del tipo apertura y cierre» —así lo expresó Charlie—, un sistema de encendido que era corriente en la época. No llevaba bujías.

La chispa saltaba por la apertura y el cierre del contacto entre dos puntos del cilindro de combustión, accionados por medio de ejes y levas acoplados al árbol de levas principal. El interruptor de encendido era de los normales de palanca de un solo polo, que se podían encontrar en cualquier ferretería.

Acabaron el «motorcito de gasolina», como lo llamó el obispo Wright, a mediados de febrero, y cuando lo arrancaron en el taller por primera vez, el estruendo y las nubes de humo eran casi insoportables. Cuando siguieron probándolo al día siguiente, el bloque motor se resquebrajó. El goteo de la gasolina había bloqueado los cojinetes, y se partieron el cuerpo del motor y el bastidor.

Otros dos meses hubieron de transcurrir hasta que acabaron un segundo bloque motor. Este, además de funcionar muy bien, inesperadamente les regaló 12 caballos de potencia extra.

Entretanto, diseñar las hélices parecía más difícil todavía. «Creo que lo que más trabajo dio a Will y Orv fueron las hélices», dijo más adelante Charlie. «Creo que nunca recibieron suficiente reconocimiento por ese diseño».

El problema se hacía más complejo cuanto más lo estudiaban. Para gran sorpresa de los hermanos, comprobaron que no había datos sobre hélices. Contaban con poder remitirse a la regla general de los ingenieros marítimos para las hélices de los barcos, y por eso acudieron a la biblioteca de Dayton, aunque solo para ver que, después de cien años de uso de la hélice propulsora, su efecto exacto seguía sin haberse dilucidado. Una vez más, no les quedaba más remedio que resolver solos el problema. «Nos obsesionaba tanto», dijo Orville, «que apenas nos dejaba hacer otra cosa».

Empezaron a contemplar la hélice como un ala de avión que se mueve en espiral, y si se podía calcular el efecto de un ala que se mueve en línea recta, ¿por qué no iba a poderse calcular el efecto de otra moviéndose en espiral?

Pero pensándolo mejor [Orville dijo después], es difícil hallar siquiera un punto desde el que partir, puesto que nada en una hélice ni en el medio en el que actúa se queda inmóvil ni por un momento. El empuje depende de la velocidad y del ángulo en que la pala bata el aire; este ángulo depende de la velocidad a la que gire la hélice, la velocidad a la que la máquina avance y la aceleración del aire hacia atrás; a su vez, esta aceleración depende del empuje ejercido por la hélice y de la cantidad de aire sobre la que actúa.

Cuando una sola de todas estas variables cambia, modifica las demás, puesto que son interdependientes.

Tras varios meses de estudio y conversaciones, llegaron a comprender que el empuje que genera una hélice inmóvil no tenía nada que ver con el empuje de la hélice en movimiento, y el único modo realista de probar la eficiencia de una hélice era hacerlo en una máquina voladora.

Durante estos meses, sus «discusiones» fueron más caldeadas que nunca. Volaban los improperios, muchos a voz en grito, a todas horas del día y de la noche. «Si no dejáis de discutir, me marcharé de casa», gritó en una ocasión Katharine, casi histérica.

Según Charlie Taylor, nunca llegaban a enfadarse. Una mañana después de uno de sus diálogos «más acalorados», Charlie acababa de abrir la tienda a las siete como de costumbre, cuando Orville entró diciendo que «creía que estaba equivocado y que había que hacerlo como decía Will». Al poco, Wilbur llegó anunciando que lo había pensado bien y «quizá Orv tenía razón». El caso era, decía Charlie, que «al final (...) sabían dónde estaban y podían seguir adelante con el trabajo».

El nuevo Flyer, como lo llamaron, tendría dos hélices colocadas entre las dos alas justo detrás del tripulante. Una giraba de izquierda a derecha y la otra de derecha a izquierda, para que la rotación o acción giroscópica de una equilibrara la de la otra. Hacer las hélices del diámetro, paso y área idóneos al final no supuso gran problema.

Cada hélice tenía un diámetro de 2 metros y medio y estaba hecha de tres planchas de abeto pegadas y moldeadas a mano con un hacha y un cepillo o «lima de desbistar» como la que se usaba para las ruedas. Eran distintas de todas las construidas hasta entonces, eso seguro; y quedaba por resolver el último problema de importancia.

De nuevo, la máquina iría sobre patines, no sobre ruedas. El tripulante otra vez iría tendido boca abajo a los controles a mitad del ala inferior. Junto a él, a su derecha, irían el motor y un radiador. A su izquierda, por encima de la cabeza, un pequeño depósito de casi cuatro litros de gasolina colgaba de un montante. Las cadenas de transmisión de las hélices las hizo expresamente la Indianapolis Chain Company, y para las cerchas entre las alas usaron cables de Roebling: fabricados por los mismos Roebling que habían construido el puente de Brooklyn.

El 23 de marzo, los hermanos solicitaron la patente de su máquina voladora, su control de alabeo alar y su timón.

* * * *

A finales de abril llegó una carta con franqueo de París; era de Octave Chanute, quien, para superar la muerte de su esposa, había ido a pasar unas largas vacaciones a Europa. Sus experimentos estaban teniendo mucha repercusión en París, informó a los hermanos, y añadió: «Se me hace muy raro que tras varios años de pasar por alto toda esta cantidad de experimentos de vuelo, a los franceses ahora les emocionen tanto». Durante su estancia en París, había dado varias charlas sobre la materia, entre ellas una conferencia en una cena formal del Aeroclub de Francia.

Lo que el simpático Chanute no les contó fue cómo había descrito en esas charlas su papel en los experimentos, aludiendo una y otra vez a los Wright como «devotos colaboradores». Tal vez fuera el orgullo que sentía por *les frères*, o el lustre que sin duda le daba ser centro de atención en su Francia natal, donde la aviación despertaba gran interés. Como fuera, dio a entender que él era el profesor y ellos, sus intrépidos alumnos, estaban llevando el trabajo «de él» a su culminación.

Esto no solo era falso, sino también flagrantemente injusto. Aunque el interés y el aliento de Chanute habían sido grandes, los hermanos nunca, de ninguna manera, habían sido alumnos ni colaboradores suyos. Todo lo que habían logrado era fruto de su propio esfuerzo y estudio: era un trabajo original. No se sabe exactamente cuándo ni cómo se enteraron de lo que Chanute dijo en París, pero no fue algo que les alegrara ni que fueran a olvidar.

De mucha más trascendencia, no obstante, fue el loable énfasis que dio Chanute a la importancia de sus vuelos, lo que no dejó de sorprender a los franceses y fue «incluso algo molesto», como dijo uno de los adalides del Aeroclub, el conde Henri de La Vaulx. Era hora de que los franceses que experimentaban en la aviación «se pusieran a trabajar en serio si no querían quedarse atrás».

En su discurso y en numerosas conversaciones que mantuvo en Francia, Chanute también había dado muchos datos del planeador de los Wright, y estos sin duda tuvieron hondo impacto en la aviación francesa.

Chanute había acordado escribir algo para la influyente publicación *L'Aérophile*, dijo a Wilbur, y necesitaba fotos de él y de Orville sin demora. Wilbur dejó correr unas semanas y respondió educadamente que no sabían cómo negarse a la

amabilidad con la que Chanute les planteaba el asunto, pero que tampoco tenían valor para enfrentarse a la cámara.

A mediados de mayo, Chanute estaba de nuevo en casa y quería fijar una fecha para que Wilbur hablara otra vez en Chicago ante la Sociedad Occidental de Ingenieros. También dijo a los hermanos que deseaba ir a verlos a Dayton muy pronto y que había algo que deseaba transmitirles en persona. Llegó la mañana del 6 de junio, para volverse a Chicago aquella misma noche. Durante las conversaciones de aquel día, comunicó a los hermanos que dejaba sus propios experimentos. A partir de ese momento, les dijo, todo quedaba en sus manos.

* * * *

Wilbur habló al público de Chicago la noche del 24 de junio con mucha más seguridad y ganas que dos años antes. Entró en detalles describiendo los progresos hechos por él y Orville con el planeador que habían probado en Kitty Hawk el otoño anterior. Habló mucho de la importancia del estudio de los pájaros en su trabajo y de los vuelos que habían conseguido realizar, insistiendo especialmente, como ya había hecho la otra vez, en la necesidad de dominar los controles. La pericia primaba sobre la maquinaria.

«Mil vuelos equivalen a unas cuatro horas de práctica continua», dijo al público, y cuatro horas eran «demasiado poco para adquirir pleno dominio del arte de volar».

Puesto que elevarse en el aire no es más que planear en una corriente ascendente, sería fácil hacerlo desde una colina bien empinada, siempre que el viento fuera estable y soplara con suficiente fuerza para aportar apoyo. Pero con los cambios de la velocidad del viento, a veces hay más apoyo del necesario y otras veces hay menos, y por eso se necesita un buen nivel de competencia, además de experiencia y sentido común, para conseguir que la máquina no salga de la corriente ascendente (...). Antes de subir a alturas peligrosas, hay que saber que en una emergencia, la mente y los músculos responden más por instinto que por la acción consciente: no da tiempo a pensar.

El estudio constante del vuelo de los pájaros le había convencido de que el hombre podía construir alas que ofrecieran tan poca resistencia al aire como las de las aves

que mejor vuelan; menos incluso. Pero no se trataba de eso, no era ésa la lección que extraer de su vuelo. «Las alas de las aves están sin duda muy bien diseñadas, pero lo asombroso no es su extraordinaria eficiencia, sino más bien la prodigiosa maestría con que las usan».

Para acabar, Wilbur dijo una vez más: «El problema del vuelo no parece residir tanto en unas alas mejores como en mejores tripulantes».

Cuando durante la breve charla con el público le preguntaron qué pensaba de los experimentos de Alexander Graham Bell transportando a un hombre por el aire en una cometa gigante, Wilbur replicó: «Es muy mala táctica preguntar a un inventor por los experimentos de otro, porque todo inventor de máquinas voladoras piensa que su propio método es el único correcto».

A la pregunta de otra persona del público sobre qué pensaba del ángulo diedro de las alas empleado por Samuel Langley, Wilbur no dudó en señalar que la máquina de Langley solo se había probado en calma absoluta, sin ráfagas de viento lateral a las que hacer frente, y que había que recordar que «el viento normalmente sopla».

En ningún momento de su charla dijo ni una palabra del motor de gasolina construido en la trastienda de su negocio de bicicletas en Dayton; o del intenso trabajo, tantas veces frenético, de él y Orville con las hélices; o de lo que pensaban hacer en Kitty Hawk pocos meses después. Cuando salió el tema de los motores, Wilbur se circunscribió al tiempo pasado. «Como ninguno de nuestros experimentos se ha hecho con máquinas a motor, mi opinión (...) no puede ser muy valiosa».

* * * *

Día tras día, aquel mes de junio, en Dayton no dejó nunca de hacer un tiempo, anotó el obispo Wright, «bueno y templado». Para él, todo seguía como de costumbre: iba a la biblioteca, escribía cartas, asistía a la iglesia, acompañaba a Katharine a ceremonias de graduación. Cuando ella se iba a Oberlin para asistir a alguno de esos actos, la casa de Hawthorn Street se quedaba todavía más silenciosa. La tienda de West Third Street era otra historia. Con ayuda de Charlie Taylor, los hermanos habían llegado a la última fase y trabajaban más que nunca para poner a punto todas las piezas y componentes de la nueva máquina.

Desde Kitty Hawk, Bill Tate les contó que había instalado un depósito de gasolina en el campamento y les preguntaba cuándo los vería.

El 14 de julio se supo que unos días después Samuel Langley probaría su «último invento» en las orillas infestadas de mosquitos del río Potomac a su paso por Quántico, Virginia, a 50 kilómetros al sur de Washington. En esta ocasión iba a ser una «aeronave hecha y derecha» a motor, «el Gran Aeródromo», que podía llevar a un tripulante. Había costado 50.000 dólares a las arcas públicas, entre los recursos smithsonianos y la mayor asignación de fondos concedida por el Departamento de Guerra de los Estados Unidos hasta la fecha. El catedrático Langley y varios amigos suyos, como Alexander Graham Bell, aportaron otros 20.000 dólares.

Los reporteros corrieron al lugar, y en una flotilla de embarcaciones de todo tipo, desde pequeños veleros hasta lanchas de vapor, todos convergieron en la gigantesca casa flotante que llamaban «el Arca», encima de la cual estaba la máquina de Langley —«el Gavilán»— lista para volar.

El propio Langley llegó desde Washington y subió a bordo de la casa flotante para desaparecer dentro enseguida y negarse a salir pese a todas las súplicas de los periodistas que querían entrevistarlo. Estalló entonces una tormenta, y regresó a Washington con su equipo de mecánicos y científicos. Luego, cuando escampó, el joven que iba a pilotar la máquina, Charles Manly, también corrió a Washington; y al volver al día siguiente no quiso hacer declaraciones.

Al final, la mañana del 8 de agosto, con el aire totalmente en calma, lanzaron un modelo a escala 1:4 de la máquina no tripulada de Langley, y tras solo unos 300 metros, se zambulló en el río. «LA AERONAVE-SUBMARINO», decía con sorna el titular del *New York Times*. Manly se presentó ante los periodistas y declaró el vuelo un éxito total, pero sin añadir nada más.

Qué pensaban Wilbur y Orville de todo esto, justo cuando estaban a punto de dar el paso más importante en su propia obra, qué comentarios intercambiaron en privado, en el taller o en casa, no hay forma de saberlo. El único comentario que se conoce está en una carta de Wilbur a Octave Chanute y era ante todo una expresión de solidaridad con Langley:

El catedrático Langley parece estar teniendo más problemas de los que merece a cuenta de la pesadez de la prensa y de las tempestades. Pero le consolará un poco lo terribles que, según dicen, son los mosquitos a lo largo de las orillas donde los periodistas acampan.

* * * *

Los hermanos y Charlie siguieron trabajando en su «gran máquina voladora», como la llamaban ahora, mientras el calor del verano iba en aumento; se ocupaban de los toques finales de cada componente y cada pequeño detalle antes de salir para Kitty Hawk, donde sabían que haría falta trabajar aún más para su completo montaje.

«Nunca montábamos toda la máquina en Dayton. No había suficiente espacio», explicó Charlie. Solo la sección central, montada en el taller, obstruía el paso entre la estancia delantera y la parte de atrás; por eso, para atender a los clientes, o él o uno u otro de los hermanos tenían que escabullirse por una puerta lateral y dar la vuelta a la esquina para entrar por la puerta principal, en la fachada que daba a la calle.

Solo empacar todo para su envío de forma que no se dañara en el transporte acabó siendo un auténtico trabajo: el motor, el fuselaje y las piezas pesaban 300 kilos entre todo. El 18 de septiembre lo tenían todo embalado y subido al tren.

No hubo ceremonia ni ansiedad, según Charlie. «Si estaban inquietos porque la máquina voladora no fuera a funcionar, nunca lo mostraron y yo nunca lo percibí». Cinco días después, también Wilbur y Orville subieron a un tren rumbo al este.

II

El paso de los confines de su taller —un espacio atestado de cosas—, del calor sofocante y el ruido de Dayton a las abiertas extensiones de mar y cielo de Outer Banks fue un cambio que no podía ser mayor, ni mejor recibido. Kitty Hawk les encantaba. «Cada año que venimos, aprendemos algo nuevo de las maravillas de este lugar», escribió Orville a Katharine recién llegado.

La gente contó a los hermanos que el invierno anterior en Outer Banks había sido especialmente riguroso, una continua sucesión de tormentas con una lluvia tan torrencial que había formado un lago de varios kilómetros cerca del campamento. Los vientos de 145 kilómetros por hora habían desgajado los cimientos de su estructura, acercándola varios metros al mar. Las nubes de mosquitos habían sido tan densas, les dijeron, que convertían el día en noche, y los relámpagos tan terribles que convertían la noche en día.

Pero el viento también había esculpido en las dunas el paisaje más propicio para planear que conocían los hermanos, y esos días de septiembre eran tan buenos, las condiciones meteorológicas tan ideales, que en vez de ponerse a montar el campamento de inmediato, recompusieron el planeador del año anterior y

disfrutaron de un día que Wilbur calificó de «nuestro mejor día de pruebas». Hicieron 75 vuelos y, tras algo de práctica, elevarse les pareció más fácil de lo esperado. Todo parecía muy favorable.

Con ayuda de Dan Tate, en poco más de una semana habían construido una nueva estructura de 5 por 13 metros en la que montar y guardar el nuevo Flyer, con puertas suspendidas y bisagras. Y justo entonces se desencadenó un terrible temporal: el viento llegó a soplar a 120 kilómetros por hora.

El progreso en la nueva máquina hubo de seguir adelante, por supuesto, aunque ahora bajo techo. «Hemos trabajado todo el día conectando las secciones del ala superior, poniendo los cables del borde trasero y varias bisagras», anotó Orville el 12 de octubre, el mismo día que Dan Tate les contó que ya eran cinco los barcos encallados en la costa entre Kitty Hawk y el cabo Henry.

El 18 de octubre, mientras Wilbur escribía a Katharine, «se levantó una tormenta en el horizonte» que empequeñeció «en comparación las plegarias de Elías».

El viento de pronto viró en círculos hacia el norte y aumentó a unos 65 kilómetros por hora acompañado de un aguacero incesante. En esta tierra los vientos suelen soplar del norte, luego del este, luego del sur, y luego del oeste, y siguen con el norte de nuevo. Pero cuando el viento empieza a «dar marcha atrás», es decir, cambia del sur al este y al norte, etcétera, ¡entonces cuidado!, porque significa que viene un ciclón (...). Tal vez le gustara tanto la marcha atrás que a veces cambiaba hacia delante solo por divertirse un poco y volver a «dar marcha atrás». Repitió este ciclo siete veces en cuatro días (...).

El segundo día se abrió con el vendaval soplando todavía (...). El clímax llegó sobre las cuatro, cuando el viento alcanzó 120 kilómetros por hora. De repente, una esquina de tela asfáltica de nuestro tejado cedió bajo la presión y vimos que si no atajábamos el problema, era probable que todo el tejado se nos cayera.

Orville se puso el pesado abrigo de Wilbur, agarró una escalera y salió a ver qué podía hacer. Wilbur, sin abrigo, lo siguió y, luchando con el viento, encontró a Orville en el lado norte de la estructura. Había conseguido subir por la escalera, pero el viento le había puesto el abrigo sobre la cabeza.

Como tenía el martillo y los clavos metidos en el bolsillo y la cabeza tapada [siguió Wilbur, deleitándose en su relato para los de casa, ya pasado el temporal], no podía cogerlos ni bajarse los faldones del abrigo, y se vio obligado a bajar. La siguiente vez se puso los clavos en la boca y subió martillo en mano, mientras yo le seguía por la escalera sujetándole los faldones. Tuvo que martillar un buen rato para meter unos pocos clavos (...). Después me explicó que como el viento no paraba de soplar contra el martillo, tres golpes de cada cuatro daban en el tejado o en sus dedos, y no en el clavo. Por fin acabó el trabajo y corrimos a cubierto.

El viento y la lluvia fueron torrenciales toda la noche, escribió Wilbur, «y seguimos el consejo del entrenador de Oberlin: “Animaos, chicos: no hay esperanza”».

El 18 de octubre llegó por correo un recorte de periódico enviado por su vecino de Hawthorn Street, George Feight, sobre el fracaso de otra prueba de vuelo de Langley el 7 de octubre; esta vez se trataba del descomunal Gran Aerodrome, con Charles Manly a los controles. Nada más lanzarse, «el Gavilán» —con una envergadura de 15 metros— se fue directamente al agua. Manly salió empapado, pero ileso.

«Veo que Langley ha hecho su lanzamiento y ha fracasado», escribió Wilbur a Octave Chanute. «Parece que ahora nos toca a nosotros, y me pregunto cuál será nuestra suerte».

En la misma carta, Wilbur mostraba a las claras que la confianza de los dos volvía a ser muy alta. «Esperamos resultados más interesantes que en cualquiera de nuestras temporadas de experimentación, y estamos seguros de que, salvo exasperantes incidentes menores o algún percance, algo habremos hecho antes de levantar campamento».

En una rápida postal a Charlie Taylor, Orville expresó el mismo ánimo en un tono más ligero.

El mercado de máquinas voladoras ha sido muy inestable los dos últimos días. Abrió ayer por la mañana a más o menos un 208% (el 100% implica excelentes probabilidades de éxito), pero para mediodía había bajado a 110. Estas fluctuaciones seguramente habrían producido pánico en Wall Street, pero en este apacible paraje solo nos dejaron pensativos, haciendo conjeturas.

Siguieron trabajando en el Flyer casi como si construyeran un puente de cerchas, solo que con la atención al detalle de un relojero, y Orville apuntaba día por día cada fase del proceso en su diario.

Jueves 22 de octubre. *Hemos trabajado todo el día en el plano inferior y la cola.*

Viernes 23 de octubre. *Estuvimos con los patines por la mañana, y después de comer hemos terminado de poner las bisagras.*

Sábado 24 de octubre. *Hemos puesto los montantes verticales entre los planos y las cerchas de la sección central. Tuvimos muchos problemas con los cables.*

El lunes 26 volvieron a trabajar en los cables del cerchado hasta la tarde, cuando el viento viró al norte y pasaron dos horas probando el planeador en las colinas de Kill Devil. Ese día quintuplicaron su anterior marca de tiempo y cubrieron la respetable distancia de 152 metros.

George Spratt había vuelto a unirse a ellos, y el 27 de octubre él y Dan Tate arrancaron el motor que habían instalado en la máquina.

Lunes 2 de noviembre *Empezamos a instalar el motor en la máquina (...).*

Miércoles 4 de noviembre *Ya estamos a medio día de acabar la máquina.*

Pero cuando al día siguiente encendieron el motor, la magneto —un pequeño generador de imanes— no encendió la chispa que produce la ignición de la gasolina, y al no arrancar el motor, sus vibraciones soltaron los ejes de las hélices, que quedaron muy retorcidos.

Con tan escasas probabilidades de hacer más pruebas de vuelo pronto, George Spratt decidió volverse a casa, y se llevó los ejes deteriorados a Norfolk para desde allí enviárselos otra vez a Charlie Taylor, en Dayton.

Dos días después apareció Octave Chanute. Con él llegaron el frío y la lluvia, y había poco que hacer fuera de sentarse a hablar alrededor de los fogones. Chanute dijo a los hermanos que era como si les «persiguiera una fatalidad» de la que no podían zafarse.

«Parece creer que importan más las máquinas que cómo se manejen», escribió Orville a Katharine y a su padre después de que Chanute se fuera. «Nosotros lo vemos justamente al revés».

Todavía llegaron más días demasiado fríos como para trabajar. Las charcas que había en el campamento se helaron. De todos modos, los hermanos se sentían muy cómodos y no tenían problemas para mantenerse caldeados, como Wilbur escribió en otra carta tranquilizadora a casa, con su habitual buen humor. Era otro de sus irónicos relatos sobre cómo lidiaban con las tribulaciones de la vida de campamento.

Al marcador del año pasado, es decir, una, dos, tres y cuatro noches de manta, ahora suben cinco noches de manta y cinco mantas y dos colchas. A continuación se anotan cinco mantas, dos colchas y el fogón; luego cinco, dos, el fogón y la jarra para calentar el agua. De ahí no hemos pasado de momento. Luego vendrá el dormir sin desvestirnos, más tarde también nos dejaremos puestos los zapatos y sombreros y, por último los abrigos. Queremos estar bien cómodos mientras dure nuestra estancia aquí.

En los últimos días de noviembre nevó, algo que nunca habían visto en Outer Banks. El agua del lavamanos se congeló totalmente. A pesar del frío, lograron que el motor funcionara casi sin vibrar, incluso a alta velocidad. Lanzarían el Flyer desde un solo carril de madera: sería como una vía férrea de 18 metros de longitud sobre la que se deslizaría. El coste total de los materiales para esta innovación fue de 4 dólares.

Todo indica que los problemas no hacían la menor mella en el ánimo de los hermanos. «Después de nada menos que quince días, volvemos al trabajo», escribió Orville a Charlie el 23 de noviembre. «No estaremos listos para otra prueba hasta dentro de varios días, porque hemos decidido introducir algunos cambios en la máquina. Salvo averías en el ínterin, confiamos en el éxito».

Llegaron los nuevos ejes de las hélices hechos por Charlie con tubos de acero de mayor calibre y más pesados, pero se resquebrajaron en una prueba realizada bajo techo. Orville, el mejor mecánico de los dos, hizo su bolsa de viaje y salió sin demora hacia Dayton el 30 de noviembre para ver qué podía hacerse, mientras Wilbur se quedaba atrás «para defender la casa solo», según sus propias palabras.

* * * *

En Washington, la mañana del 8 de diciembre el frío viento amainó y Charles Manly y los técnicos smithsonianos con los que trabajaba vieron que las condiciones para otra prueba del Aerodrome de Langley, del que tanto se hablaba y que tanto se ridiculizaba, no podían ser más favorables en esa época del año.

En la corriente del Potomac flotaban trozos de hielo, pero el día era claro, el aire estaba en calma y, como el dinero del proyecto ya casi se había agotado, otro aplazamiento parecía fuera de lugar.

El arrojado Manly sería otra vez el «timonel», el único en arriesgar la vida y quien al final decidía seguir adelante. En su opinión, era «ahora o nunca».

La gigantesca aeronave, de nuevo con las alas en marcado ángulo diedro, iba a ser catapultada como la otra vez desde lo alto de la misma colosal casa flotante, amarrada ahora en Arsenal Point, a solo 6 kilómetros al sur de la ciudad. Los últimos retoques llevaron unas cinco horas de frenético trabajo. Hasta las cuatro de la tarde no estuvo todo dispuesto, y entonces era ya casi de noche y se estaba levantando viento.

El catedrático Langley y varios socios suyos observaban desde pequeñas barcas. Había embarcaciones de toda índole llenas de reporteros, y una gran multitud de espectadores abarrotaba el rompeolas de Arsenal en toda su longitud.

Tras quitarse la ropa quedándose en calzones de cuerpo entero, Manly se puso una chaqueta salvavidas forrada de corcho, subió a la aeronave y arrancó el motor de gasolina.

Exactamente a las cinco menos cuarto, hizo la señal para que soltaran la catapulta. Al instante la máquina rugió avanzando por la pista y subió en vertical por el aire unos 18 metros, pero luego se paró con un chirrido, y se quedó suspendida por un momento, todavía zumbando; el morro subió, las alas se desmoronaron y el aparato se volteó hacia atrás, sumergiéndose en el río a 6 metros cortos de la casa flotante.

Manly, ahora dentro del río, se vio atrapado bajo el agua al engancharse su chaqueta a los restos de la máquina. Desgarrando la prenda para soltarse, luchó por salir de entre la maraña de cables, y al subir se dio con una plancha de hielo antes de emerger por fin a la superficie.

Lo sacaron del agua ileso, pero medio congelado. Una vez envuelto en mantas y después del trago de *whisky* que le administraron, prorrumpió en lo que un

empleado del Smithsonian describió como «la serie más completa de blasfemias» que había oído en toda su vida.

Como dijeron los periódicos, el fracaso fue mucho peor que el del 7 de octubre, y también la humillación de Langley y casi todos los que participaban en aquel proyecto tan largo y costoso. Pocos dieron crédito a las tímidas y poco convincentes explicaciones de Langley y sus colaboradores, que achacaron el fiasco a fallos del sistema de lanzamiento. Se equiparó a Langley al hilarante Darius Green, el famoso necio del poema cuya absurda máquina solo volaba en una dirección: hacia abajo.

Según el *Washington Post*, el Gobierno se desvinculó inmediatamente de un experimento que había durado de ocho a diez años, consumiendo una astronómica suma de dinero público, sin dar a cambio ni una sola razón para el optimismo.

Todo había sido, sin duda, un fracaso monumental, pero como dijo el *Chicago Tribune*, era imposible no sentir compasión por Langley.

Ha construido su Aerodrome basándose en los principios científicos que conoce. Ha gastado mucho dinero, ha mostrado gran paciencia y perseverancia y ha trabajado duro (...). Obviamente, algo falla en los principios científicos o en la aplicación que el catedrático hace de ellos.

El único cuya reputación no sufrió fue Charles Manly. Langley murió tres años después en 1906, sin haberse recuperado nunca del humillante fiasco.

La noticia de lo sucedido llegó a Kitty Hawk a través de Orville. Saltó a la prensa el 9 de diciembre, la mañana en que salió de Dayton con el nuevo juego de ejes de hélice de acero macizo. Mientras esperaba en la estación, vio los periódicos con todos los detalles.

Ningún comentario crítico ni despectivo sobre Langley salió nunca de labios de los hermanos: sí expresaron, en cambio, respeto y gratitud por el papel que el catedrático había desempeñado en la empresa de ambos. El solo hecho de saber que el director del Instituto Smithsonian —la institución científica más eminente de los Estados Unidos— creía posible el vuelo humano había sido una de las influencias que les llevaron a seguir con su trabajo, dijo Wilbur a Octave Chanute en una carta escrita años después.

En cuanto al trabajo efectivo de Langley, y sus éxitos y fracasos, Wilbur creía que «acaso es demasiado pronto para valorarlos con justicia, pero totalmente al margen

de esto, el arte avanzó mucho gracias a su labor misionera y su inspirador ejemplo».

Sus cualidades intelectuales y morales son de las que dejan huella en la historia. Cuando los científicos en general consideraban bochornoso trabajar en la aeronáutica, él descubrió las posibilidades de este campo y tuvo coraje para soportar las mofas del público y las justificaciones de sus amigos. Por estas dos razones, merece más crédito del recibido hasta el momento.

El trato al que la prensa y algunos colegas y amigos habían sometido a Langley era «vergonzoso», dijo Wilbur. «Su trabajo no merecía ni insultos ni justificaciones».

III

Orville llegó a Kitty Hawk a mediodía el viernes 11 de diciembre y pasó aquella tarde con Wilbur desempacando «los bártulos». El sábado el viento era demasiado suave como para despegar desde el suelo. El domingo, su día libre de siempre, lo emplearon como hubieran hecho en casa, leyendo y recibiendo a vecinos: en este caso, a Adam Etheridge, del Puesto de Salvamento, que se acercó con su mujer y sus hijos para saludarlos y ver la nueva máquina de la que tanto se hablaba.

La tarde del lunes 14, finalizadas las últimas reparaciones, los hermanos estaban listos. Con la ayuda del robusto John T. Daniels, que parecía capaz de levantar una casa, y otros dos hombres del puesto, arrastraron los 275 kilos del Flyer los 500 metros que había hasta la ladera de la colina Big, donde estaba instalada la pista de lanzamiento de 18 metros.

Cuando el motor se encendió con un rugido, unos niños que llevaban siguiéndoles todo el rato se asustaron mucho y salieron corriendo colina abajo, pies para qué os quiero.

Todo estaba a punto. No discutieron, casi ni hablaron, de quién volaría primero. Simplemente lo echaron a suertes lanzando una moneda al aire. Ganó Wilbur, y se metió entre las hélices y los cables de las cerchas para estirarse boca abajo junto al motor, las caderas sobre el soporte acolchado desde el que controlaría los cables de alabeo alar moviendo el cuerpo, la mirada al frente y la cabeza por encima del timón horizontal o elevador, que controlaba el cabeceo de la máquina.

Orville sujetaba el montante vertical del extremo derecho de las alas, atento para ayudar a equilibrar el aparato cuando empezara a avanzar por la pista.

Y allá fueron, Orville corriendo todo lo que podía, sujetando el ala hasta que ya no fue capaz de seguir junto al aparato.

Pero al final de la pista Wilbur cometió un error. Dando un tirón demasiado fuerte al timón, mandó el Flyer disparado hacia arriba en un ángulo peligroso. Para compensar, bajó el morro, pero otra vez fue demasiado abrupto, y la máquina golpeó la arena a 30 metros del fondo de la pista.

Los hermanos estaban exultantes: habían comprobado que todo era fiable, motor y dispositivo de lanzamiento. Los daños eran menores. El error de Wilbur se debía a su poca experiencia con el sistema, ésa había sido la única causa del problema, como dijo a los demás y explicó en una carta a Katharine y al obispo.

Las reparaciones llevaron dos días. No arreglaron la máquina del todo hasta muy avanzada la tarde del día 16. Mientras la montaban en la pista frente a la caseta dándole los últimos toques, un desconocido que pasaba por allí se acercó y, escrutando la máquina, les preguntó qué era.

Al decirle que era una máquina voladora, nos preguntó si pretendíamos hacerla volar [escribió Orville después]. Le dijimos que sí, que en cuanto el viento fuera propicio. Siguió mirándola unos minutos y al final, para ser cortés, comentó que con «viento propicio», seguro que volaría.

A los hermanos les divirtió mucho su comentario, al comprender que por «viento propicio» el hombre entendía algo del orden del reciente vendaval de 120 kilómetros por hora.

* * * *

Solo cinco hombres acudieron la mañana del jueves 17 después de que los hermanos colgaran una sábana blanca al costado de la caseta, la señal acordada para pedir ayuda a los hombres del Puesto de Salvamento. Al parecer, explicó después Orville, muchos no quisieron enfrentarse a «los rigores del frío viento de diciembre para ver cómo no volaba otra máquina voladora».

Los que sí aparecieron eran de otra opinión. «Habíamos visto el planeador volar sin motor», recordó John T. Daniels, «y cuando los chicos le pusieron uno, era indudable que sabían exactamente lo que estaban haciendo».

Adam Etheridge y Will Dough habían llegado con Daniels desde el Puesto de Salvamento. W. C. Brinkley era un ganadero de Manteo, y el quinto hombre, Johnny Moore, un muchacho de unos dieciocho años que pasaba por allí y sintió curiosidad por aquella máquina tan rara.

Daniels, con merecida fama de «comediante», le dijo que Orville era «cazador de patos» y que de un momento a otro atravesaría volando el cielo de la bahía, poblado de cientos de patos, para atraparlos a todos con una red gigantesca. El muchacho decidió quedarse a mirar.

En aquel momento, Bill Tate estaba en Elizabeth City: luego siempre lo lamentó.

El día era gélido. Una capa de hielo cubría las charcas cercanas. Un fuerte viento del norte soplab a rachas. «El viento normalmente sopla», Wilbur había recordado en junio al público de Chicago. Ahora soplab con una fuerza casi de temporal, de 30 a 45 kilómetros por hora: una velocidad lejos de la ideal. Lo difícil de volar con viento fuerte no era avanzar, sino mantener el equilibrio.

Ponderando aquel momento mucho después, Orville expresó su estupefacción ante «nuestra osadía intentando volar con aquel tiempo y en una máquina nueva que no habíamos probado nunca antes».

Entre todos arrastraron el Flyer hasta la pista de lanzamiento (cuatro tablonos de madera revestida de metal de 4 metros y medio de longitud, diez centímetros de ancho y cinco de grueso), instalada esta vez en un tramo llano y uniforme a unos 30 metros al oeste del campamento, y orientada directamente hacia el gélido viento, de norte a noreste.

Todo preparado para empezar, Wilbur y Orville se apartaron un poco de los otros, quedándose un rato hablando en voz baja bajo el inmenso cielo encapotado. Con sus gorras oscuras y los oscuros chaquetones de abrigo bajo los que llevaban, como siempre, camisa blanca, cuello blanco almidonado y corbata oscura, perfectamente podrían haber estado charlando cualquier mañana de invierno en una calle cualquiera de la ciudad de Dayton.

Los otros cinco los miraban, esperando juntos en silencio. Éramos un «cuadro de la desolación», recordaba John T. Daniels. «A ninguno nos apetecía hablar».

Como Wilbur había ganado el sorteo tres días antes, ahora le tocaba a Orville. Los dos se dieron la mano como despidiéndose. Wilbur se acercó a los demás y les pidió no mostrarse tan abatidos y animar a Orville en el despegue.

«Lo intentamos», dijo Daniels, «pero en nuestros gritos se oía la desgana».

En el intervalo transcurrido desde 1900, cuando Wilbur se llevó en su primer viaje a Kitty Hawk una cámara en su equipo, los hermanos se habían interesado cada vez más por la fotografía, considerándola un elemento imprescindible en sus experimentos de vuelo; llegaron incluso a vender equipos fotográficos en la tienda de bicicletas. En 1902 habían gastado la suma de 55,55 dólares —para ellos, toda una inversión— en una cámara profesional de gran formato fabricada en los Estados Unidos, una Gundlach Korona V con placas de cristal de 5 x 7 pulgadas y obturador neumático. A primera hora de la mañana del 17 de diciembre, Orville puso la Korona en su trípode de madera a unos 9 metros del final del carril de salida, asignando a Daniels la tarea de apretar la perilla de caucho para que el obturador neumático saltara al sobrepasar el Flyer aquel punto.

Orville ahora se puso boca abajo a los controles, como Wilbur antes, mientras que Wilbur se quedaba en el extremo del ala inferior derecha, dispuesto a ayudar a equilibrar la máquina cuando empezara a avanzar por la pista. El motor calentó unos minutos. Como resaltaron después, ninguno estaba «familiarizado» con el comportamiento de la máquina ni con sus mecanismos de control.

Exactamente a las 10.35, Orville soltó la cuerda que sujetaba al Flyer y la máquina avanzó hacia delante, pero no muy rápido por el fuerte viento en contra, y Wilbur, con la mano izquierda en el ala, no tuvo problemas en seguir su ritmo.

Al llegar al final de la pista, el Flyer se elevó por el aire y Daniels, que nunca había manejado una cámara hasta el momento, hizo chasquear el obturador sacando una fotografía que sería una de las imágenes históricas del siglo.

La trayectoria del vuelo, en palabras de Orville, fue «extremadamente errática». El Flyer se elevó, bajó en picado, volvió a subir, botó y bajó de nuevo revolviéndose como un caballo salvaje hasta que un ala chocó contra la arena. La distancia recorrida en el aire había sido de 36 metros: menos de la mitad del largo de un campo de fútbol. El tiempo total en el aire fue de aproximadamente doce segundos. «¿Tuviste miedo?», preguntaron a Orville más tarde. «¿Miedo?», dijo sonriendo. «No me dio tiempo».

«Fue un vuelo de solo doce segundos», insistió después también, «y fue vacilante, en el mejor de los casos sinuoso, agitado; pero por fin había sido un vuelo de verdad».

Recogieron la máquina para llevarla de nuevo al punto de partida, y después todos se tomaron un respiro al calor del campamento.

* * * *

Sobre las once en punto, cuando el viento había aminorado un poco, Wilbur lo intentó y «voló como un pájaro» una distancia de 53 metros. Orville también pilotó otra vez, y voló 60 metros. Y ya cerca del mediodía, en la cuarta prueba, Wilbur hizo algo más de 800 metros a unos 250 metros de altura en cincuenta y nueve segundos.

Habían tardado cuatro años. Habían soportado violentas tempestades, accidentes, una decepción tras otra, la indiferencia o la burla del público y nubes de rabiosos mosquitos. Para ir y volver de su remoto campo de pruebas en las dunas de arena, habían completado cinco viajes de ida y vuelta desde Dayton (contando con el regreso a casa de Orville para ir a buscar ejes de hélice más sólidos): un total de 11.200 kilómetros en tren, y todo para volar poco más de 800 metros. No importaba: lo habían conseguido.

Se habló de volver a hacerlo, incluso de intentar volar por la orilla hasta el puesto meteorológico. Pero una súbita ráfaga golpeó el Flyer y lo tiró por la arena «como una sombrilla vuelta del revés que sale volando por la playa un día de viento», recordaba John T. Daniels.

Daniels, que sujetaba un montante vertical de ala, de pronto vio que estaba enganchado en los cables y la máquina, «cruzando la playa camino del mar, aterrizaba primero sobre un extremo y luego sobre el otro, dando vueltas sin parar, y yo cada vez más enredado en medio de todo ello...». El viento se llevó los más de 270 kilos de la máquina junto con Daniels, que pesaba más de 90, como si no pesaran nada en absoluto.

Cuando la máquina se detuvo por un instante, Daniels logró soltarse. («Fue un milagro que saliera con vida», escribió después Orville, «porque estaba junto al motor y los cables»). «No me hice mucho daño. Quedé lleno de moratones y rasguños, y tan asustado que no pude andar derecho en un rato», dijo Daniels. Los hermanos «corrieron hasta mí, tiraron de mis piernas y brazos, me tantearon las costillas y me dijeron que no me había roto ningún hueso. También ellos parecían asustados». Desde aquel día, Daniels pudo declararse con orgullo el primer superviviente de un accidente de aviación de todos los tiempos.

El Flyer estaba totalmente destrozado, casi todas las costillas de las alas rotas, las guías de cadena muy deformadas, los montantes verticales hechos astillas. La idea de volver a volar se había esfumado.

Daniels y los demás se despidieron y volvieron andando al Puesto de Salvamento. Por su parte, Wilbur y Orville se prepararon algo de comida, y después de comer lavaron los platos para seguidamente salir andando hacia el puesto meteorológico de Kitty Hawk, a 6 kilómetros, y poner un telegrama a casa.

* * * *

El día en Dayton había sido nuboso y muy frío, la nieve había cuajado. Ya era de noche cuando Carrie Kayler, que preparaba la cena en la cocina del N° 7 de Hawthorn Street, dejó los fogones para abrir la puerta al oír el timbre. Un cartero de la West Union le entregó un telegrama que ella firmó acusando recibo antes de subir a la planta de arriba y dárselo al obispo.

A los pocos minutos, él bajó con cara de contento, pero en su voz no había ni pizca de nerviosismo al exclamar: « ¡Vaya, han hecho un vuelo! ».

El telegrama decía:

¡CONSEGUIDO! CUATRO VUELOS JUEVES MAÑANA. TODOS CONTRA VIENTO DE 34 KILÓMETROS. DESPEGUE DESDE SUELO SOLO CON POTENCIA MOTOR. PROMEDIO VELOCIDAD 50 KILÓMETROS. MAYOR TIEMPO CINCUENTA Y SIETE SEGUNDOS. INFORMAD PRENSA. CASA PARA NAVIDAD.

OREVELLE WRIGHT

(Un error de transmisión transformó los cincuenta y nueve segundos en cincuenta y siete. También trastocó el nombre de Orville).

Al llegar de la escuela a casa, Katharine leyó el telegrama y le dijo a Carrie que retrasara la cena mientras ella iba a decírselo a Lorin.

* * * *

Éxito sin lugar a dudas lo fue. Y más que eso. Lo que pasó aquel día de 1903 en menos de dos horas y bajo los fuertes vientos y el frío de Outer Banks fue un punto de inflexión en la historia, el inicio de un cambio para el mundo mucho mayor de lo que ninguno de los presentes podía imaginar. Con su máquina casera, Wilbur y Orville Wright mostraron sin asomo de duda que el hombre podía volar y que aunque el mundo todavía no lo supiera, ellos sí.

Sus vuelos de aquella mañana fueron los primeros de la historia en los que una máquina tripulada despegó por sus propios medios alcanzando el vuelo pleno, avanzando por el aire sin perder velocidad y aterrizando en un punto situado al mismo nivel que el de partida.

Siendo como eran, ninguno dijo jamás que el contraste entre su increíble éxito y el descomunal fracaso de Langley unos días antes hacía aún más notable lo que ellos habían logrado solos. Viene al caso recordar que el proyecto de Langley había costado casi 70.000 dólares, la mayor parte procedentes de fondos públicos, mientras que el total de gastos de los hermanos desde 1900 hasta 1903, incluidos los materiales y viajes de ida y vuelta a Kitty Hawk, no llegaban a los 1.000 dólares, suma pagada íntegramente con los modestos beneficios de su negocio de bicicletas.

De los pocos testigos oculares en las colinas de Kill Devil la mañana del día 17, John T. Daniels fue con mucho el más efusivo hablando de lo que había sentido. «Me gusta acordarme de todo aquello ahora», dijo en una entrevista años después. «Me gusta recordar aquel primer aeroplano, cómo subió por el aire (...), tan hermoso como cualquier pájaro en el que se pueda posar la mirada. No creo haber visto algo más bello nunca en la vida».

Pero nunca habría sucedido, insistió también Daniels, de no haber sido por los dos «muchachos más afanosos» que había conocido jamás.

No fue la suerte lo que les hizo volar; fue el trabajo duro y el sentido común; pusieron toda su alma y corazón, todas sus fuerzas en una idea, y tuvieron la fe que exigía.

Embalando el Flyer para enviarlo a casa, los hermanos estaban «absolutamente seguros» de haber resuelto el problema del vuelo con motor. Pero también sabían mejor que nadie todo lo que aún quedaba por hacer, cuántas mejoras eran necesarias, cuánto más necesitaban aprender para hacer volar una máquina tan diferente, y que solo lo lograrían con mucha más experiencia.

El Flyer lo aparcaron en Dayton. Nunca volvería a volar.

§6. Por el cielo de Huffman Prairie

«Los conocí en un prado cercado (...). Los pocos que alguna vez vieron un experimento suyo no dudaron en considerarlos otro Darius Green; pero yo enseguida supe reconocer en ellos a exploradores de la ciencia que por su contribución al mundo podían compararse a Colón cuando descubrió América».

AMOS I. ROOT

I

En casa habían acordado de antemano que si Wilbur y Orville lograban volar en Kitty Hawk, Lorin sería su agente de prensa y lo notificaría de inmediato a la prensa local y a la Associated Press. Por eso, en cuanto Katharine le dio el telegrama de «CONSEGUIDO», Lorin lo llevó al centro de la ciudad, al director del *Dayton Daily Journal*, Frank Tunison, también representante de la Associated Press.

Tunison leyó el telegrama sin mostrar interés. «Cincuenta y siete segundos, ¿eh?», dijo. «Si fueran cincuenta y siete minutos, podría ser noticia».

El *Journal* no informó del hecho al día siguiente, aunque el *Dayton Daily News* sí le dio breve cobertura en una página interior. En el resto del país, un increíble relato lleno de inexactitudes sobre el logro de los hermanos se difundió mucho debido a la noticia que apareció en primera plana del *Virginian-Pilot* de Norfolk bajo un titular a todo el ancho de página:

«MÁQUINA VOLADORA RECORRE 5 KILÓMETROS POR EL AIRE CON FUERTE VIENTO CONTRARIO SOBRE LAS COLINAS Y EL MAR DE KITTY KAWK, EN LA COSTA DE CAROLINA».

La tarde que pusieron su telegrama en el puesto meteorológico de Kitty Hawk, los hermanos habían dicho expresamente al empleado de servicio, Joseph Doshier, que el contenido era confidencial. Cuando el del puesto de Norfolk preguntó si podía compartir la noticia con un amigo del *Virginian-Pilot*, los hermanos hicieron telegrafiar a Doshier la respuesta de «ROTUNDAMENTE NO».

Dio exactamente igual. A partir de la poca información fehaciente del telegrama, los editores del *Virginian-Pilot* compusieron una historia casi toda inventada. La máquina de los Wright, según la noticia, se lanzó desde una plataforma y se elevó a 18 metros de altura. Por su descripción, tenía dos hélices de seis palas, «una debajo del fuselaje para ejercer fuerza ascendente en movimiento, y la otra horizontal, desde atrás hacia el centro, para aportar impulso ascendente». Se dijo que la primera exclamación histórica de Wilbur después de volar los 5 kilómetros había sido: « ¡Eureka! ».

En periódicos como el *Washington Post*, el *Chicago Tribune*, el *New York Times*, y el *Cincinnati Enquirer*, entre otros, pudieron leerse más versiones de la historia; pero no tuvieron ninguna repercusión.

Sin embargo, dos empresarios de Boston, los hermanos Godfrey y Samuel Cabot, de la prominente familia Cabot, intuyeron al instante la importancia de la noticia. Godfrey escribió en el acto para felicitar a los Wright y pedirles más datos, que recibió en cuestión de días. Más que satisfecho con lo que leyó, el 31 de diciembre remitió una carta al senador Henry Cabot Lodge de Massachusetts, primo lejano suyo que era, como todos sabían, amigo del presidente Theodore Roosevelt.

En mi opinión [escribió Cabot], puede decirse que esto marca el inicio del vuelo del hombre por el aire sin ayuda de globos. Se me ocurre que al Gobierno de los Estados Unidos le convendría mucho interesarse por este invento.

El senador Lodge pasó la carta de Cabot al Departamento de Guerra, donde quedó olvidado en un cajón. En cuanto a la reacción en Dayton, probablemente ni uno de cada cien ciudadanos se creía que los hermanos hubieran volado en su máquina; y si lo habían hecho, solo pudo haber sido de chiripa.

* * * *

Volvieron al trabajo en la tienda de bicicletas de West Third Street, como dijo Charlie Taylor, sin dar «ni un solo paso de baile» por el éxito conseguido.

Desde luego, estábamos contentos con el vuelo. Pero lo primero que supe por ellos, tal como lo recuerdo, fue que el viento había dañado el motor al

levantar la máquina y ponerla patas arriba (...). Querían construir otro nuevo enseguida (...). Siempre estaban pensando en qué harían a continuación; no malgastaban tiempo pensando en el pasado.

Lo que ahora querían construir era una versión más pesada del Flyer con un motor más potente y eficiente. Tampoco podían descuidar sus ingresos, pues los necesitaban para cubrir los gastos de la tienda y la casa, aparte del coste de sus experimentos. Como Charlie Taylor tantas veces recordaba a la gente: «No había ningún otro dinero».

En los primeros meses de 1904, entregaron una media de quince a veinte bicicletas reparadas a la semana. También estaban las ventas de muy diversos «artículos variados» de bicicleta, como decían los grandes libros de contabilidad de la tienda: llantas de bicicleta (a 3,25 dólares cada una), timbres (10 centavos), faros (1 dólar), estribos de pedal (5 centavos), radios (10 centavos) y bombas (35 centavos). Además, como todos los inviernos, afilar patines de hielo (a 15 centavos la unidad) procuraba una entrada constante de dinero.

Las ventas de su propia gama de bicicletas, que eran el grueso de sus ingresos, no despegaban hasta abril. Por eso, construirlas en cantidad suficiente por adelantado en los bancos de trabajo de la trastienda ocupaba casi todo su tiempo. Los únicos salarios que había que cubrir cada semana eran los 18 y los 2,5 dólares de Charlie Taylor y Carrie Kayler, respectivamente.

Para recortar gastos y poder seguir trabajando en su máquina voladora, pensaron en prescindir de las expediciones a Kitty Hawk, por todos los costes de viaje y envío de herramientas y material que acarreaban, si encontraban una parcela de tierra al aire libre y cerca de casa que les sirviera de campo de pruebas. Además, Wilbur y Orville necesitaban tener a mano a Charlie Taylor, y también les preocupaba que la arena que levantaba el viento de Kitty Hawk hiciera estragos en su motor.

El «campo de vuelo» más probable, concluyeron después de sus indagaciones, era Huffman Prairie, un apacible prado de unas 34 hectáreas que se usaba para pasto de vacas a 13 kilómetros al noreste de la ciudad. Un profesor de ciencias muy querido en el instituto, William Werthner, había pasado años llevando allí a sus alumnos, entre ellos Orville y Katharine, de excursión al campo. A Orville siempre le encantaron aquellas salidas, y es probable que eso influyera en la elección.

El lugar era espacioso y relativamente discreto, aunque nada parecido a los anchos horizontes de Kitty Hawk, su abundante viento y su privacidad casi absoluta. Aquí,

el espacio para maniobrar tenía unas dimensiones claramente definidas: una alambrada y los árboles marcaban el perímetro. También había varios árboles dentro, como una acacia negra de 15 metros cubierta de espinas. El prado, señaló Wilbur, estaba tan lleno de madrigueras de marmotas que podía ser el país de los perritos de las praderas. Además, la línea del tranvía interurbano de Dayton a Columbus rodeaba un lado de la finca, lo que daba a los pasajeros una visión completa de lo que allí pasara.

El trabajo que harían aquí, los hermanos lo sabían, podría ser la fase final y crítica de la maduración de su idea. Aquí tendrían que aprender a hacer muchas más cosas que las aprendidas en Kitty Hawk: dominar el arte de lanzarse con seguridad al aire, inclinar y girar una máquina a motor y aterrizar sin peligro. Por lo tanto, subrayó Wilbur, tendrían que saber adaptarse a las circunstancias.

Si el espacio era limitado, su necesidad de aprender a hacer giros controlados era mayor todavía. Si el tranvía interurbano implicaba que estarían a la vista de todos a diario, también aportaba transporte rápido y económico de ida y vuelta —el trayecto, de cuarenta minutos, costaba 5 centavos— y con una parada cerca, la estación de Simms, al borde de la finca; sabiendo el horario del tranvía, cuando fuera preciso podrían programar los vuelos a horas en que nadie pasara por allí.

El prado pertenecía a Torrence Huffman, presidente del Fourth National Bank de Dayton, a quien los Wright conocían. Cuando le preguntaron si quería alquilárselo para su uso, les dijo que no les cobraría nada, siempre y cuando sacaran las vacas y los caballos del vallado antes de pilotar su máquina. Aunque Huffman se llevaba muy bien con los hermanos, estaba entre los muchos que miraban su proyecto con escepticismo. «Están chiflados», le dijo al granjero de la parcela contigua.

Mientras, en el tiempo libre que les quedaba, los hermanos serraban y cepillaban madera para hacer las costillas de la nueva máquina y trabajaban con Charlie Taylor construyendo el nuevo motor.

Su sobrino Milton, que de niño pasó bastante tiempo con los hermanos, escribió más adelante: «Estaban haciendo historia en su tienda de bicicletas y en casa, pero todo era tan normal y tan cotidiano que no me di cuenta hasta muchos años después».

Entrada la primavera de 1904, se podía ver a Wilbur y Orville al aire libre en la hierba de Huffman Prairie, blandiendo guadañas o palas para allanar los montículos de los perritos de las praderas. Cuando llegó el momento de construir una caseta en

la finca donde ensamblar y guardar su nueva máquina, la emplazaron en la otra punta de la parada tranvía.

Antes de su primera prueba de vuelo, para que no se pensara que eran reservados en exceso, los hermanos invitaron a amigos y vecinos a ir a mirar. También admitían a la prensa, a condición de que no hicieran fotos. Lo que les preocupaba era que se usaran las fotografías para estudiar los aparatos y mecanismos de control que ellos habían inventado y distinguían su máquina de las demás.

La mañana del lunes 23 de mayo, pese a la lluvia de primera hora, unos cincuenta espectadores se congregaron en Huffman Prairie. El obispo Wright, Katharine, Lorin y su familia estaban todos presentes, junto con algo más de una docena de reporteros. Pero el viento era muy flojo y hubo que aplazar la prueba de vuelo. Con motor o sin él, el viento seguía siendo fundamental.

El miércoles volvió a acudir mucha gente, pero la lluvia provocó otra cancelación. A la mañana siguiente, el 26 de mayo, llovió más. Pero luego, por la tarde, en un breve respiro sin casi viento y cuando parecía a punto de estallar otra tormenta, los hermanos decidieron «arrancar». Con Orville a los controles, el Flyer II se elevó solo 2 metros y medio y descendió a los pocos segundos de dejar el carril de salida. Algo había fallado en el motor.

No fue un estreno que suscitara emoción ni acallara a los incrédulos. Unos pocos reporteros, queriendo comunicar algo de interés, o bien alabaron la solidez de la máquina o se tomaron libertades con los hechos, como al afirmar que el avión había recorrido 23 metros por el aire. El obispo Wright, que había contemplado todo quizá con más atención que ninguno de los presentes, solo pudo anotar en su diario, y con exactitud, que Orville había volado un total de 8 metros.

Más tarde se especuló que el fracaso de aquel día había sido un engaño orquestado para no dar pábulo al posible interés del público y la prensa en el futuro. Pero esto parece absurdo, dado el carácter de los hermanos. Además, casi todo siguió yendo mal durante los tres meses siguientes.

El 10 de junio, la máquina se fue al suelo por un fallo de dirección. Otro día, la cola saltó en añicos en un aterrizaje. «Estabilizador vertical de cola roto en el arranque», apuntó Wilbur del vuelo del 2 de agosto. En otra ocasión, los cables de la cola se «desataron». El 5 de agosto, Orville «se fue al suelo al empezar». Wilbur lo intentó de nuevo el 8 de agosto y un ala chocó contra el suelo antes de dejar la pista. Dos días después, un timón quedó destrozado, una hélice rota. Wilbur comentó que parecían «un poco oxidados» en el arte de volar.

«No hubo nada espectacular en todos aquellos ensayos», recordaba Werthner, el entrañable profesor de ciencias que les echó una mano con «el gran pájaro blanco», como él lo llamaba, «pero el buen humor de Wilbur tras un batacazo de la máquina, o una avería, o un motor rebelde, era siempre reconfortante».

La paciencia y perseverancia de ambos, su serena confianza en el éxito final, el respeto mutuo que se profesaban, hubieran sido excepcionales en personas de una familia peor situada y educada. Se turnaban siempre para hacer sus vuelos o intentos de volar; y al término de cada prueba, los dos inventores hablaban larga y discretamente en un aparte, sacando siempre algún nuevo aprendizaje. Cada vez se acercaban más al vuelo sostenido, pues si una máquina podía mantenerse dos minutos en el aire, también podría quedarse una hora, si todo marchaba bien.

Por fin, el 13 de agosto, para su total sorpresa, Wilbur voló más de 300 metros, más lejos que ningún vuelo de Kitty Hawk y una distancia cinco veces mayor de lo que habían podido volar en Huffman Prairie hasta el momento.

«¿Sabes qué están haciendo allí?», se preguntaban unos a otros en la ciudad. «Ah, sí», era la respuesta habitual, y la conversación enseguida tomaba otros derroteros. A poca gente le interesaba el asunto o aquellos dos hermanos que, con el tiempo, iban a ser los mayores héroes de la historia de Dayton. Hasta los pasajeros de la línea interurbana prestaban poca atención, o ninguna, a lo que a veces se veía al pasar o a los mismos hermanos, tan indistinguibles de los demás viajeros, en sus idas y venidas en ese mismo tranvía.

Una excepción era Luther Beard, director gerente del *Dayton Journal*, que a veces daba clases en un colegio cerca de Huffman Prairie y cogía el interurbano hasta la estación de Simms. «Charlábamos amigablemente y siempre fui cortés con ellos», recordaba Beard, «porque me daban algo de pena. Parecían jóvenes con buena intención, muy buena gente. Y sin embargo, allí los tenías, descuidando su negocio para perder el tiempo día tras día en aquella absurda máquina voladora».

También ponían en riesgo su vida, como ellos sabían muy bien. En un vuelo del 24 de agosto, una súbita ráfaga de viento estrelló contra el suelo a Orville a 50 kilómetros por hora, y aunque no se rompió ningún hueso, salió tan afectado y maltrecho que estuvo sin volar un mes entero.

Mientras que Samuel Langley necesitaba que apenas hiciera viento para sus experimentos con el Aerodrome, los Wright lo necesitaban más fuerte. Estaba claro que en Huffman Prairie tendrían que compensar lo que había sido tan abundante en Kitty Hawk, y concebir, en palabras de Wilbur, una manera de «no depender del viento». La solución tendría que ser simple y también económica; y, una vez más, la improvisación pura y dura resolvió el problema.

Diseñaron y construyeron su original «sistema de lanzamiento», una catapulta que funcionaba solo con la gravedad. Constaba de una torre o grúa en forma de tienda de campaña de 6 metros de altura. Hecha con cuatro postes de madera, parecía una máquina perforadora. De un extremo de la cuerda que bajaba desde una polea fijada arriba del todo colgaban pesas de metal: en total, 725 kilos, nada menos. El resto de la cuerda recorría la pista de lanzamiento desde otra polea situada en la base de la torre hasta la tercera polea, situada al final de la pista, desde donde retornaba al punto de partida para engancharse al frente del Flyer, colocado en la pista de lanzamiento sobre un gran eje de bicicleta.

Un tiro de caballos tiraba de la cuerda hasta que las pesas subían arriba del todo en la grúa. Entonces, con todo a punto, el piloto soltaba la cuerda, las pesas caían y tiraban de la máquina, que salía acelerada hasta el final de la pista, donde se elevaba por el aire a mucha más velocidad que si despegaban exclusivamente con el motor.

El 7 de septiembre, sin apenas nada de viento, Wilbur probó por primera vez la nueva catapulta, poniendo primero pesas de solo 90 kilos. Al final del día añadió otros 180 kilos y despegó sin dificultades, volando distancias mayores que nunca. Poco más de una semana después, el 15 de septiembre, no solo voló íntegramente 800 metros, sino que por primera vez consiguió girar en el aire describiendo una semicircunferencia: un logro de primera magnitud.

Ni un solo reportero se molestó en acudir en ese periodo. Tampoco creció el interés del público. Salvo contadas excepciones, el desinterés parecía absoluto: en Dayton nadie mostraba entusiasmo ni curiosidad, ninguna admiración por el milagro que estaba acaeciendo tan cerca, en su patio trasero.

Tampoco nadie parecía apreciar la inteligencia, por no hablar de la gran habilidad y valor que hacían falta para lograr una empresa tan osada. En cinco meses, los hermanos iban a realizar ni más ni menos que cincuenta pruebas de vuelo en Huffman Prairie; y Charlie Taylor, siempre a mano por si el motor daba problemas, decía que cada vez que veía a uno de ellos avanzar por el carril de salida, le daba la

terrible sensación de que tal vez no volviera a verlo vivo. Wilbur y Orville parecían no conocer el miedo.

En su posterior autobiografía, James Cox, director del *Dayton Daily News*, recordaba que llegaron noticias «a nuestra redacción asegurando que la aeronave había volado sobre Huffman Prairie (...), pero nuestros reporteros no lo creyeron y nunca se tomaron la molestia de acercarse hasta allí para comprobarlo». Tampoco Cox lo hizo.

Cuando más adelante preguntaron a Dan Kumler, redactor de noticias locales del *Daily News*, por qué durante tanto tiempo no se había informado ni una sola vez de los trascendentales logros que estaban teniendo lugar tan cerca, lo pensó un momento y dijo: «Supongo que lo cierto, simplemente, es que fuimos tontos».

II

Aquel mismo mes de septiembre, en Ohio, a 320 kilómetros al noreste, un menudo y anciano caballero salió en su automóvil hacia Huffman Prairie, como ya había hecho otra vez ese verano después de recibir invitación de los Wright para presenciar sus progresos.

Era Amos Ives Root, de la ciudad de Medina, al sur de Cleveland. Siempre pulcro en el vestir y con barba blanca corta y bien cuidada, no medía más de 1,60 metros. Pero su vigor y su curiosidad eran verdaderamente grandes. Nada escapaba a sus brillantes ojos de color avellana.

Nacido en una cabaña de troncos, en 1869, cuando tenía treinta años había abierto su propia empresa de fabricación y venta de suministros para la apicultura, y poco tiempo después todos le conocían como «el Hombre-abeja» de Ohio. A los sesenta y cuatro años era muy rico, estaba felizmente casado, era padre de cinco hijos y orgulloso abuelo, y tenía todo el tiempo del mundo para dedicarlo a sus muy diversos intereses. Como decía el periódico del condado de Medina, Amos Root rebosaba energía y tenía un deseo permanente de «ver girar ruedas». Le encantaban los relojes, los molinos, las bicicletas, las máquinas de todo tipo y, sobre todo, su Oldsmobile Runabout. Casi nunca estaba más contento que cuando salía con él a la carretera en cualquier estación del año.

Aunque en cierto modo me gustan los caballos [escribió], no me divierte cuidarlos. No me gusta el olor de los establos. No me gusta tener que limpiar el caballo cada mañana, y no me gusta engancharlo en invierno (...). Lleva

tiempo enganchar un caballo; el coche, en cambio, arranca al instante. Nunca se cansa; llega más rápido que ningún caballo.

En cuanto al Oldsmobile, le gustaba decir, por 350 dólares costaba menos que un caballo y un carruaje.

De honda religiosidad, era catequista y activo seguidor del «Movimiento por la Templanza ¹⁰», y le gustaba llevar sus opiniones e ideas sobre estos temas y muchos otros a la columna que escribía para *Gleaning in Bee Culture*, la revista profesional de apicultura de Root, su empresa.

De entre todas las personas, sería él, «el Hombre-abeja» de Ohio, el primero en reconocer el genio de los Wright y la trascendencia de su máquina voladora. Describió en detalle lo que había visto en Huffman Prairie; más aún, lo describió con exactitud. Al final no fueron los periódicos de Dayton los que dieron la noticia —ni el *Chicago Tribune* ni el *New York Times* ni la publicación *Scientific American*—, sino la revista *Gleaning in Bee Culture* de Amos Root.

Había iniciado correspondencia con los Wright en febrero. «Espero me disculpen, amigos, por tomarme la libertad de dirigirme a ustedes. Déjenme decirles brevemente que llevo toda la vida con la idea metida en la cabeza de que si una máquina vuela, lo hará por el mismo principio por el que vuela una cometa». Le encantaría ver sus experimentos, siguió diciendo, y prometió «no copiar ninguna de sus ideas».

En respuesta, los hermanos le habían prometido avisarle cuando su nueva máquina estuviera lista para probarla. Pasó toda la primavera y ya llegado el verano, aún a la espera de su mensaje, Root volvió a escribirles. «Por favor, discúlpenme, amigos, pero deseo tanto ver esa aeronave que me paso las noches casi en blanco».

Cuando a mitad de agosto por fin recibió el mensaje, salió inmediatamente hacia Dayton en su Runabout: un viaje de no poca incertidumbre, dado el estado de las carreteras por entonces. Aunque había estado allí cuando la máquina de los Wright no funcionaba bien —o al menos, no como ellos deseaban—, el espectáculo del vuelo fue para Root «uno de los momentos álgidos de mi vida», les aseguró agradecido.

Había prometido no contar nada de lo que presenciara en Huffman Prairie en ningún escrito publicado en su *Gleanings in Bee Culture*; fiel a su palabra, solo relató su aventura automovilística.

«En mi reciente viaje de 640 kilómetros por todo Ohio», escribió, «pasé por Ashland, Mansfield, Marion, Delaware, Marysville, Springfield, Dayton..., tantas ciudades distintas en tan poco tiempo que casi no me acuerdo de cuál es cuál». Había intentado —en vano— no matar a ningún pollo de los muchos que había en mitad de la carretera ni asustar a ningún caballo. Cada 16 o 24 kilómetros tenía que echar agua fresca al motor, afirmó, y allí donde parara a coger agua o gasolina, se formaba un corro de curiosos. Después pasó a describir las calles destrozadas y las pistas de tierra que vio por el camino; y al final, sin poder resistirse, añadió:

Y, a propósito, estamos superando, por lo menos hasta cierto punto, no solo las pistas de tierra, sino toda clase de carreteras: ya puede subirse «por los aires», y no me estoy refiriendo al globo aerostático. Pero no me han dado aún la libertad para contar todo lo que sé sobre este asunto.

La segunda semana de septiembre recibió otro mensaje de los Wright: que volviera sin demora. Llegó a Dayton el martes 20 de septiembre de 1904, el día que Wilbur iba a intentar algo que no se había hecho nunca antes en la historia del mundo: describiría una circunferencia completa en el aire en una máquina a motor.

Aún convaleciente del golpe de agosto, Orville estaba a un lado, mirando con Root y Charlie Taylor. Al parecer, nadie más se había presentado en Huffman Prairie.

«Dios, en su infinita misericordia, me ha dejado prestar el servicio de recibir y presentar al mundo entero un invento que puede desbancar al coche eléctrico, al automóvil (...), y (...) bien puede ocupar un lugar junto al teléfono y la telegrafía sin hilos» —así empezaba Root su testimonio.

Pero antes de describir lo acaecido, recalcó que los Wright no eran de los que solo aman la maquinaria, sino que les «interesan los últimos avances de la ciencia y el arte». Le había dejado «atónito» el alcance de su biblioteca y percibir, en su conversación, que «estaban totalmente versados no solo en el conocimiento de hoy en día, sino en todos los estudios del pasado». Mencionando esto en su escrito, fue el primero en reconocer que la valía de Wilbur y Orville era mucho mayor de lo que nadie imaginaba —ni siquiera los relativamente pocos que alguna vez se pararon a pensar en todo ello.

No eran «otro Darius Green», subrayó Root, sino «exploradores de la ciencia» que, por su contribución al mundo, podían compararse a Colón cuando descubrió América.

En su crónica del 20 de septiembre, contó que Wilbur ocupó su sitio tumbándose para ofrecer menos resistencia al viento, calentó el motor, que cogió velocidad y, con todo ya preparado, se accionó «una especie de trampa» (la catapulta) y la máquina de pronto estaba en el aire.

El avión voló bajo, sin llegar a elevarse más de seis u 8 metros sobre el suelo. «La velocidad me sorprendió y la maravillosa fuerza de elevación me dejó atónito». La máquina giró, volviendo directamente hacia él. Con un sentimiento muy parecido al que expresó John T. Daniels después de ver el primer vuelo en Kitty Hawk, escribió:

Cuando por primera vez giró dibujando aquel círculo y se acercó al punto de partida, yo estaba justo frente al avión, y me dije entonces, y aún lo creo, que fue una de las visiones más grandiosas, si no la más grandiosa, de toda mi vida.

El avión todavía volaba bajo, y Orville, que estaba en pie junto a Root, le instó a hacerse a un lado por temor a que la máquina pudiera descender súbitamente.

Para Root, el aterrizaje del avión fue igual de asombroso.

Cuando apagan el motor, el aparato baja al suelo con toda suavidad, tomando tierra sobre lo que parece un par de patines de trineo ligeros (...). [Los patines] se deslizan por la superficie de hierba acaso algo más de 5 metros. Cada vez que hay que reducir la velocidad para bajar, suben el morro de la máquina y esta se eleva hasta agotar el impulso; y entonces, si se maneja bien, pueden hacerla aterrizar liviana como una pluma.

El «buen manejo» era impresionante. No era solo una máquina singular, escribió, sino que, probablemente, nadie «aparte de esta pareja de hermanos ha aprendido el arte de controlarla».

Cuando Colón descubrió América, no sabía qué consecuencias tendría aquello, escribió Root para cerrar su relato: ni «su más ferviente seguidor» lo habría adivinado. «Del mismo modo, estos dos hermanos seguramente ni siquiera han empezado a vislumbrar lo que traerá su descubrimiento a los hijos de los hombres».

Por lo que respecta a Huffman Prairie, a partir de entonces fue terreno histórico. Aquí el hombre y su máquina habían «aprendido a volar» de un modo muy similar al de una cría de pájaro que sale del nido y aprende a usar sus alas practicando».

Root imaginaba una era maravillosa en el futuro próximo, «cuando no tendremos que preocuparnos de carreteras ni de vías de ferrocarril, puentes, etcétera, con el enorme gasto que suponen. Gracias a estas máquinas podremos decir adiós a todas esas cosas. Despejado de obstáculos, el aire de Dios, que se extiende sobre toda la faz de la tierra, y quizá en capas de muchos kilómetros por encima de nosotros, es nuestro campo de entrenamiento (...)».

Cuando veáis una de estas bellas naves navegar sobre vuestras cabezas y tal vez sobre vuestras casas —y espero que sea dentro de poco—, ya veremos si no coincidís conmigo en que la máquina voladora está entre los dones de Dios más preciados y beneficiosos.

En diciembre, Amos Root volvió a Dayton —esta vez en tranvía— y se reunió con los Wright en el N° 7 de Hawthorn para leerles en voz alta lo que había escrito antes de publicarlo: era el último paso para garantizar su exactitud, y al parecer todo fue bien. No se sabe qué cambios sugirieron los Wright, si es que sugirieron alguno, o qué comentarios pudieron hacer.

Por qué depositaron esa confianza en Root, nunca lo explicaron. Pero está claro que tenían mucho en común. También a él, en los comienzos de su empresa de apicultura, lo tomaban por «chiflado». Había triunfado a base de ideas y de aplicación al estudio. Y es importante que desde su primera visita de agosto había sido fiel a su palabra y estaba dispuesto a cooperar cuanto pudiera para componer escritos ajustados a los hechos.

Al igual que el padre de los Wright, era un hombre de fuertes convicciones religiosas, y la aprobación del obispo tuvo su importancia. Milton Wright escribió en su diario: «El señor Root parece todo un caballero».

Wilbur y Orville, quizá por encima de todo, notaron desde su primer encuentro con Root que su consideración hacia ellos era totalmente sincera y que tenía tanta fe en la posibilidad del vuelo humano como ellos.

En enero de 1905, nada más aparecer su artículo en *Gleanings in Bee Culture*, Root envió una copia al director de *Scientific American*, autorizándole a reimprimirlo sin coste alguno. El director no le hizo caso. Sin embargo, en el artículo «El aeroplano

de los Wright y sus legendarias actuaciones», que salió un año entero después, esa revista decidió arrojar todavía más sombras:

Si esos experimentos tan sensacionales y tremendamente trascendentales se están llevando a cabo en una parte del país no tan remota, y se trata de un asunto del mayor interés para casi todo el mundo, ¿es posible creer que el intrépido reportero estadounidense que, como todos sabemos, es capaz de bajar por la chimenea si le cierran la puerta en la cara (...), no hubiera confirmado y publicado todo sobre ellos (...) hace mucho?

Resulta obvio que la idea de que Amos Root fuera el «intrépido reportero» no le entraba en la cabeza al director.

Por su parte, los hermanos no querían enfadarse ni hacer manifestaciones. «Si no confían en nuestra palabra y en la de tantos testigos», escribió Wilbur, « (...) no creemos que vayan a convencerse hasta vernos volar con sus propios ojos».

III

En octubre, un mes después de la visita de Amos Root, llegó la primera señal evidente de que aunque la prensa estadounidense y el Gobierno de los Estados Unidos no tuvieran interés, había países al otro lado del Atlántico que sí lo tenían. Un oficial de la Sección de Globos Aerostáticos del Ejército británico, el teniente coronel John Edward Capper, se presentó en Dayton y no dudó en comunicar a los hermanos que había ido a instancias de su Gobierno.

Reacios a llevarlo con ellos a Huffman Prairie al momento, sí le mostraron en cambio fotografías de vuelos recientes; sin embargo, más que ninguna otra cosa, fueron ellos lo que sorprendió al visitante, quien los instó a remitir una propuesta al Gobierno británico para la venta del Flyer II.

Ellos no querían aceptar, en parte porque «no estábamos preparados para empezar a pensar en qué hacer con nuestra criatura, ahora que la habíamos tenido», confió Wilbur a Octave Chanute. Además, eran estadounidenses y amaban a su patria: les daría vergüenza habérselo ofrecido a un gobierno extranjero sin dar primero una oportunidad a su propio país.

El 9 de noviembre, para celebrar la rotunda victoria electoral del presidente Theodore Roosevelt, Wilbur dio casi cuatro vueltas al prado de Huffman Prairie volando en círculos. Más tarde, el tercer día del nuevo año de 1905, se dirigió al

republicano Robert Envíen, congresista local recién elegido, para explicarle la situación. Envíen le sugirió que redactara una propuesta para el secretario de Guerra William Howard Tafo.

La carta, fechada el 18 de enero y firmada por Wilbur y Orville, afirmaba que su trabajo de los últimos cinco años había dado como fruto una máquina voladora que «no solo vuela por el aire a gran velocidad, sino que también aterriza sin estrellarse». Durante 1904 habían hecho 105 vuelos. Habían volado en línea recta, en círculos, describiendo sinuosas eses, en calma y con fuertes vientos, y habían llevado el vuelo a un punto en que podía ser de gran utilidad práctica en diversas funciones, «como reconocer el terreno y llevar mensajes en tiempos de guerra».

El congresista Envíen remitió la carta al Departamento de Guerra. De allí pasó a la Junta de Artillería y Fortificaciones, el mismo organismo que había visto cómo los 50.000 dólares que aportó a Samuel Langley se quedaron en nada.

El congresista Envíen recibió como respuesta un documento oficial de negativa de la Junta con fecha de 26 de enero explicando que las solicitudes de asignaciones para experimentos de vuelo a motor eran tan numerosas que, antes de nada, había de organizar una «prueba operativa» del aparato en cuestión sin cargo a los Estados Unidos; y la Junta deducía de la carta de Wilbur y Orville que su máquina todavía no había alcanzado esa fase. Era una respuesta tipo, que pasaba por alto que en ningún momento los Wright pedían apoyo económico.

Puede que el fracaso de Langley explicara las reservas de la Junta a la hora de volver a comprometerse con la aviación experimental. O quizá fuera mera ineptitud burocrática. Tal vez las afirmaciones de los Wright sobre su Flyer, como tantas otras propuestas excéntricas, les parecieron demasiado absurdas para tomarlas en serio.

Para Wilbur y Orville, fue el «rotundo rechazo» que al parecer se esperaban. «Nos hemos tomado la molestia de que la “Oportunidad” llame de forma clara y sonora a la puerta del Departamento de Guerra», dijo Wilbur a Octave Chanute.

Durante años, nuestra práctica comercial ha sido vender a quien quisiera comprar, sin imponer a nadie productos que no desea. Si el Gobierno estadounidense ha decidido no gastar más dinero en máquinas voladoras hasta que su utilidad práctica se haya probado en el extranjero, lo lamentamos, pues nosotros no podemos objetar: quienes deciden son ellos.

Los hermanos ya habían escrito al coronel Camper para comunicarle que estaban dispuestos a presentar una propuesta en Inglaterra. La Oficina de Guerra británica contestó enseguida, y así se inició la correspondencia oficial.

* * * *

Como siempre, no había tiempo que perder. El trabajo prosiguió. El nuevo Flyer III de 1905 estaba en camino, una máquina «de utilidad práctica», como decían los Wright. De hecho, el Flyer III iba a ser el primer aeroplano de uso práctico de la historia.

Siempre estaban consultando ideas entre ellos y con Charlie Taylor: no dejaban de hacerlo mientras trabajaban en el taller o en Huffman Prairie entre prueba y prueba, dentro de la caseta o en los trayectos en tranvía.

La fascinación por las aves siguió siendo la misma. Aunque Ohio no ofrecía nada comparable a las multitudinarias bandadas de alcatraces, gaviotas y buitres de los cielos de Outer Banks, tenía cuervos en abundancia. En un lenguaje que pocos podían comprender ni valorar, Wilbur escribió a Octave Chanute:

La potencia que consume un pájaro o una máquina voladora se calcula con la fórmula: $p \cdot v / a \cdot c$; donde p = peso, v = velocidad, a = radio de giro y coeficiente de sustentación, y c = eficiencia de las palas de hélice. En el caso de un cuervo que vuela a la velocidad de 35 pies por segundo, o lo que es lo mismo, 2.100 pies por minuto, si fijamos el valor de a en 8, y el de c en 0,75, tenemos que la potencia consumida para un peso de 1 kilogramo será: $(1 \times 2.100) / (8 \times 0,75) = 350 \text{ ft lb}$, por cada libra de peso. El valor mínimo de a puede hacerse independiente de la velocidad regulando el tamaño de las alas. El valor de c se refiere al límite práctico de la eficiencia de las palas en condiciones atmosféricas normales; y no veo razón para creer que las alas sean más eficientes que las palas, así como las hélices no (...).

Es indiscutible que las aves desarrollan una potencia muchas veces mayor por libra de peso que la de nuestro Flyer. Si imaginan la distancia que necesita un pájaro pequeño para coger su velocidad punta —digamos 50 pies por hora— y luego calculan la potencia necesaria para acelerar su peso a esta velocidad, creo que quedarán asombrados.

Y siempre había más y más que aprender y en lo que pensar. La construcción del nuevo Flyer III era más recia que la de sus predecesores y su motor más potente: nada menos que 25 caballos de potencia. El timón doble ahora era más grande, el área del ala un poco más pequeña y sus bordes de ataque más efectivos. Pero esta vez las «mejoras», insistían los hermanos, eran consecuencia ante todo de un «diseño más científico» y de cambios en los métodos para equilibrar y dirigir. La modificación más importante fue adelantar el timón delantero aún más para mejorar el control longitudinal, el cabeceo del morro a la cola. Habían descubierto que podían remediar casi todos sus problemas inclinando un poco el morro de la máquina para recuperar velocidad en vuelo.

«Los mejores réditos del trabajo», decían, «siempre resultan de invertir en conocimiento, no en potencia».

Las pruebas de vuelo que arrancaron en junio dejaron claro que las mejoras realmente lo eran. Además, ninguno de los dos pilotos estaba «oxidado».

En un grave conato de accidente del 28 de septiembre que contó Orville, rodeaba la gran acacia negra cuando un ala empezó a elevarse de pronto y la máquina se detuvo. «El tripulante, nada entusiasmado con la idea de aterrizar en un árbol de espinas, intentó llegar al suelo». El ala izquierda golpeó el árbol a la altura de 3 o 3,5 metros y tronchó varias ramas, pero Orville dejó que el avión descendiera por un instante y así pudo volver a subir el morro y remontar el vuelo, que ya había cubierto 10 kilómetros, y proseguir hasta el punto de partida. La lección aprendida fue otro paso adelante: el breve descenso había restaurado la velocidad necesaria para aumentar la elevación y enderezar el efecto del alabeo.

Para entonces, Wilbur había volado 18 kilómetros de una tacada, Orville 19 y luego 15. Ambos pensaban que el Flyer III con sus «mejoras» era un paso adelante tan grande como lo había sido el Flyer I en Kitty Hawk.

Fue en Huffman Prairie aquel verano y otoño de 1905 cuando los hermanos, por medio de ensayos y modificaciones, realmente aprendieron a volar. Además, como al fin tenían un avión fiable, también pudieron permitirse divertirse con su logro. Podían disfrutar de la experiencia de volar por los aires en una máquina a motor como nadie antes. Y ambos intentaron poner la experiencia en palabras.

«Cuando, después de los primeros minutos, ves que todo el mecanismo funciona a la perfección», dijo Wilbur después, «la sensación es tan intensa y placentera que casi no puede describirse. Nadie que no lo haya experimentado la conoce: es cumplir el sueño de tanta gente de flotar en el aire. Sobre todo, es una sensación de

paz absoluta, mezclada con la emoción que tensa al máximo cada nervio, si es que tal mezcla puede concebirse».

Desde el aire, escribió Orville, el suelo se convertía en «un borrón», pero cuando el avión se elevaba más, los objetos allá abajo se distinguían mejor.

A la altura de 30 metros, apenas sientes movimiento alguno, salvo el viento que te da en la cara. Si no tomaras la precaución de atarte el sombrero antes de empezar, probablemente ya lo habrías perdido para ese momento.

El tripulante mueve una palanca: el ala derecha se eleva y la máquina se inclina a la izquierda. El giro es muy cerrado, y sin embargo no tienes la sensación de salir despedido del asiento, como sí sucede tantas veces en automóvil y tren. Al volver derecho al punto de partida, ahora los objetos del suelo parecen moverse mucho más rápidamente, aunque no percibas cambios en la fuerza del viento en tu cara. Entonces es cuando sabes que estás desplazándote con el viento.

Cuando se acerca al punto de partida, el tripulante detiene el motor todavía a buena altura en el aire. La máquina reduce su velocidad en ángulo oblicuo con el suelo, y después de deslizarse de 15 a 30 metros, se detiene. Aunque en muchos aterrizajes avanza a la velocidad de un kilómetro y medio por minuto, no sientes ningún golpe, y en realidad no sabes el momento exacto en que toca por primera vez el suelo.

El motor, muy cerca de ti, hace un ruido casi ensordecedor durante todo el vuelo, ¡pero con la emoción, no lo notas hasta que se para!

A estas alturas, los hermanos animaban abiertamente a familia y amigos a ir hasta allí para ver el espectáculo. El obispo Wright y Katharine, Lorin y su esposa e hijos, y unos diecisiete amigos y vecinos fueron en tranvía o automóvil; muchos de ellos fueron más de una vez.

Los vecinos de al lado, John Feight y su hijo George, estaban entre ellos. Torrence Huffman, que ya no era incrédulo, se llevó a tres de sus hijos. Charles Webbert fue a mirar, como el tendero Frank Hale y el farmacéutico W. C. Fouts, cuyos establecimientos estaban junto a la tienda de bicicletas de West Third Street; y Frank Hamberger, el ferretero cuyas existencias Wilbur y Orville habían ayudado a salvar de la inundación de 1898.

La tarde del 5 de octubre de 1905, ante más de una docena de testigos, Wilbur dio 29 vueltas al pasto, aterrizando solo al acabarse la gasolina.

«He visto a Wilbur hacer un vuelo de 38 kilómetros en treinta y ocho minutos y cuatro segundos», escribió el obispo. En realidad, ese vuelo era con mucha diferencia el más largo hasta el momento: más que los 160 vuelos de los tres años anteriores juntos.

Para cuando el experimento terminó, los hermanos habían hecho 105 «arranques» en Huffman Prairie y creían llegado el momento de sacar su creación, el Flyer III, al mercado.

* * * *

Para entonces, también la prensa de Dayton al fin había despertado de su letargo. Los Wright, informó el *Daily News*, estaban volando sensacionalmente todos los días, como corroboraban de buena gana los testigos locales. Se citaron las palabras del farmacéutico W. C. Fouts:

Cuando salí para Huffman Prairie, temía ver a alguien partirse el cuello. Lo que vi en realidad fue una máquina de más de 400 kilos de peso remontar el vuelo como un águila (...). Se lo conté a un amigo aquella noche y actuó como si creyera que me había vuelto tonto o me había unido al club de los embusteros.

Un corresponsal estadounidense para una publicación aeronáutica alemana había ido hasta Huffman Prairie y comenzó a escribir una serie de artículos sobre los hermanos. Los franceses empezaban a hacer preguntas.

Llevados por Octave Chanute a volver a intentar despertar interés en Washington, por si se daba el caso de que el general de división J. C. Bates, nuevo presidente de la Junta de Artillería y Fortificaciones, fuera de otra opinión, los hermanos escribieron de nuevo. Les parecía que su propuesta anterior había recibido «escasa consideración», decían en su carta del 9 de octubre. «No deseamos llevar este invento al extranjero, salvo que acabe siendo necesario. Por eso escribimos otra vez reiterando nuestra oferta».

En esos días los hermanos ya estaban haciendo en su aeronave vuelos controlados de al menos 40 kilómetros de forma habitual. Pero la respuesta de Washington,

escribió Katharine al obispo, fue «la misma que la otra vez». La única diferencia era que, antes de que consideraran su máquina, debían aportar «los dibujos y descripciones (...) necesarios para su construcción», y los Wright no querían hacer eso.

Lo volvieron a intentar preguntando qué requisitos de rendimiento pedía la Junta, y les contestaron que la Junta no se molestaba en formular requisitos hasta que se produjera una máquina capaz de «vuelo horizontal llevando a un tripulante».

En Washington podrían haber solicitado que les mostraran fotografías del Flyer III en acción, o visitar Huffman Prairie; así habrían resuelto el problema. Cuando le contaron la respuesta de la Junta, Octave Chanute concluyó: «Esos tipos son un hatajo de burros».

Estancado el progreso con los ingleses, Wilbur comunicó a un grupo interesado en París que él y Orville estaban dispuestos a negociar la venta del Flyer III con el Gobierno francés.

En la última semana de 1905, el obispo Wright anotó en su diario:

Jueves 28 de diciembre. Por la mañana ha hecho bueno y no ha habido que encender la chimenea. Un francés de nombre Arnold Fordyce ha venido a informarse e impulsar un trato para la máquina voladora. Han acordado las condiciones.

Fordyce representaba a una sociedad de ricos empresarios franceses, pero como los Wright daban por sentado, la autoridad que tenía la última palabra era el Ejército francés. La sociedad iba a comprar un Wright Flyer para dárselo como obsequio al Gobierno francés. Según el acuerdo, los hermanos recibirían un millón de francos —200.000 dólares— por una máquina, a condición de aportar vuelos de demostración en los que la máquina cumpliera ciertos requisitos de altitud, distancia y velocidad.

Los detalles de las condiciones finales los negociaría una comisión francesa que iba a desplazarse a Dayton. Entretanto, se ingresó un depósito de 25.000 francos —5.000 dólares— en un banco de Nueva York. Doscientos mil francos era una suma enorme, y los cinco mil que los hermanos recibían al margen de posteriores negociaciones cubrirían con creces todos los gastos que habían tenido desde su primera expedición a Kitty Hawk.

Sábado 30 de diciembre. *Por la tarde [escribió el obispo en su diario], Wilbur y Orville firman el contrato con el señor Arnold Fordyce, de París (...).*

§7. La prueba documental clave

«Inspira gran confianza».

HART O. BERG

«¡Dejad de preocuparos allí en casa! No hay ninguna necesidad».

WILBUR WRIGHT

I

Los cuatro caballeros franceses bien vestidos y el estadounidense que los acompañaba estuvieron en boca de todos desde el momento en que, el 20 de marzo de 1906, entraron en el vestíbulo del hotel Beckel de Dayton para registrarse en el mostrador de recepción.

Corrió la voz de que «los chicos Wright» habían llegado a un acuerdo para vender su máquina voladora a los franceses, pero un reportero del *Dayton Herald* preguntó si eso era verdad al jefe de la delegación, Arnold Fordyce, y este respondió que habían ido «solo a hacer turismo». Estaba escribiendo un libro, dijo, sobre las costumbres y actividades en los Estados Unidos, y Dayton era una de las cuatro ciudades incluidas en su itinerario. Por otra parte, añadió con mucha cordialidad que esperaban poder ver a los hermanos Wright durante su estancia en la ciudad.

Arnold Fordyce había sido actor. En realidad, el único propósito de su viaje era reunirse con los Wright. A pesar de sus trajes de hombres de negocios, tres componentes del grupo eran oficiales del Ejército francés. El comandante Henri Bonel, el único que no hablaba inglés y se declaraba escéptico respecto a los Wright y su máquina voladora, era jefe de ingenieros del Estado Mayor General francés. Los capitanes Henri Régnier y Jules Fournier, agregados militares de la Embajada de Francia en Washington.

El único estadounidense, el abogado Walter Berry, era el representante legal del embajador francés en los Estados Unidos. Especializado en derecho internacional, Berry vivía casi todo el año en París, donde era conocido en sociedad por su amistad con la novelista estadounidense Edith Wharton y su desenvoltura en los círculos influyentes de ambos lados del Atlántico.

Hasta ese momento, el año 1906 no había sido especialmente brillante para los hermanos. Seguían trabajando en un motor nuevo, más potente, pero no estaban volando. Entretanto, en Francia, los avances de los fabricantes aeronáuticos y de aviadores como Louis Blériot y el brasileño Alberto Santos-Dumont, rodeados de *glamour*, gozaban cada vez de más repercusión pública, mientras que el periódico en lengua inglesa *Paris Herald* se mofaba de los hermanos en un editorial titulado «Voladores o mentirosos».

Los Wright han volado o no han volado. O tienen una máquina o no la tienen. De hecho, o son voladores o son mentirosos. Volar es difícil (...), decir «hemos volado» es fácil.

Ahora los hermanos se habían sentado con una delegación francesa que había ido a verles para hablar en serio. A nadie se le escapaba que podía ser un importante paso adelante para todos los interesados.

Como anotó el obispo Wright, pasaron más de dos semanas reuniéndose a diario en la planta superior del taller de bicicletas, con el obispo presente en las conversaciones. La noche del 24 de marzo, invitados por Katharine Wright, Fordyce, el comandante Bonel y Walter Berry «tomaron la cena» con la familia en su casa del N 7 de Hawthorn Street.

Los hermanos no quisieron mostrar su Flyer III a la delegación, pero sí les mostraron fotografías y les presentaron a testigos oculares de sus vuelos. No tardaron en convencer hasta al comandante Bonel, el escéptico del grupo; y lo que más admiraba a este, pese a la barrera del idioma, eran los propios Wright.

Aunque no se cerró un acuerdo, la posibilidad de colaborar con los franceses salió muy reforzada, al igual que el respeto entre ambas partes, como los hermanos pusieron de manifiesto en una carta a Bonel del 6 de abril:

Aunque no hayamos llegado a un acuerdo en nuestra última conversación de anoche, siempre seguiremos sintiendo gran consideración hacia su persona y hacia su país (...). Permítanos expresarle abiertamente nuestro agradecimiento por su ecuanimidad y cortesía, siempre presentes a lo largo de estas prolongadas conversaciones.

Para entonces, buena parte del mundo y de la prensa científica habían empezado a cambiar su visión de los hermanos, y la revista *Scientific American* fue la que exhibió el cambio más notable. En el número del 7 de abril de 1906, publicó un artículo titulado «El Aeroplano Wright y sus vuelos»; en él, once testigos oculares de los vuelos en Huffman Prairie, respondiendo a doce preguntas concretas, aseguraban haber visto a uno u otro de los hermanos volar en su máquina con vientos de diversa fuerza y realizando toda suerte de movimientos con total control de principio a fin. El artículo también incluía una carta del propietario del local que los hermanos alquilaban para su tienda de bicicletas, Charles Webbert, en la que afirmaba haber visto a Orville pilotar la máquina durante media hora en octubre; según él, había descrito grandes circunferencias de más o menos kilómetro y medio de radio, y el Flyer había sido «totalmente autónomo desde el momento en que dejó el carril de salida hasta que al final tocó suelo al aterrizar».

* * * *

El 22 de mayo de 1906, la patente solicitada en 1903 para la Máquina Voladora Wright por fin se expidió —con el número 821.393—, y la obsesión por construir un nuevo motor para el Flyer III se prolongó el resto de la primavera y durante todo el verano. También siguieron haciendo pruebas de vuelo en Huffman Prairie hasta entrado el otoño.

En Francia, Alberto Santos-Dumont, pilotando una nave que parecía un revoltijo motorizado de cometas de caja, había volado 220 metros ante el público. Emocionados, los franceses amantes de la aviación decían que Santos-Dumont había «alcanzado la mayor gloria a la que el hombre puede aspirar»: había logrado dar «un paso decisivo en la historia de la aviación»..., y «no en secreto».

«Me imagino que ya está muy cerca de donde estabais vosotros en 1904», escribió Octave Chanute a Wilbur. A lo que este respondió con seguridad: «No tememos que nadie consiga una máquina de uso práctico de aquí a unos años (...). Hemos hecho todo el recorrido, y sabemos todo lo que les queda por delante».

Luego llegaron las proposiciones de la firma neoyorquina Flint & Company, con larga experiencia en la comercialización de material de guerra en Europa. En diciembre, esas proposiciones ya habían cobrado cierta entidad: Flint & Company ofreció a los Wright 500.000 dólares por los derechos de venta de su avión fuera de los Estados Unidos. Los Wright se quedarían con el mercado estadounidense.

Orville, más proclive a los negocios que Wilbur, fue el que mostró mayor interés y viajó a Nueva York, se reunió con el director de la firma Charles Flint y cerró un «trato». O eso parecía. Había cuestiones pendientes de negociar. Por eso, al empezar el nuevo año de 1907, Orville y Wilbur —esta vez los dos— cogieron el tren a Nueva York.

El ritmo de las posibilidades comerciales se iba acelerando. En febrero, Alemania ofreció 500.000 dólares por 50 máquinas voladoras Wright, y los hermanos acordaron que Flint & Company fuera su representante de ventas —pero solo su representante—, con el 20 por ciento de comisión en todas partes salvo en los Estados Unidos.

Más adelante, en mayo, llegó un mensaje urgente de Charles Flint, diciéndoles que el delegado europeo de la empresa, Hart O. Berg, tenía sus reservas respecto a los Wright y su máquina y quería que uno u otro, o los dos, fueran a Europa cuanto antes a presentar sus argumentos en persona; por supuesto, todos los gastos correrían a cuenta de Flint & Company.

Wilbur pensaba que era Orville quien debía ir; él quería encargarse de dar los últimos toques al nuevo motor y de preparar el Flyer III para su transporte. «Yo soy más cuidadoso que él», explicó a su padre. Además, el que viajara a Europa tendría que actuar casi enteramente por su cuenta, sin poder hacer muchas consultas por carta ni telégrafo. Wilbur estaba más dispuesto a soportar las consecuencias de un posible error de juicio de Orville que a que este le culpara si era él quien iba.

Orville insistió tercamente en que Wilbur daría mejor impresión que él en Francia. Y como tenía razón y todos lo sabían, incluido Wilbur, este «cogió unas cosas» y salió para Nueva York. El sábado 18 de mayo pasó ante la Estatua de la Libertad a bordo del RMS *Campania*, rumbo a mar abierto.

Había iniciado una aventura totalmente distinta, que no podía compararse a nada vivido hasta entonces por él ni por nadie de su familia. Wilbur, que acababa de cumplir cuarenta años en abril, iba a estar solo, lejos de casa y separado de su familia más tiempo del que había estado —ni pensado estar— nunca antes. Se enfrentaba, además, a una prueba completamente nueva para él.

II

«Zarpé esta mañana sobre las nueve y ahora estamos a 200 millas en medio del mar», escribió Wilbur en una carta remitida a Katharine, pero para toda la casa. «Aunque el *St. Louis* y otro barco más salieron a la vez, los hemos adelantado». El

conocido *Campania*, de la naviera británica Cunard Line, era uno de los mejores barcos de su clase, y de los más veloces: era un «palacio volador en el mar». A Wilbur le gustó mucho. Con 190 metros de eslora y dos altas chimeneas, quemaba unas 500 toneladas de carbón al día. El estilo imperante en sus interiores era el modernista, con artesonados en madera satinada y caoba y gruesa moqueta alfombrando camarotes individuales y salas comunes.

El tiempo era «espléndido», el mar estaba en calma y viajaba en un camarote para él solo. Como el barco llevaba más o menos la mitad del pasaje habitual, su camarote, que costaba 250 dólares, le había salido por 100; también eso le gustó mucho, aunque fuera Flint quien pagara.

«Hicimos 466 millas el primer día», escribió la noche siguiente, «y perdimos de vista a los otros barcos». El tercer día fue a ver la sala de máquinas, maravillándose del tamaño de todo: motores altos como la mitad de un edificio de oficinas allá en casa, de 28.000 caballos de potencia..., frente a los 25 caballos del nuevo motor del *Flyer III*. Había doce calderas y más de cien turbinas de vapor. Las hélices medían más de 7 metros de diámetro.

Llevaba la cuenta de lo que caminaba cada día por la cubierta de paseo: de ocho a 16 kilómetros diarios. No comentó nada de la comida servida en el barco ni de los demás pasajeros, pero parecía estar pasándolo bien.

La travesía fue como una seda hasta el sexto día, cuando una tormenta le procuró su primera experiencia de cabeceo y balanceo en el agua (que no en el aire). «Las olas son de unos 3 metros de altura y el barco cabecea mucho. Afortunadamente, no se balancea tanto». La espuma del oleaje invadía las cubiertas de paseo dejándolas intransitables. El barco ahora parecía más un hospital, aunque él solamente se sentía «un poco mareado» después del desayuno.

El último día en el mar, frente a las costas irlandesas, les contó que veía gaviotas a intervalos, y que «bajaban hasta quedarse volando a 30 o 60 centímetros de las olas; y con el fuerte viento, ni siquiera tenían casi que mover las alas».

* * * *

Wilbur desembarcó en Liverpool el sábado 25 de mayo al amanecer y cogió el tren hacia Londres, donde, en la estación de Euston, lo esperaba el delegado de ventas

de Flint & Company, el estadounidense Hart O. Berg, que reconoció a Wilbur al instante, en cuanto este puso un pie en el andén.

«Nunca había visto una foto suya, nadie me lo había descrito», escribió Berg a Charles Flint, « (...) pero o soy Sherlock Holmes, o Wright tiene el peculiar brillo del genio en su mirada, porque supe quién era nada más verlo».

Berg se fijó también en que el único equipaje de Wilbur era una maleta de cuero del tamaño de un maletín de médico; además, su atuendo dejaba mucho que desear. Pero fue Wilbur, camino del hotel, quien sugirió que tal vez fuera «aconsejable» comprarse un traje nuevo, y en una sastrería del Strand, Berg «le agenció» un traje y un esmoquin. En casa, la mañana en que se enteraron de estas adquisiciones de Wilbur, «Orv enfiló hacia [la tienda de ropa de caballeros] Perry Meredith y encargó lo mismo para él», le contó Katharine.

Berg, que no quería perder tiempo, dijo a Wilbur que había pocas perspectivas de hacer negocios en Inglaterra y que sería mejor salir cuanto antes para Francia. Había que concentrar las energías en París. También se dieron cuenta de que discrepaban respecto a si era mejor abordar en primer lugar al Gobierno o a particulares; Berg era muy partidario de esto último. En todo caso, sí coincidían en que no había que dar mucha importancia a la presencia de Wilbur en Europa; al menos, no de momento.

Recapitulando para finalizar su larga comunicación a Charles Flint, Berg recalcó lo mucho que le gustaban los modales de Wilbur y su actitud. «Inspira gran confianza», escribió Berg, «y estoy seguro de que será una prueba documental clave».

Qué opinión tenía Wilbur de Berg en aquel momento no se sabe. Aunque fueran compatriotas de aproximadamente la misma edad, su extracción social y su experiencia de la vida no podían ser más diferentes. Nacido en el seno de una familia judía de Filadelfia y educado en Nueva York, Berg había estudiado en colegios privados hasta que viajó a Europa para formarse como ingeniero en la ciudad belga de Lieja. Con el tiempo, llegó a ser un pionero en la fabricación de pistolas, metralletas, automóviles y submarinos. Había trabajado en la fábrica de armas de fuego Colt de Hartford, Connecticut, conservando su oficina de ventas en París. También había vivido tres años en Rusia, donde consiguió un contrato con el zar para construir diez submarinos.

Si Wilbur era enjuto y desaliñado, Berg era recio y elegante. Berg hablaba varios idiomas y tenía contactos en las altas esferas por toda Europa. Y aunque mucha

gente pensaba que los exportadores de armas —«vendedores de muerte»— eran execrables, él caía bien y era respetado por casi todos. Berg y su esposa Edith, también estadounidense, llevaban años viviendo en París. Los franceses lo tenían en alta estima: en 1901 le habían nombrado Caballero de la Legión de Honor.

* * * *

«Tenemos el Palacio de las Tullerías y el Louvre a solo un par de plazas a la izquierda», contaba Wilbur la misma noche a Katharine y la familia.

La columna Vendôme está detrás, y la plaza de la Concordia y el Arco [del] Triunfo algo más allá, bajando por los Campos Elíseos. Estamos justo en la zona más bonita e interesante de la ciudad.

También residía en uno de los mejores hoteles de todo París; en realidad, de toda Europa. El «Nuevo Hotel Meurice», como la gente lo llamaba, acababa de reabrirse tras una «rehabilitación» de gran calado. El antiguo «hotel de los reyes» era ahora más suntuoso que nunca. Su restaurante, tanto por su decoración como por la comida, era de los mejores de la ciudad y un «lugar de encuentro muy de moda». El espléndido ascensor nuevo llevaba al jardín de la azotea, desde donde podían disfrutarse incomparables vistas panorámicas de París, como también desde las habitaciones que daban a la Rue de Rivoli: una de las cuales, la número 329, Hart Berg había reservado para Wilbur.

«Quédese en París y saboree todo su encanto y el frescor de sus bellas noches de verano. El cielo brilla cuajado de rutilantes estrellas», decía un anuncio del Meurice.

La luz eléctrica centellea tras las pequeñas pantallas de las lámparas, las flores despiden su fragancia. Estamos a solo unos pasos de la Concordia, pero aquí se sentirá transportado a una remota ciudad de ensueño.

Wilbur no comentó nada de la terraza de la azotea ni de las espléndidas arañas de cristal del comedor principal, ni del ascensorista y su elegante librea. Es reseñable que en todo lo que escribió sobre su estancia en París, nunca aludiera a sus lujosos alojamientos. Probablemente no quisiera suscitar envidias en casa, o agravar la

posible preocupación porque la buena vida y el lujo lo corrompieran; de no ser por el membrete del hotel en el papel de las cartas que escribía, nadie podría decir dónde se alojaba.

Tampoco mencionó a las mujeres de París, ni sus desfiles de modas, ni sus tiendas, su ópera, su teatro, ni a los franceses en general, ni a los turistas estadounidenses — que los había en abundancia.

De lo que sí escribió durante los días siguientes, aparte de todo lo relacionado con sus tratos con Berg, Cordley y los franceses, fue de los grandes edificios y tesoros artísticos de París, poniendo de manifiesto como nunca había hecho —o quizá no había tenido ocasión— su gran interés por la arquitectura y la pintura.

Como tanta gente al visitar París por primera vez, nunca se cansaba de ver cosas, y eso le hizo andar como no lo había hecho en su vida: se diría que los ocho a 16 kilómetros diarios a bordo del barco habían sido solo un calentamiento. Todo el tiempo libre que le dejaban los negocios lo dedicaba a pasear solo. La primavera había llegado a París, los castaños estaban en flor.

Del Louvre al Arco del Triunfo había casi 3 kilómetros de jardines y explanadas con miles de estatuas, escribió. Subió los trescientos escalones del Arco del Triunfo, bordeó la orilla del Sena hasta la Île de la Cité, fue hasta el Teatro de la Ópera, recorrió los 3 kilómetros de la Rue de Rivoli a la Plaza de la Bastilla. Un domingo por la mañana subió hasta Montmartre —casi 3 kilómetros, y más de trescientos escalones.

Le fascinaba ver todo el espacio abierto que los franceses dejaban para realzar los edificios importantes. «París es de lo más pródigo en terrenos públicos», contó al obispo Wright en una carta larga y descriptiva. Había mucho que aprender de Francia sobre cómo ubicar los edificios públicos.

Siempre dejan un espacio abierto, como una plaza de buen tamaño, frente a cada edificio (...). Y además, casi siempre hay una ancha avenida que lleva directamente a él, lo que permite verlo de lejos. Esto, tanto como los propios edificios y monumentos, es lo que hace de París una ciudad tan espléndida.

¡Ojalá una ciudad como Nueva York tuviera ese trazado! Hasta los rascacielos neoyorquinos, por ejemplo los de los hoteles Belmont y Knickerbocker, si estuvieran bien emplazados, serían «maravillosos».

Wilbur se empapaba de todo lo que veía. Y todo lo que miraba, lo miraba de cerca. Algunos monumentos estaban «un poco raídos». La mitad de la doradura se había desprendido de la cúpula de Los Inválidos, donde estaba enterrado Napoleón. Lo mismo podía decirse del pedestal del obelisco egipcio de la Place Vendôme, y era una pena ver tantas estatuas estropeadas por las manchas negras.

Estuvo mucho rato en el Panteón, que, explicó a Katharine, no servía de templo, sino de mausoleo en honor a los grandes hombres de Francia. La cúpula vista desde dentro «no era gran cosa», a su parecer —demasiado alta en relación al diámetro: era como asomarse a un pozo invertido—, pero el interior le pareció «grandioso».

Wilbur no se tomaba la arquitectura a la ligera, y se formaba una opinión propia sin importarle lo que dijera su guía Baedeker roja. Notre Dame le decepcionó. «Las cosas me parecen más vívidas cuando las veo con la imaginación que con los ojos». Para él, la nave era demasiado estrecha, las ventanas del claristorio demasiado altas, el interior muy oscuro. «Los pilares son tan gruesos y están tan juntos que las dos naves laterales no se integran en el espacio de la nave principal».

Qué increíble era, escribió en otra carta, ver a miles de personas comiendo sentadas a la mesa al aire libre en las avenidas, departiendo y bebiendo vino «en plena acera».

Con el tiempo, él mismo comió espléndidamente muchas veces a invitación de Hart Berg. Estaba el Boivins en la avenida de Clichy, en Montmartre; Henri's en la Rue Volney, y el famoso Café Anglais, donde fue a comer con Berg y su esposa.

Aprovechaba su tiempo libre en París con la misma intensidad que ponía en casi todo, sacando jugo a cada hora de paseo, porque, hasta donde él sabía, podía ser su única ocasión de ver aquella ciudad.

De todo lo que París le ofrecía, el Louvre fue lo que más le gustó y le hizo volver una y otra vez. Allí pasó muchas horas y contabilizó aún más kilómetros recorriendo las largas galerías. Sus descripciones de los cuadros podían ocupar varias páginas: clara señal de su gran interés por el arte, que también compartían en casa, Katharine especialmente.

Prefería la pintura de Rembrandt, Holbein y Van Dyck, «en conjunto», a la de Rubens, Ticiano, Rafael y Murillo. Su decepción con *La Gioconda* fue tan grande como la de Notre Dame. «Confieso que los cuadros de maestros consagrados que me gustaron más no eran los más famosos». Sin duda prefería el *San Juan Bautista* de Leonardo a *La Gioconda*. Y sobre todo, le fascinó la obra del maestro flamenco del siglo XVII Anton van Dyck.

En una carta que escribió tras una tarde entera en el Louvre, pasó a hablar de un grupo de pintores franceses del siglo XIX, entre ellos Delacroix, Corot, Millet y Courbet. «Sin querer dárme las de entendido de ninguna manera, creo que dentro de cinco siglos [este grupo] seguirá considerándose entre los mejores de todos los tiempos». Lo que más le atraía de Corot era su forma de pintar el cielo: el cielo era la fuente de su luz.

Un interés tan acusado por el arte no solo era notable en alguien tan dedicado a innovaciones técnicas; además, era una prueba de la verdadera excepcionalidad de su intelecto. A medida que pasaban las semanas, y después meses, Wilbur fue al Louvre por iniciativa propia más de quince veces.

Lo que no contó en casa fue cómo lo escudriñaban los periodistas y el revuelo que causaba en los actos públicos. Cualquiera esperanza de anonimato ya se había esfumado. A un reportero del *Washington Post* que lo paró en el vestíbulo del Hôtel Meurice no quiso decirle nada de la máquina ni de sus planes. Cuando a continuación le preguntó cuál era la diferencia entre volar y subir en globo, dijo que todavía no había subido en globo, pero era «completamente distinto, porque volar te hace sentir ebrio. Después de haber volado una vez, es prácticamente imposible pasarte a ninguna otra cosa».

A mitad de junio fue con Hart Berg a Saint-Cloud a ver las carreras de globos. Entre un grupo de distinguidas personalidades en el que se encontraban Gustave Eiffel y el embajador estadounidense Henry White, Wilbur atrajo más miradas que nadie. Un periodista del *Paris Herald* le preguntó: «Está aquí en viaje de placer, ¿verdad, señor Wright?».

—Hasta cierto punto —dijo Wilbur—. Me lo estoy pasando fenomenal viendo miles de cosas nuevas.

—¿Le gusta París?

—Es una ciudad maravillosa.

«El señor Wright habló con cautela», escribió el reportero.

Era obvio que temía caer en la trampa de hablar de su notable máquina y de lo que pensaba hacer con ella. Al final de cada pregunta, en su rostro bien afeitado volvía a dibujarse una ancha sonrisa de esfinge.

Que ese mismo mecánico de bicicletas estadounidense oriundo de Ohio se pasara horas admirando las obras maestras del Louvre no parecía ser de interés para la prensa.

* * * *

Las reuniones de negocios organizadas por Berg habían empezado en el primer día entero que Wilbur pasó en París. Ese día le habían presentado a un activo patrocinador de viajes en globo muy interesado por la aviación, Henri Deutsch de la Meurthe, descrito por Wilbur para Orville como «el típico rey del petróleo, pero en francés». Hubo reuniones con Arnold Fordyce, el comandante Bonel y altos cargos del Gobierno francés. Wilbur dijo a Orville que Berg era «un negociador muy escurridizo» y que las cosas iban bien. También era «muy práctico», y a Wilbur le agradaba su constante disposición a contarle lo que se decía en francés... que para colmo, casi siempre se decía a gran velocidad. Berg haría cuanto estuviera en su mano, podían confiar en eso. A esas alturas, además, «seguramente es imposible conseguir un representante más entregado, y tiene una gran habilidad para llegar a la gente».

Muchas negociaciones se hacían interminables, pero las perspectivas de llegar a un preacuerdo parecían alentadoras. A grandes rasgos, los Wright iban a recibir 350.000 dólares por su Flyer después de la necesaria demostración pública en Francia, condición previa para firmar cualquier contrato. Los franceses insistían en ver el avión y verlo volando y, claramente, estaban en su derecho.

«La olla empieza a hervir», contó Wilbur. Pero entonces una facción francesa se enredó con otra, mediaron intrigas políticas y la animación se apagó.

Unos años antes, Wilbur no se veía dotado para «cometidos comerciales». Ahora estaba inmerso en unas negociaciones extremadamente complejas, jugándose grandes sumas de dinero con empresarios, políticos y burócratas muy curtidos, en un idioma que no hablaba ni entendía. El juego en sí, los jugadores, el entorno, el idioma: todo era completamente nuevo para él. No obstante, estaba demostrando ser muy competente y voluntarioso, aunque era consciente del desprecio que reinaba entre bastidores. En el Ministerio de Guerra se decía que los Wright eran unos «farsantes, como todos los estadounidenses», unos «miserables» que querían vender a Francia «un cachivache» en el que no creían ni los mismos estadounidenses.

Alerta, paciente, muy atento, Wilbur «jamás perdía la calma», como dijo su padre, ni la confianza en sí mismo. Podía ser firme sin ser autoritario, discrepar sin ofender. Y cuando decía algo, no dejaba lugar a dudas: sabía de qué estaba hablando.

Pero lo más importante es que nunca dejó de ser tal como era, siempre se mantuvo fiel a su franqueza sin pretensiones. Y le dio buenos resultados: no hablar francés y no ser tan refinado parecían beneficiarle de todos modos. Sin duda, como Hart Berg había previsto, era una prueba documental clave..., y mucho más.

Que Wilbur no bebiera ni fumara ni mostrara el menor interés por las mujeres fue siempre, cómo no, motivo de perplejidad para los franceses.

Todo el tiempo mantenía al corriente de cada detalle a su familia, sobre todo a Orville, detallando minuciosamente los diversos pormenores de los beneficios económicos que obtendrían según quién pusiera cuánto dinero. Un profesional de la prensa financiera con mucha experiencia no habría aportado una cobertura más clara.

Alguna vez, para dar más variedad a su ocio, Hart Berg invitaba a Wilbur a un agradable paseo por el parque del Bois de Boulogne con él y la señora Berg hasta Fontainebleau o Versalles en su lujoso automóvil conducido por un chófer.

Un lunes por la mañana, Wilbur estaba en la cama cuando un empleado del hotel llamó a su puerta para decirle que el dirigible *La Patrie* volaba sobre París. *La Patrie*, como Wilbur sabía, era la primera «aeronave» que había encargado el Ejército francés. Se vistió de inmediato y subió al jardín de la azotea.

La Patrie (La Patria) era un balón de gas en forma de gigantesca salchicha del que colgaba una góndola abierta para los tripulantes. Pasó sobre el Arco del Triunfo y casi justo por encima del Meurice a la velocidad, según calculó Wilbur, de 24 kilómetros por hora. El ensayo le pareció «todo un éxito». Pero poco después escribió que el coste de esa aeronave era diez veces mayor que el de un Flyer, y el Flyer doblaba su velocidad. La máquina voladora estaba dando sus primeros pasos, mientras que el dirigible había «tocado techo y pronto sería cosa del pasado». Aun así, la espectacular visión de la aeronave sobrevolando París fue una forma fabulosa de empezar el día.

Casi todas las mañanas no traían consigo nada más que reuniones.

El principal asunto sobre el tapete ahora era si vender al Gobierno francés o crear una empresa comercial con Henri Deutsch. La posibilidad de un contrato con el Gobierno parecía casi segura, hasta que el Ejército francés insistió en probar el

Flyer en ciertas condiciones —con un viento demasiado fuerte— y exigió un acuerdo en exclusiva de tres años: eran dos condiciones a las que Wilbur no estaba dispuesto a acceder.

Y entonces, por primera vez, salió a relucir que Flint & Company quería una comisión del 20 por ciento no solo de lo que se vendiera, como se había acordado, sino también de lo que no consiguieran vender. («No te preocupes por la comisión de Flint», le dijo a Orville. «Podremos dejarla donde estaba»).

A continuación a Wilbur le informaron confidencialmente de que si él, Orville y sus socios cobraban al Gobierno francés un sobrecoste de 50.000 dólares, esa suma «se distribuiría entre los que tenían poder para aprobar el trato». En otras palabras, los que tenían ese poder habrían de recibir sustanciales sobornos. Wilbur no quiso ni hablar de ello.

Cuanto más se alargaban las conversaciones, más claro parecía que no iba a decidirse nada hasta que hicieran una demostración, y Wilbur siguió urgiendo a Orville para que acelerara el progreso en casa. «Supongo que tendrás todo empaquetado y listo antes de recibir esta carta», escribió. «No te olvides de meter todas las piezas de repuesto necesarias (...). Desde luego, tráete a Charlie Taylor (...). Nos compensará tener alguien de confianza que nos ayude cuando vayamos a probar algo».

Esto lo escribió Wilbur el 28 de junio. Llevaba casi un mes sin noticias de Orville. Por una carta de Katharine fechada el 30 de junio, supo que las cosas no iban nada bien en casa, y que ella y Orville se sentían relegados de lo que sucedía en París. «Orv no puede trabajar», Orv estaba muy «intranquilo». Orv estaba «agitado», «loco por saber qué está pasando», «furioso» por cómo se hacían las cosas en París sin contar con él. Parecía claro que ella también estaba furiosa.

Katharine y Orville habían perdido la paciencia con Flint & Company y ponían en duda que fueran de fiar. Katharine sabía poco o nada de judíos, pero al ver una fotografía de Hart Berg, se preguntó si no lo sería. «No me gusta nada el aspecto de Berg», escribió. «Acaba de ocurrírseme que todos en la empresa son judíos. Berg desde luego lo parece».

Días después, contó a Wilbur que la situación en casa había empeorado aún más. Ella temía sufrir una crisis nerviosa, y el máximo culpable era él. «¿Qué demonios pasa con tus cartas?».

A continuación estallaba en un tormentoso caudal de ira, acusaciones, victimismo e impotencia mucho más allá de cualquier cosa achacable a su carácter «furibundo».

Había tenido más que suficiente de «toda esta historia». «La incertidumbre nos tiene a todos tan nerviosos y exhaustos que no podemos evitar enfadarnos todo el rato. Orv y yo nos peleamos cada vez que estamos juntos cinco minutos. Y el pobre papá no deja de aconsejarnos “calma, Bessie, calma”, mientras él mismo está tan nervioso que ni se entera de lo que decimos». No había estado tan cansada en toda su vida. «Me entran ganas de llorar si alguien me mira».

Algunas de las cartas de su familia fueron devueltas porque habían puesto mal las señas. «¿Por qué no nos has dicho antes que no recibías el correo?».

Nos desespera estar aquí sentados sin poder hacer nada de nada mientras ellos [Flint & Company] conspiran todo lo que pueden para aprovecharse de ti. ¿A santo de qué quieren que te metas en esa empresa francesa? Te habría ido mejor solo (...). Me *repelen* todos (...). Me preocupa ver lo tenso, nervioso y agotado que está Orv. No va a ser capaz de aguantar esto indefinidamente..., y ya que estamos, tú tampoco.

Wilbur explicó más tarde en una carta dirigida solo a su padre, pues sabía que el obispo lo entendería, que el problema era que Orville no parecía estar «en sus cabales», sino sufriendo uno de «sus arrebatos».

La mañana del 17 de junio Wilbur escribió desde su habitación en el Meurice una larga respuesta a Katharine en la que describía con claridad para conocimiento de ella y de Orville cuál era la situación en París, qué papel estaba desempeñando en ella, cuánto se preocupaba por ellos, cómo había intentado ahorrarles exasperación y por qué no tenían que preocuparse. Era una carta muy sincera y segura en el tono, y más reveladora de su confianza en sí mismo que casi nada de lo que había escrito antes. Su mensaje era que quien actuaba en París era él, que dominaba la situación, sabía lo que se hacía, conocía a la gente con la que estaba tratando y no había necesidad de ponerse nerviosos en casa.

«En vista de que yo, que soy uno solo, he escrito tres o cuatro veces más cartas a casa de las que me habéis escrito a mí todos vosotros juntos», empezaba, «me da un poco de risa leer tu queja constante por las pocas que recibís». En los dos meses y medio que llevaba fuera, había recibido el promedio de una carta a la semana, mientras que, en el mismo plazo, él escribía tres o cuatro, salvo en una pausa de diez días en que el estado de las cosas era tan inconcluso que no había nada que decir.

Desde el principio sabía, continuaba, que contara lo que contara, Orville iba a ponerse nervioso, pero creía que su hermano tenía derecho a saber cómo iba todo.

En cuanto a Flint & Company, no quiso recordarle a Katharine y a Orville que este había sido el más partidario de aliarse con ellos desde el primer momento.

«He hecho lo que sé que habría hecho él si estuviera aquí y tuviera todos los datos. En estos casos, el que está ausente no hace más que perjudicar con instrucciones que no vienen al caso».

A los pocos días de llegar a Europa, se había sentido seguro de poder manejar la situación. Lo único que le inquietaba era si Orville podría seguirle con la máquina con la celeridad precisa. «No tengo por costumbre expresar mis quejas, pero esto de “no estar nunca preparados” lleva más de un año siendo una pesadilla para mí».

De Berg y Cordley dijo que al principio le habían considerado «meramente una especie de prueba documental».

Pero poco a poco, han ido abriendo los ojos y se han dado cuenta de que capto las situaciones mejor que ellos, de que a menudo mis juicios son más lúcidos, y de que mi intención es dirigirles y no que me dirijan (...). Ahora yo lo controlo todo y ellos me asesoran y ayudan. En esta función pueden hacernos un gran servicio y no veo razón para romper con ellos.

Lamentaba mucho que en casa estuvieran tan crispados. Por su parte, les aseguré, hacía años que no se sentía mejor.

Tenían que dejar de preocuparse. No había necesidad.

Al despedirse, contó que aquella tarde había quedado con unos estadounidenses para hacer su primer vuelo en globo.

* * * *

Despegaron en el recinto del Aeroclub en Saint-Cloud y navegaron entre nubes para salir a la luz del sol y al azul del cielo a unos 900 metros. Allá arriba, Wilbur estaba más alto que nunca con diferencia. Eran vistas espectaculares, cruzaban el campo en línea recta a 80 kilómetros de París. «El cambio del marrón intenso de la tierra recién arada al verde de los prados, los distintos tonos de los cereales y las parcelas marrón claro y amarillas, listas para la cosecha, componen un hermoso cuadro», escribió. Le encantó ver los pueblecitos con tejados de teja roja y blancas veredas saliendo en todas direcciones.

Volaron casi 130 kilómetros en poco más de tres horas y aterrizaron en un trigal a unos 16 kilómetros al oeste de Orleans. A pesar de la belleza del trayecto en globo, para él no significó más de que había significado para Otto Lilienthal. Ya en tierra,

había que caminar hasta un pueblo cercano donde pasar la noche y al día siguiente, por los vientos dominantes, volver al punto de partida en un lento tren de cercanías. («Lo que estamos buscando es el medio de movernos libremente por el aire, en cualquier dirección», había escrito Lilienthal).

La noche del mismo día que Wilbur volvió a París en tren, Orville dejó Dayton en un expreso nocturno hacia Nueva York, rumbo a París como su hermano. El *Flyer III*, por fin acabado y embalado, ya había salido para Francia, donde se quedaría en la Oficina de Aduanas de Le Havre hasta que lo necesitaran. Según Katharine, Orville parecía «totalmente apagado» al marcharse. Además, descubrió luego él por el camino, se había dejado en casa la dirección del hotel de Wilbur en París.

III

Los hermanos se reencontraron un domingo de finales de julio a primera hora de la mañana. Tras disfrutar de una tranquila travesía en el vapor *Philadelphia*, Orville logró llegar al Meurice, donde pensó que no había visto a Wilbur con mejor aspecto desde hacía años.

Después de desayunar en el hotel, se fueron juntos a dar un largo paseo, hablando sin parar. Comieron en el Café Alcázar de los Campos Elíseos, y luego pasaron hablando casi toda la tarde, de un calor sofocante, sentados entre los árboles del parque junto al bulevar. Todo indica que consiguieron aclarar las cosas entre ellos.

Al día siguiente tuvieron con Hart Berg y Frank Cordley lo que Wilbur describió como «una charla de corazón a corazón muy acalorada», queriendo decir con ello que fue acalorada en extremo. Empezaron por el asunto de las patentes, y Wilbur dejó claro desde el principio que de ninguna manera Flint & Company formaría sociedad con ellos. Según sus propias notas de la conversación, dijo: «Los únicos propietarios de las patentes somos nosotros, y queremos seguir siéndolo». Hablaron de los gastos y activos de la empresa. «La cosa es como sigue», dijo Wilbur a Berg, «ustedes no tendrán el veinte por ciento de ningún activo, nosotros queremos ser los propietarios de todo; ustedes serán nuestros agentes de ventas». Y así siguió la conversación, de uno al otro lado, Berg defendiendo sus argumentos, Wilbur y Orville manteniéndose firmes.

Todo lo que Wilbur le había contado y explicado, y su propia opinión de Berg y de la reunión, disiparon las sospechas de Orville, que se tranquilizó. Actuaría junto a Wilbur y como este indicara. «Nuestros amigos F [Flint & Company] y B [Berg] no

son de una banda de malhechores», Orville aseguró de buen grado a Katharine para calmarla.

Wilbur se llevó a su hermano a un primer paseo por el Louvre y, para celebrar la llegada de Orville a París, Frank Cordley les invitó a cenar en el legendario y carísimo Tour d'Argent, en la margen izquierda del Sena, donde la preparación del plato principal, *canard au sang*, oficiada en una mesa auxiliar por Frédéric Delair —el aclamado dueño y chef del restaurante—, sin duda impresionó a Orville más que todo lo que había visto en el Louvre. A Katharine le contó que Delair trabajaba ataviado con un elegante frac, y que con los extremos de su barba flotando a los lados de su cara y sus quevedos, parecía más un catedrático de universidad que cocinero; y mientras trinchaba el pato cortándolo en raciones, movía la cabeza de una manera que de por sí bien valía la cuenta entera.

Los muslos, las alitas, etcétera, [proseguía Orville], los envían a otra estancia para darles los toques finales, que no vemos; pero el esqueleto, retirada ya casi toda la carne, se pone en una bonita prensa para extraer todo el jugo de la carne y los huesos. La carne y los jugos se flamean con alcohol para que se hagan juntos, y el señor Frederic rocía el jugo sobre la carne todo el rato. Por último, se sirve junto a una tarjeta con el número de serie del pato que nos comemos.

Después de haber leído las admoniciones del obispo Wright contra las tentaciones de París, Wilbur le respondió en otra carta asegurándole que no harían nada que pudiera deshonorar la formación recibida en casa, y que todo el vino que había probado hasta el momento no podría llenar ni un vaso. «Estamos siendo verdaderamente buenos por aquí», añadía Orville, «hemos estado en muchas iglesias grandes, y no nos hemos emborrachado todavía».

Sus expectativas en Francia pasaban por un momento bajo, en gran parte porque muchos altos cargos públicos se habían ido de vacaciones, como solían hacer en agosto. Pero en Alemania el interés no había decaído, por lo que Wilbur y Berg decidieron salir para Berlín. Dejaron París el 4 de agosto.

Camino de Berlín, al ver por la ventanilla del tren un letrero con el nombre de la pequeña ciudad de Jemappes, en Bélgica, Wilbur relató la histórica batalla librada allí en 1792, y, para asombro de Berg, habló de la importancia de aquella victoria del Ejército de la incipiente República francesa contra el Ejército regular austríaco.

Para Berg fue otro ejemplo del extraordinario alcance de la mente de Wilbur, que, según le explicó, había leído sobre aquello en su juventud.

Una semana después, cuando llegó Charlie Taylor, Orville lo mandó a un hotel no tan notorio como el Meurice a la vuelta de la esquina, en la Rue d'Alger, donde le hizo registrarse simplemente como C. E. Taylor, de Lincoln, Nebraska. «No queremos que la prensa ni nadie sepan que está aquí», comentó a Katharine. Desde la llegada de Orville, los periodistas seguían a los hermanos a todas partes; y cada vez era más molesto.

Para los reporteros, los hermanos no se parecían a nadie que hubieran intentado seguir con anterioridad. Un corresponsal del *Daily Mail* de Londres calificó a Orville de «el mayor quebradero de cabeza» con el que los periodistas habían tenido que vérselas. Su empeño por averiguar qué hacían los hermanos, se lamentó el corresponsal, ya le había llevado a gastar más dinero en taxis de lo que nunca podría recuperar; pero no podía cejar por temor a que otro reportero consiguiera la «exclusiva».

A mitad de agosto, cuando el interés de Francia por un acuerdo pareció cobrar nuevos bríos, Wilbur y Berg dejaron Berlín. Todavía no habían hecho ningún avance real con los franceses. Tampoco se había producido ninguno con los alemanes.

A primeros de septiembre, los hermanos tenían poco que hacer aparte de esperar, y la principal ocupación de Orville, por lo que contaba, era sentarse en el parque y mirar el desfile de gente que pasaba ante él. Si Wilbur tenía su Louvre, Orville tenía el jardín de las Tullerías.

«No hace falta que os preocupéis porque esté perdiéndome el porche delantero», Orville escribió a Katharine, «me paso por lo menos la mitad del tiempo en el parque frente al hotel». Allí había cientos de pequeñas sillas de hierro, y alquilarlas costaba 2 centavos al día, explicó, «varias mujeres se pasan el día yendo de acá para allá, para caer sobre el desprevenido que haya ocupado una silla y cobrarle los 2 centavos».

Le gustaba mucho mirar a los niños franceses, le parecía increíble lo bien que se portaban. Describió los pequeños tiovivos, cada uno manejado por un hombre con una manivela. Le parecía patético que los niños lo pasaran tan bien con un juego tan pasivo; se agarraban con todas sus fuerzas, como cabalgando a lomos de un caballo salvaje. Y de vez en cuando llegaba algún pequeño estadounidense para animar la escena.

Suben y bajan de los caballos a saltos mientras el carrusel da vueltas a plena marcha —que no es muy rápido—, y cogen los anillos de metal a puñados, aunque en teoría tienen que ensartarlos uno a uno en el picahielos (o como se llame aquí). Y cuando el tiovivo se detiene, se los tiran unos a otros hasta que el encargado del carrusel va a recogerlos y al pobre señor lo vuelven medio loco.

«Claro que la conducta de los chavales nos avergüenza», añadió, «y sabemos que necesitan unos buenos azotes, pero es muy de agradecer que alguna vez pase algo un poco emocionante».

El mejor espectáculo era ver a tanta gente —niños, hombres y mujeres de todas las edades— jugando al «diábolo», un inmemorial juguete muy simple y muy popular por entonces. Era un carrete de madera con forma de reloj de arena y dos palos de bambú de unos 60 centímetros de largo unidos por una cuerda de 1,20 metros a metro y medio de longitud. Costaba unos 50 centavos. El jugador deslizaba la cuerda por el medio del carrete, y luego, con un palo en cada mano, lo subía impulsándolo desde el suelo y lo hacía girar cada vez más rápido, manteniéndolo en equilibrio en el aire. El carrete caía al suelo muchas veces hasta que los principiantes le cogían el truco: por eso se llamaba «el juego del diablo». Se había originado en China hacía por lo menos cien años, y a los hermanos les pareció irresistible.

Todo el rumbo de su vida, les gustaba repetir, se había iniciado en su infancia por un juguete —para más señas, francés—, y ahora, en su edad adulta, aquí estaban, en Francia, pasárselo tan bien como cuando eran niños.

La magia del diábolo no estaba en que el juguete volara, como pasaba con el helicóptero de Alphonse Pénaud, sino en llegar a dominar la técnica practicando mucho con los palos y la cuerda para mantener el carrete volando..., lo mismo que ocurría con el aeroplano, que no bastaba por sí solo: había que dominar el arte de volar.

El tiempo que los hermanos dedicaron a jugar al diábolo tan a la vista de todos no pasó inadvertido, agudizando todavía más la creciente perplejidad que suscitaban *les frères mystérieux*. El «misterio» de los Wright, escribió el *Paris Herald*, seguía siendo tan insondable como siempre; y se mencionaba a un turista estadounidense que los veía tanto en el jardín de las Tullerías que se convenció de que habían

dejado de lado su máquina voladora y ya no pensaban en ella. «Como todo el mundo sabe», había dicho, «cuando coges el hábito del diábolo, ya no puedes prestar atención a ninguna otra cosa».

Al parecer, los hermanos enseguida le habían cogido el truco al diábolo, llegando a ser bastante buenos con él. El carrito de Charlie Taylor, en cambio, seguía yendo a parar al suelo nueve de cada diez veces. No hay datos de a qué otras actividades, aparte del diábolo, dedicaba su tiempo Charlie Taylor.

Al leer que pasaban tantas horas en el parque, Katharine, como buena maestra de escuela se enojó. «Nunca habláis de aprender francés», reprendió a Orville. «Yo, en lugar de sentarme eternamente en el parque, me recorrería todo París para verlo. ¿No podéis encontrar a alguien con quien hablar francés?». Aun así, les pidió «asegurarse» de llevarle un diábolo al volver a casa.

Volviendo a desplegar su sentido del humor, Orville le contó que había conocido en el parque a un francés que hablaba inglés, pero le era imposible aprender el manejo del diábolo y del francés al mismo tiempo.

Al iniciarse el nuevo curso en las escuelas de Dayton, Katharine volvió a las aulas. Todo iba bien en casa, el ambiente había cambiado mucho. Ella y su padre «nos llevamos genial». Él se había comprado otra máquina de escribir. Ella había encargado otra estufa. «Podéis quedaros allí todo lo que os apetezca», dijo a sus hermanos.

* * * *

«¿Qué planes sugieres?», preguntó Wilbur a Orville a finales de septiembre en una carta desde Berlín, adonde había vuelto. «No podemos permitirnos estar mucho más tiempo negociando, y tampoco podemos volver a los Estados Unidos sin haber resuelto nada de nuestro trato europeo».

Por eso al final se quedaron, y Orville se reunió con Wilbur en Berlín por una temporada. No fue hasta comienzos de noviembre, de vuelta en París, cuando vieron llegado el momento de irse.

Pero no sin antes acompañar a Hart Berg a una demostración del aviador francés Henri Farman, «Monsieur Henri», que había sido artista, campeón ciclista y corredor de carreras de automóviles, considerado el mejor piloto de Europa. Un gran gentío se había congregado en Issy-les-Moulineaux, al suroeste de París. La fama de Farman llegaba hasta los Estados Unidos. («¿No empiezan a inquietaros

“los vuelos de Farman”?), les había preguntado Katharine). Pilotaba un biplano de la empresa francesa Voisin Frères, fabricantes de aeronaves, y muchos de sus ensayos acababan mal. En los vuelos más largos le costaba despegar, y también tenía problemas para girar en el aire. Pero en una ocasión había recorrido casi un kilómetro, logrando describir una circunferencia casi completa.

En aquella exhibición, no obstante, Orville no vio ningún motivo de inquietud para ellos. Cuando un reportero le pidió su opinión, solo dijo que criticar el trabajo ajeno no era algo que a su hermano ni a él les gustara, y que el tiempo diría si la máquina de Farman y sus procedimientos servían para volar con fuertes vientos.

Con todo, los franceses amantes de la aviación estaban convencidos de que ahora Francia iba claramente en cabeza. El país presumía de los hermanos Gabriel y Charles Voisin, que habían abierto su empresa de aeronaves ese mismo año, y de otros aviadores franceses aparte de Henri Farman, como Léon Delagrangé, que también pilotaba un biplano Voisin, y el autodidacta Louis Blériot, que volaba en un monoplano de diseño propio. Como Henri Farman, todos esos pilotos franceses hacían demostraciones para gran deleite del público.

Además, al contrario que los hermanos Wright, la mayoría de los pilotos franceses —Farman, Santos-Dumont, Delagrangé, Blériot, el conde Charles de Lambert— eran gentes de posibles a quienes el coste de los proyectos de aviación no preocupaba.

«Parece que el ingenio de Francia se reserva la gloriosa misión de iniciar al mundo en la conquista del aire», declaró el presidente del Aeroclub. Para Ernest Archdeacon, otro eminente miembro del club, el Flyer de los Wright no era más que una «máquina fantasma».

Por el momento, el Flyer III con todos sus repuestos quedó custodiado en la Oficina de Aduanas de Le Havre. Wilbur y Charlie Taylor fueron los primeros en salir hacia casa. Orville los siguió poco después.

Escribiendo a bordo del RMS *Baltic*, animado y de buen humor, Wilbur comentó a su padre:

Pasaremos el invierno poniendo a punto más máquinas para la feria de primavera. Luego es probable que colguemos el cartel «Día de apertura, descuentos en todos los productos». Seguramente volvamos a Europa en marzo, salvo que lleguemos a un acuerdo antes con el Gobierno de los Estados Unidos.

Mientras que Charlie se fue directamente a Dayton nada más llegar a Nueva York, Wilbur hizo una parada en Washington para ver si allí había novedades antes de seguir hacia casa, adonde quería llegar a tiempo para la cena de Acción de Gracias. Jubiloso, comunicó a su familia que, después de tanto tiempo, el Ejército de los Estados Unidos estaba interesado en sentarse a negociar en serio.

Al iniciarse el año, todo el trabajo invertido por los hermanos en posibles acuerdos de ventas empezó a rendir frutos. El 8 de febrero de 1908, el Departamento de Guerra por fin aceptó su oferta de un Flyer por 25.000 dólares. Menos de un mes después, el 3 de marzo, firmaron un acuerdo con la compañía francesa que posteriormente se llamó La Compagnie Générale de Navigation Aérienne, y las demostraciones públicas del Flyer en Francia quedaron programadas para mitad del verano.

§8. Triunfo en Le Mans

«Caballeros, voy a volar».

WILBUR WRIGHT

I

«Voy hacia Kitty Hawk para montar un buen campamento y coger algo de práctica antes de acometer las pruebas oficiales en Washington y en Francia», escribió Wilbur a Octave Chanute el 8 de abril de 1908 desde Elizabeth City. Por fin habían tomado la decisión de organizar las primeras grandes demostraciones públicas de su Flyer —el mayor paso, y el más difícil, dado por los hermanos hasta la fecha—, y sin duda se imponía coger «algo de práctica»: ambos llevaban dos años y medio sin pilotar un avión, desde el otoño de 1905.

Aunque ya le habían advertido de lo devastado que estaba el campamento de las dunas de Kill Devil, Wilbur lo encontró peor de lo que pensaba. Los muros laterales eran lo único que quedaba en pie de la estructura original. La caseta nueva tampoco estaba ya, derruida por las violentas tormentas o por gamberros que pensaron que los hermanos no volverían nunca. La bomba de agua había desaparecido. El suelo de ambas edificaciones había quedado enterrado bajo treinta centímetros de arena y escombros. Caminando entre las ruinas, no dejaba de tropezar con componentes y piezas de las máquinas de 1901, 1902 y 1903.

Era una visión totalmente descorazonadora —y todavía más, cabe imaginar, para alguien que había residido en el Hôtel Meurice tan recientemente.

Se hospedó temporalmente en el Puesto de Salvamento de las colinas de Kill Devil y, con ayuda de dos carpinteros locales, empezó a construir de nuevo. Los fuertes vientos y la lluvia no facilitaron las cosas; tampoco una molesta diarrea. «Las condiciones son casi intolerables», escribió en su diario. Para colmo, muchos de los ayudantes que él y Orville habían tenido en años anteriores o habían muerto o se habían mudado a otro sitio. Bill Tate estaba ocupado con su trabajo; John T. Daniels se había trasladado al Puesto de Salvamento del cabo de Nags Head; Dan Tate había muerto.

Por esta razón entró en escena Charlie Furnas, un mecánico de Dayton contratado por los hermanos, y con su ayuda, el sábado 25 de abril, el día que Orville llegó con las piezas del Flyer embaladas, el campamento estaba casi listo.

Toda la tarde limpiando los restos y poniendo habitable la caseta [anotó Wilbur en su diario]. He dormido en un buen camastro del tipo habitual de campaña. Orville ha dormido sobre unos tablones cruzados en la vigueta del techo. Furnas en el suelo. Cada cual ha declarado su elección un acierto.

La mañana del lunes 27 de abril estuvieron desempacando cajas, cepillando la madera de las alas y montando el banco de trabajo. Por la tarde arreglaron varias costillas rotas en el transporte y empezaron a coser las alas inferiores. Montar el motor y las cadenas de transmisión y construir la pista de lanzamiento llevó varios días más.

El gran cambio esta vez era que habían modificado el Flyer para dar cabida a dos tripulantes. Pilotarían sentados uno junto al otro, sobre todo para controlar mejor el alabeo alar. Esto también les evitaba tenderse boca abajo y tener que tensar el cuello para mirar hacia delante. La resistencia del viento sería mayor, pero las ventajas compensaban.

Desde la llegada de Wilbur a Outer Banks, transcurrieron tres semanas sin ver ni a un solo reportero. Y entonces el *Virginian-Pilot* de Norfolk publicó una noticia totalmente inventada de la que se hizo eco la prensa de todas partes, asegurando que los hermanos Wright, de nuevo en Kitty Hawk, habían hecho un vuelo de 16 kilómetros hacia el mar contra un viento de 24 kilómetros por hora. Acto seguido, los periodistas salieron en estampida rumbo a Outer Banks. En cabeza iba un joven reportero que colaboraba con el *New York Herald*, D. Bruce Salley. Agazapado

ahora entre los matorrales y pinos de una colina distante, espiaba el campamento con prismáticos.

Las pruebas de vuelo empezaron el 6 de mayo. Orville fue el primero y voló algo más de 300 metros. Dos días después, cuando él y Wilbur se turnaban en un vuelo tras otro, Salley irrumpió en el campamento sin poder contener la emoción por lo que había visto. Esperaron a que se fuera, y Wilbur volvió a despegar, volando más de 600 metros.

La avalancha de reporteros continuó. Fue el inicio de la intromisión de la prensa en su vida, un factor con el que los hermanos tendrían que contar en los años venideros. Los reporteros que ahora deambulaban por las colinas con sus prismáticos y telescopios trabajaban para el *New York Times*, el *New York American Weekly*, el *New York World*, *Collier's*, *Technical World*, el *Paris Herald* y el *Daily Mail* de Londres.

Un cronista del *Paris Herald*, Byron Newton, hizo absoluta justicia al paraje natural increíblemente remoto en el que todos se vieron tras desembarcar en Manteo, en la isla de Roanoke:

Los Wright estaban a unos 20 o 22 kilómetros de allí, entre las grandes dunas de arena de la playa cercana al Puesto de Salvamento de Kitty Hawk. Su campamento estaba en una estrecha franja de ciénaga y espesura entre el Atlántico y tierra firme (...). Nunca había visto ni había estado en una parte tan inhóspita del país. Para acceder a esta franja de tierra tuvimos que cruzar la bahía de Roanoke en barca y luego caminar unos 10 kilómetros, a veces subiendo grandes montículos de brillante arena blanca (...) y otras abriéndonos paso por la ciénaga y la vegetación infestadas de serpientes venenosas, mosquitos, jabalíes y pavos salvajes, respirando un aire cargado de vapores insalubres.

Las colinas de Kill Devil y Kitty Hawk parecían «el fin del mundo», escribió el corresponsal de *Collier's Weekly*, Arthur Ruhl, para comentar seguidamente que en este caso, en realidad era «el centro del mundo, al ser la encarnación tangible de una Idea que, a día de hoy, es convertir el mundo en algo distinto de lo que ha sido hasta ahora».

No eran los reporteros de prensa, dijo, sino la curiosidad del mundo entero quien había recorrido, escalado, vadeado y pateado tantos kilómetros y ahora se escondía

allí, ávida de saber, intentando ver qué sucedía más allá de las dunas. «Había algo extraño, casi sobrenatural, en todo aquello», escribió otro corresponsal; «aquí, en esta solitaria playa, estaba sucediendo el mayor acontecimiento de la historia, pero no había otros espectadores ni más aplausos que el estruendo de las olas y los sobresaltados chillidos de las aves marinas».

Wilbur y Orville estaban extrañados: ¿por qué los reporteros se quedaban tan lejos? Hasta más adelante no supieron del rumor según el cual tenían rifles y escopetas para proteger su máquina. A la pregunta de qué habrían hecho si los periodistas hubieran entrado en el campamento para sentarse a mirar, Orville contestó: «No habríamos podido retrasar el trabajo, había demasiado que hacer y teníamos poco tiempo».

Describiendo la escena desde donde se habían apostado, otro de los corresponsales habló de «cegadas dunas de arena blanca casi monumentales a la derecha, más arena y dunas a la izquierda, a lo lejos el destello del mar y el sol de Carolina derramándose desde el claro cielo azul e inundando todo de un resplandor centelleante». Los hermanos, desplazando su máquina en las proximidades de la caseta, parecían «dos puntos negros». El motor, cuando arrancaba, sonaba como «una cosechadora en un campo distante». Las hélices «soltaban destellos y giraban», y acto seguido el avión pasaba «a la velocidad de un tren expreso».

« [Éramos] todos reporteros curtidos en lo inesperado», comentó el corresponsal del *Paris Herald*, Byron Newton, «pero aun así, ver hombres volando era un espectáculo tan sorprendente, tan desconcertante para los sentidos allá por el año 1908, que todos nos quedábamos quietos como estatuas».

Un fotógrafo de *Collier's Weekly*, James Hare, disparó la primera fotografía jamás publicada de un Wright Flyer volando.

A primera hora de la mañana del 14 de mayo, los observadores fueron premiados con una visión nunca vista antes en ningún sitio: dos hombres en una máquina voladora a motor. Era Wilbur llevando a Charlie Furnas con él en un breve vuelo.

Desde su lejano puesto de vigilancia, los reporteros pensaron que eran Wilbur y Orville volando juntos; así lo reflejan sus crónicas. Pero los hermanos, conscientes de los riesgos que implicaba volar, habían decidido no hacerlo nunca juntos. Así, si uno de ellos se matara, el otro aún podría continuar el trabajo.

El verano había regresado a Outer Banks aquellos días, y por la tarde, cuando Wilbur voló solo, el calor era casi insoportable. Volando a poco más de 80 kilómetros por hora, describió una gran circunferencia y ya empezaba otra cuando,

poco familiarizado con los nuevos mandos todavía, un error con el timón hizo que el aparato se estrellara contra el suelo a poco más de un kilómetro del campamento. «Yo estaba mirando por los prismáticos», recordaba Orville. «La máquina volcó e hincó el morro en la arena; la cola quedó al aire. La arena saltó por los aires en todas direcciones en una enorme explosión (...); era una nube de arena tan grande que desde donde estaba no podía ver bien qué había pasado (...). Transcurrieron seguramente treinta segundos hasta que Wilbur apareció».

Había salido despedido violentamente contra el reverso del ala superior, y tuvieron que tirar de él para sacarlo de los restos del aparato. Tenía un corte en la nariz, y aunque tenía muchas magulladuras y los hombros, un brazo y una mano cubiertos de moratones, no estaba gravemente herido. No se había roto ningún hueso.

Pero el avión estaba destrozado, y tal como Wilbur anunció, hubo que suspender las pruebas. Dos días después estaba de viaje otra vez: decidieron que iría a Francia para seguir avanzando con las demostraciones de allí, mientras que Orville haría lo propio en Washington.

En poco más de una semana de pruebas de vuelo en las colinas de Kill Devil, él y Orville habían recibido atención y elogios de la prensa como nunca antes; se habían convertido en la sensación del momento. Todavía no habían hecho ninguna demostración pública sonada, aún les faltaba sacar el conejo de la chistera ante los ojos del mundo entero.

Wilbur compró su pasaje en el *Touraine*, comunicó a Katharine desde Nueva York. «Lo que más odio es irme sin haber pasado por casa antes».

«Escribe a menudo», pidió ella en su respuesta, «y no vuelvas sin traerme varios pares de guantes —del número seis— blancos y negros, cortos y largos (...). No los compres si no son baratos».

II

El viaje hasta Le Havre transcurrió sin incidentes, el único comentario de Wilbur sobre la travesía fue: «en calma, pero con niebla casi todo el tiempo». El 29 de mayo llegó a París, y a la semana siguiente ya estaba en camino con Hart Berg buscando emplazamientos idóneos para demostraciones públicas. Así, estuvieron en Fontainebleau y Vitry; pero no encontraban nada.

La prensa francesa, enterada de su regreso, «tendía» a ser hostil, contó Wilbur a Orville. Pero a casi cualquier otro le habría parecido bastante más que una «tendencia». El popular *L'Illustration*, por ejemplo, publicó una fotografía del

Flyer tomada en Kitty Hawk, muy retocada y con el pie: «Su aspecto es muy dudoso, tiene todas las trazas de una “invención” y, por añadidura, no especialmente bien hecha».

Además, en aquellos momentos resurgía el entusiasmo popular por los aviadores franceses y sus intrépidas hazañas. Ese mismo año, Henri Farman había logrado un vuelo de casi dos minutos, y aquella primavera a finales de mayo volvió a saltar a los titulares por llevar consigo a un pasajero. Farman y Delagrange, contó Wilbur a Orville, también estaban ofreciendo demostraciones en otros sitios de Europa con gran éxito.

En cuanto a ellos, escribió Wilbur, «lo primero es coger algo de práctica y hacer demostraciones. Luego, que el futuro nos depara lo que sea».

Hart Berg aseguró a un corresponsal de *L'Auto* que el avión Wright volaría para el público dos meses después. El periodo de pruebas secretas había terminado. Los franceses serían los primeros en verlo con sus propios ojos.

¿Pero dónde? El 8 de junio, Berg y Wilbur viajaron 200 kilómetros en tren desde París hacia el suroeste, hasta la tranquila y antigua ciudad de Le Mans, de unos 65.000 habitantes, a orillas del río Sarthe en el departamento del mismo nombre. El potentado local Léon Bollée, conocido fabricante de automóviles y muy aficionado a los globos, al enterarse de que Wilbur necesitaba un buen campo de vuelo, había enviado un mensaje a Berg sugiriendo Le Mans, donde había mucho espacio llano y despejado.

Bollée fue a recoger a Wilbur y Berg a la estación en un precioso automóvil de los más grandes que fabricaba y les enseñó los alrededores en un paseo en coche: no podían haber encontrado a nadie más simpático, servicial y generoso con su tiempo que Léon Bollée.

De baja estatura y barba oscura, era muy gordo: pesaba 110 kilos. El contraste de su físico con el de Wilbur era aún más acusado que en el caso de Hart Berg. Igual que Wilbur, Bollée no había ido a la universidad; en lugar de estudiar, se había incorporado a la empresa de fundición de campanas de su padre y más tarde se metió, con gran éxito, a fabricar automóviles. («Los materiales empleados en la fabricación de automóviles en las enormes y soberbias fábricas de Léon Bollée en Le Mans son todos de calidad excelente», decía un anuncio reciente). Bollée hablaba inglés bastante bien, y Wilbur congenió con él al momento. Andado el tiempo se veía que hizo más que nadie por ayudar a Wilbur sin pedirle nada a cambio.

De todos los emplazamientos posibles, Wilbur decidió que el más adecuado era el hipódromo de Hunaudières, a unos 8 kilómetros de la ciudad. Estaba totalmente cercado por árboles y el terreno era irregular, pero aun así, contó a Orville, creía que serviría a sus fines. Bollée dijo que vería qué podía organizar. También ofreció a Wilbur una gran nave en su fábrica donde montar el Flyer y la ayuda de algunos de sus obreros.

Tres días después, con Wilbur ya de vuelta en París, Bollée le comunicó que podrían usar el hipódromo de Hunaudières. Al día siguiente, para iniciar los preparativos, Wilbur se compró unos monos y calzado de trabajo y un sombrero de paja.

Una tarde se sentó en el elegante salón estilo Luis XVI del apartamento de Berg para dar una entrevista al periodista francés especializado en aviación François Peyrey. El joven sabía que era la primera vez que Wilbur concedía una entrevista en Francia; Berg la había organizado. Hablaron de los ensayos de Kitty Hawk, de motores y patentes, y de por qué había elegido Le Mans para las demostraciones. Pero el propio Wilbur, de quien Peyrey recelaba al principio, acabó siendo el centro de interés.

«El señor Hart O. Berg, rompiendo el hielo para la entrevista, me ofreció un café y abrió una caja de puros», escribió Peyrey. «En el humo azulado, todas mis dudas fueron desvaneciéndose una por una. Entre las volutas de humo escruté cómo el rostro fino y serio de Wilbur Wright contrastaba con los ojos amables, inteligentes y brillantes que lo iluminaban (...). Tuve que admitirlo: no, este hombre no es un embustero».

Aquella entrevista marcó un importante inicio. En los meses siguientes, François Peyrey escribió algunas de las observaciones de primera mano sobre Wilbur más atinadas que jamás se publicaron.

* * * *

Wilbur llegó de nuevo a Le Mans cerca de la medianoche del 16 de junio y se instaló en una habitación del Hôtel du Dauphin que daba a la plaza mayor de la ciudad, la Plaza de la República. A primera hora del día siguiente, en la fábrica de Bollée, deseoso de iniciar la reconstrucción del Flyer, empezó a abrir las cajas. No daba crédito a lo que veía. Dos meses atrás, en Kitty Hawk, había encontrado su

antiguo campamento devastado; ahora era el Flyer lo que veía destrozado, y la furia se apoderaba de él.

Una docena o más de costillas estaban destrozadas, un ala totalmente rota, la tela desgarrada en incontables sitios. Todo era una densa maraña: radiadores reventados, ejes de hélices rotos, palas totalmente retorcidas. Faltaban los cables principales, los asientos, todas las tuercas y tornillos.

En una carta escrita aquel mismo día estalló contra Orville como quizá nunca lo había hecho antes, culpándole del peor embalaje que había visto: «Estoy seguro de que, con una pala, yo podría haber metido las cosas en un par de minutos y el resultado habría sido el mismo. Nunca he visto semejante prueba de estupidez». Ponerlo todo a punto para volar iba a llevarle mucho más tiempo de lo que había pensado, y no tenía a Orville ni a Charlie Taylor para ayudarle.

Se puso manos a la obra inmediatamente, ordenando las cosas y reparándolas. «Hoy he dedicado todo el día, y ayer unas cuantas horas, a sustituir las costillas rotas en las alas», anotó en su diario el 18 de junio.

He tenido que desmontar un ala entera para arreglarla. El acabado de muchas cosas es peor que en la antigua máquina. El cable trasero no venía bien protegido; las arandelas de las costillas, fijadas en el otro lado; no hay topes en los extremos de las costillas para que las alas no se vayan hacia atrás, ni conteras de acero en la viga frontal inferior bajo los montantes más pesados; tampoco hay holgura suficiente en las bisagras traseras de las alas, y todavía hay que forrar las juntas de los bastidores de hélice.

Los mecánicos de la fábrica de Bollée hacían todo lo posible por ayudar, pero al principio no fueron de gran utilidad. «Me ha costado muchísimo trabajo montar el ala», contó a Orville en otra carta. «Como era el único con suficiente fuerza en los dedos para unir bien los cables, tuve que montarlo todo yo solo (...). Todavía no había hecho ni la mitad y ya tenía las manos casi en carne viva».

«Estoy ensamblando todo», añadió, «se ve a las claras que tenías la mente en otra cosa mientras trabajabas el verano pasado».

Pero después Wilbur se enteró de que todo el desastre y los daños no se habían producido en Dayton, sino en Le Havre, por negligencia de los inspectores de aduanas franceses, y enseguida pidió perdón a Orville. Este sabía que su hermano estaba muy nervioso y no le costó perdonarle.

Wilbur trabajaba constantemente. Instaló los montantes y los cables, y pasó un día entero reparando el viejo motor al ver el «pésimo» resultado del trabajo que había pedido a los mecánicos franceses. «Tengo que hacer yo mismo prácticamente todo el trabajo, y es casi imposible explicar a estos mecánicos lo que necesito cuando solo uno de cada cuatro entiende el inglés».

Fiel a las normas de vida de los Wright, no trabajaba los domingos; los dedicaba a escribir cartas o a hacer turismo. Estaba muy cómodo en el Hôtel du Dauphin, donde, según la revista *Motor Car Journal*, «no había lujos: solo comida normal, abundante, cocinada y servida por el *patrón-chef*», exactamente lo que Wilbur quería. Y le alegraba decir que Le Mans era una «ciudad a la antigua usanza, casi tan apartada del mundo como Kitty Hawk». Le encantaba el repicar de las campanas —las campanas de Bollée— en la iglesia del otro lado de la plaza, y le gustó describir en detalle para los de casa el edificio más alto de la ciudad, la colosal Catedral de Saint-Julien.

Desde lo alto de un cerro sobre el río Sarthe, la catedral dominaba el apretado conjunto de edificaciones y casas medievales del casco antiguo de la ciudad, cuyos primeros pobladores fueron los romanos. La catedral no tenía torre; lo que distinguía su singular exterior eran unos prominentes arbotantes dobles y también la rara combinación de los estilos románico y gótico en un solo edificio, que se apreciaba mejor en el interior. El románico tenía casi novecientos años (se remontaba al siglo XI), mientras que la parte mayor y más espectacular se había erigido en los siglos XIV y XV. La mezcla, que se apreciaba claramente a primera vista, era lo que más le gustaba a Wilbur.

Como escribió a Katharine, «los arcos abrían el espacio entre las naves y el coro elevándose de tal forma que, desde el muro exterior del pasillo lateral, puedes ver lo más alto de la nave central, por encima del coro, y las magníficas vidrieras del claristorio». No era solo la luz y los vivos colores de las antiguas vidrieras, sino que toda esa luz y color inundaban también la parte superior de la catedral, de unos 34 metros de altura.

Si en aquel momento sintió una conexión entre el anhelo de elevación inherente a aquella increíble creación humana y su propio e incansable esfuerzo en igual sentido, no lo mencionó; pero parece muy improbable que no lo notara.

Días después, Wilbur asistió a la misa del domingo en la catedral y vio que la única parte que comprendía o en la que podía participar era la colecta. En todo caso, el

gran edificio, le dijo a Katherine, «me parece cada vez más un exponente de la mejor arquitectura que he visto».

Por otro lado, en la plaza pública junto a la catedral, añadió, había un mercado al aire libre y, por si fuera poco, además se había instalado un circo ambulante.

Describió lo cómodo que era el hotel, alabando especialmente la comida, la mejor que había conocido en Europa: era abundante y nada complicada. Un día contó que había comido rodajas de tomate, pepino, lengua asada con champiñones, chuletas de cordero con patatas nuevas, «una especie de tarta» y un platillo de almendras. Nunca había estado tan cómodo fuera de casa, dijo, acaso queriendo expresar que sitios como el Meurice le parecían demasiado lujosos para estar cómodo. Nadie del hotel entendía una palabra de inglés, pero todos le atendían lo mejor posible.

Su primer encuentro con la sopa de letras le dio ocasión para añadir un toque del humor que, lo sabía, Katharine apreciaría especialmente.

Me quedé un poco estupefacto y desconcertado la otra noche cuando me senté a cenar y vi que la sopa, parecida a un caldo con fideos, adoptaba todo tipo de formas curiosas, incluidas las letras del alfabeto. Pensé que deliraba. Al indagar más en la cuestión, supe que habían pasado la masa por unos moldes para hacer las diferentes letras, ¡y también números! Era como asomarte a un «cajón tipográfico» de imprenta, pero más divertido, porque cada cucharada de sopa traía una combinación.

Sin embargo, en la fábrica de Bollée casi no avanzaba. «Tengo que hacer todo el trabajo, porque no hay planos donde se vea todo el ensamblaje y explicándolo tardo más que haciéndolo yo solo».

Tengo un ayudante, pero no es buen mecánico; no tiene ingenio ni iniciativa, y su vocabulario es reducido. Cuando le digo «Pásame el destornillador», a veces me mira embobado o, las más de las veces, sale corriendo como si me hubiera entendido, y después de esperar un buen rato, cuando al final lo cojo yo mismo, me doy cuenta de que no ha entendido el significado específico de la palabra «pásame» en esa frase.

Pierdo muchísimo tiempo en cosas que no debería estar haciendo yo (...).

Hasta ahora tengo los planos [alas] principales cosidos y he puesto cables nuevos en diversos lugares. Los patines están colocados y el motor montado y

ajustado, listo para funcionar, con la magneto de encendido también está instalada. Todavía tengo que colocar la transmisión y las espiras [hélices], que no debería costarme mucho. Pero aún me faltan el timón delantero con su bastidor y cableado, y también el trasero.

A los obreros que trabajaban con él en la fábrica les admiraba su minuciosidad y su destreza, el hecho de que él se hiciera sus propias piezas cuando lo necesitaba, incluso una aguja si hacía falta; y que al sonar la sirena, empezara a trabajar o lo dejara como si fuera uno de ellos.

La tarde del 4 de julio ya había montado el motor y, contraviniendo su horario de trabajo habitual, seguía en su puesto a las seis. Léon Bollée le hacía compañía mientras probaba la velocidad del motor. De pronto, haciendo esta prueba, el manguito de un radiador se soltó y le cayó encima un chorro de agua hirviendo. El antebrazo izquierdo se llevó la peor parte, porque se había arremangado la camisa y lo tenía al aire; pero también se escaldó el pecho.

Bollée lo tendió con cuidado en el suelo y corrió a buscar ayuda. «Por fortuna, había ácido pícrico en el botiquín de la fábrica», contó a Hart Berg, «y en menos de un minuto, lo habíamos envuelto en vendas empapadas en el ácido».

Fue un accidente muy grave, pero la prensa, como acostumbraba, logró que sonara aún peor. Y Wilbur, como acostumbraba, le restó importancia al escribir a casa: casi toda la carta que escribió tres días después fue para contarles que el médico de allí parecía un veterinario curando a un caballo. De todos modos, insistió en que estaba prácticamente repuesto y ya no le dolía, cuando en realidad tardó un mes en usar el brazo izquierdo, lo que había empeorado mucho la presión que sufría.

No obstante, pese a todo, a primeros de agosto ya estaba dando los últimos toques a la máquina reconstruida con los restos averiados y hechos añicos de la original. El aeroplano, precisamente por eso, era distinto de los que había construido con su hermano en casa. Para más señas, este aparato no había volado aún: probarlo, incluso en condiciones ideales, era muy arriesgado. Además, ya habían pasado tres meses desde su último vuelo, que acabó en accidente.

* * * *

Casi había anochecido la tarde del 6 de agosto cuando Wilbur, Léon Bollée y Hart Berg desplegaron el chasis frontal del Flyer, montaron un par de ruedas bajo los

patines, lo engancharon al imponente automóvil de Bollée y lo remolcaron por la carretera hasta el hipódromo de Hunaudières, a 8 kilómetros al sur. Allí lo guardaron en una caseta y la prensa ni se enteró, lo que divirtió mucho a Wilbur: después de tanto merodear y vigilar, ni un solo periodista lo había advertido.

Para custodiar el avión, Wilbur durmió a su lado aquella noche y las siguientes. La caseta era muy semejante a las de Kitty Hawk, salvo que aquí disponía de retrete y podía ducharse al aire libre con una manguera. Además, un pequeño restaurante cercano servía «muy buenas comidas» y había una granja a menos de 30 metros donde podía comprar leche y entretenerse en sus visitas gracias a un niño de cinco o seis años que hablaba algo de inglés y era «un auténtico comediante».

Ni su brazo izquierdo ni el Flyer estaban en las mejores condiciones, y si la primera demostración pública fallaba, supondría un grave revés en casi todos los sentidos.

Los periodistas presentes no podían contener su creciente impaciencia, y a Wilbur le resultaban cada vez más molestos. El corresponsal del *Daily Mail* de Londres Joseph Brandreth dijo: «Por su actitud hacia nosotros, lo tachamos unánimemente de “terco”, “excéntrico” e “innecesariamente arisco”: era imposible sacar de aquella Esfinge qué quería hacer o cuándo quería hacerlo».

«Yo no les he pedido que vengan», les dijo Wilbur, «y no voy a volar hasta que esté preparado. No intentaré despistar a ningún periodista, pero si no están aquí, tampoco voy a esperarlos».

Cuando la exasperación con la prensa llegaba a un punto álgido, el simpático Berg salía de la caseta y les contaba alguna anécdota que casi siempre devolvía el buen humor a todos.

A Bollée le gustaba hablar con la prensa de Wilbur y de su conducta, y les explicó que no dejaba a nadie tocar su máquina, ni siquiera un trozo de cable. No dejaba a los mecánicos ni engrasar el motor, porque estaba convencido de que «no lo harán como es debido». Le pusieron el apodo de *Vieille Burette*, «Vieja Lata de Aceite».

No se sabe cómo, Brandreth, el reportero del *Daily Mail*, logró ver cómo vivía el excéntrico estadounidense:

En un rincón de la caseta está su «habitación»: un cajón de embalaje de baja altura y sin tapa. Encima del cajón, apoyado en los cantos, está su estrecho camastro. Hay un trozo de espejo clavado en la pared lateral junto a un lavamanos. Un baúl, un hornillo de gasolina —él mismo se prepara el desayuno— y una banqueta plegable completan su mobiliario. Se baña con

una manguera acoplada a un pozo que está a 20 metros. Duerme prácticamente bajo las alas de su aeroplano, y a primera hora del día empieza a trabajar, silbando todo el rato.

III

El sábado 8 de agosto —octavo día del octavo mes del octavo año del nuevo siglo— hizo un día inmejorable. El cielo era una gran bóveda azul sin una sola nube. La brisa, del noroeste, era un poco más suave de lo que Wilbur habría querido; pero estaba decidido a volar.

La noticia de los preparativos en el hipódromo había corrido como la pólvora, y tal como se presentaba el día, parecía seguro que el espectáculo iba a empezar. El público era sobre todo gente de Le Mans, y aunque no era multitudinario, creaba el ambiente alegre que correspondía a la ocasión. Las pequeñas gradas de madera empezaban a llenarse, todo era como en las carreras de caballos: los caballeros con sombreros de paja y panamás, las damas con largas faldas veraniegas y enormes pamelas con velo para protegerse del sol.

Aquí y allá podía verse a jóvenes de la ciudad subidos a los árboles que rodeaban la pista. Era la atmósfera de una excursión estival: un cuadro tan distinto y alejado de Kitty Hawk, en Carolina del Norte, como cabía imaginar. Algunas parejas habían llevado cestas de viandas. Todo el mundo charlaba alegremente esperando a que sucediera algo; las horas pasaban.

Personalidades llegadas de fuera se entremezclaban con el gentío. Había dos oficiales rusos de uniforme y Ernest Archdeacon, del Aeroclub de Francia, conocido por su incredulidad respecto a los Wright, y también el aclamado aviador francés Louis Blériot, quien suscitaba el mayor el interés. No se sabe qué pensaba Blériot esperando allí sentado, pero Archdeacon no dejaba de airear lo convencido que estaba de que Wilbur Wright se estrellaría, y parecía contento al explicar a sus vecinos de grada que todo estaba «mal» en el avión Wright.

El abierto menosprecio de Archdeacon por los hermanos Wright había quedado muy claro en una cena del Aeroclub en París en octubre de 1907, cuando declaró:

Los famosos hermanos Wright todavía hoy pueden decir cuánto deseen. Si es verdad que fueron los primeros en volar, y cada vez lo dudo más, no pasarán a la historia con esa gloria. Lo único que deberían haber hecho es desechar sus incomprensibles pretensiones de misterio y, como Santos-Dumont y

Farman, realizar sus ensayos a plena luz del día y ante jueces oficiales, rodeados de miles de espectadores.

Allí presentes también, y en nutrido número tal como se esperaba, estaban los representantes de la prensa: reporteros y corresponsales de París, Londres y Nueva York, todos esperaban la que bien podría ser una de las mayores noticias de la época.

* * * *

Wilbur, que se había levantado temprano como siempre, no parecía tenso ni agitado. Esa «callada seguridad en sí mismo» era tranquilizadora, dijo Hart Berg después:

Algo que resaltaba aún más lo imponente que parecía, al menos para mí, era que no se había vestido como quien va a hacer algo osado o insólito. Por supuesto, no llevaba casco ni chaqueta especial de piloto, ya que tales prendas entonces no existían; pero allí lo teníamos con su traje gris normal y corriente de siempre y una gorra. Y, como casi siempre que no llevaba mono, con cuello alto almidonado.

Dentro de la caseta, Wilbur siguió con los preparativos, comprobándolo todo con gran concentración. Como dijo un observador de la prensa: «Ni la impaciencia de todo el público que esperaba, ni las burlas de los rivales, ni la presión de una situación económica no siempre fácil podían inducirle a pasar por alto un problema sin haber hecho todo lo posible por entenderlo y ponerle solución».

Para los espectadores, lo único que anunciaba algo de lo que tal vez estuviera a punto de suceder era la pista de lanzamiento con la alta catapulta de cuatro patas en el centro del campo y el carril de salida perpendicular a las gradas, apuntando directamente a los árboles del otro extremo del campo.

Cerca de mediodía, Hart Berg salió al campo para anunciar con un megáfono que no se permitía hacer fotos. Con grandes aspavientos y tras un rato deliberando, los desesperados fotógrafos de prensa, que habían esperado día y noche, acabaron dando su palabra de que no harían ninguna fotografía si el señor Wright accedía a

permitirlas el lunes. Para asegurarse de que ningún aficionado tomara fotos, un fotógrafo de prensa patrullaría el campo en bicicleta.

Eran ya casi las tres de la tarde cuando abrieron las puertas de la caseta y llevaron rodando el reluciente Flyer blanco a pleno sol, donde Wilbur siguió rematando detalles. Luego recorrió andando el campo a lo largo y a lo ancho, comprobó que el carril de salida miraba directamente al viento, inspeccionó la catapulta para ver que todo estuviera en orden y supervisó la subida de la pesa de hierro, sin apresurarse lo más mínimo en ningún momento.

Berg, Bollée y varios otros le ayudaron a empujar la aeronave, subida para ello a dos pares de ruedas. Avanzaron suavemente hasta mitad del campo, y allí la colocaron en el carril de salida.

Por fin, a las seis y media, ya atardeciendo, Wilbur se echó la gorra hacia atrás y dijo en voz baja a Berg, Bollée y los otros: «Caballeros, voy a volar».

Se sentó en el asiento de la izquierda. Dos hombres arrancaron el motor haciendo girar las palas de sendas hélices. Descontento con un ruido que hizo el motor al calentar, Wilbur llamó a un mecánico que estaba en la parte de atrás de la máquina y le preguntó por cierto ajuste de último minuto en el motor. El hombre respondió que se había hecho. Según un testigo ocular, «Wilbur se quedó sentado unos instantes sin decir nada. Luego bajó despacio de su asiento de piloto y rodeó la máquina solo para ver con sus propios ojos que de verdad, sin la menor sombra de duda, se había hecho aquel ajuste y se había hecho bien».

Wilbur volvió a su asiento, soltó el resorte, la pesa cayó y la máquina recorrió el carril, elevándose por fin en el aire.

Los vítores subieron mientras él se alejaba hacia una fila de altos álamos, donde, casi en el último minuto, bajó bruscamente el ala izquierda para girar hacia ese lado, dio la vuelta describiendo una elegante curva y volvió volando hacia las gradas.

Los que tenían prismáticos habían visto cómo inclinó las alas para girar y dar la vuelta con la naturalidad de quien monta en bicicleta. Muy cerca del punto de salida, hizo otro giro perfecto para describir otra circunferencia completa, todo a una altura de diez a 12 metros, antes de aterrizar suavemente a 15 metros de donde había despegado. El tiempo total que estuvo en el aire fue de casi dos minutos; la distancia cubierta, 3 kilómetros.

Maravillada, la multitud jaleaba y gritaba, sin poder creer lo que había visto. Al decir del *Paris Herald*, «lo increíble no fue tanto la longitud como la índole del

vuelo». Hubo gritos de «*C'est l'homme qui a conquis l'air!*» (« ¡Es el hombre que ha conquistado el aire!»), e «*Il n'est pas bluffeur*» («No es un embustero»). Uno de los pilotos franceses allí presentes, Paul Zens, que llevaba esperando desde la mañana, dijo a un reportero: «Habría esperado diez veces más por haber visto lo que he visto hoy».

«Estamos en la infancia comparados con los Wright», comentó otro piloto, René Gasnier, y Louis Blériot afirmó rotundamente: «Considero que para nosotros en Francia, y en todas partes, se ha iniciado una nueva era en el vuelo con motor». Recuperando el aliento, Blériot aseguró que aún no tenía la calma necesaria para expresar todo lo que sentía, y solo pudo exclamar: «*C'est merveilleux!*».

Los espectadores saltaron al campo ondeando sombreros y brazos; todos querían estrechar la mano al héroe. Hart Berg, sabiendo que a Wilbur lo le gustaban esas cosas, hizo todo lo posible por impedir que los hombres besaran a Wilbur en ambas mejillas. «El entusiasmo», informó *Le Figaro*, «era indescriptible». Hasta Wilbur perdió su habitual flema, «abrumado por el éxito y el desenfrenado júbilo de sus amigos Hart O. Berg y Léon Bollée».

Entonces, «con mucha serenidad» y el rostro iluminado por una sonrisa, metió las manos en los bolsillos y se fue silbando. Aquella noche, mientras la ciudad normalmente tranquila de Le Mans estaba de fiesta, el héroe se retiró pronto a su caseta.

* * * *

Aquel sábado de verano en Le Mans, Francia, cuando el nuevo siglo XX todavía no había cumplido ni ocho años, un pionero estadounidense por fin había presentado al mundo el milagro que su hermano y él habían creado solos, y, en menos de dos minutos, había demostrado a los presentes y de una forma inédita hasta entonces en ningún lugar de la tierra, que era el inicio de una nueva era.

En menos de veinticuatro horas, la noticia saltó a los titulares en todas partes:

«*WILBUR VUELA*» (Le Matin); «*EL SEÑOR WILBUR WRIGHT HACE SU PRIMER VUELO: EXPERTOS FRANCESES IMPRESIONADOS POR LA SUAVIDAD DEL VUELO*» (Paris Herald); «*PRODIGIOSA ACTUACIÓN, ESCEPTICISMO EUROPEO DISIPADO*» (London Daily Mail); «*TRIUNFO DE LA AVIACIÓN*» (Echo de Paris); «*WRIGHT MUESTRA SU*

SUPREMACÍA EN EL AIRE» (Chicago Tribune); *«EL AEROPLANO WRIGHT ASCIENDE COMO UN PÁJARO»* (Dayton Journal).

«No solo fue un éxito», dijo *Le Figaro*, «sino el triunfo (...), la victoria decisiva de la aviación, y la noticia revolucionará los círculos científicos de todo el mundo».

«El misterio que parecía inextricable e inexplicable ya se ha despejado», declaró *Le Matin*.

Wright voló con tal soltura y facilidad que ya nadie puede dudar de los enigmáticos experimentos realizados en Estados Unidos, pues tampoco cabe duda ya de que puede permanecer una hora en el aire. Ha sido la visión más extraordinaria de una máquina voladora (...).

Wilbur Wright, según Joseph Brandreth del *Daily Mail* londinense, había hecho «el vuelo en aeroplano más prodigioso jamás presenciado a este lado del Atlántico». La longitud del vuelo no era lo que importaba, sino que su control del aparato había sido absoluto, y, por todos los indicios, podría haber seguido en el aire casi indefinidamente.

Los héroes de la aviación francesa se unieron al coro de aclamaciones. «Ni uno solo de los antiguos detractores de los Wright se atreve hoy a cuestionar los anteriores ensayos de estos hombres que verdaderamente han sido los primeros en volar», anunció la respetada revista *L'Aérophile*. Hasta Ernest Archdeacon, que tanta incredulidad había mostrado mientras esperaba en las gradas, se apresuró a reconocer que se había equivocado: «Durante mucho tiempo, demasiado, en Europa hemos acusado a los hermanos Wright de mentir (...). Hoy son venerados en Francia, y para mí es un gran placer contarme entre los primeros en disculparse por esta flagrante injusticia».

Hart Berg, eufórico, quería que Wilbur volara otra vez al día siguiente, pero Wilbur se negó. La prensa francesa lo explicó: «Hoy es domingo y al señor Wright, como buen estadounidense, ni se le ocurriría quebrantar el descanso de este día». El gentío que se desplazó a Hunaudières tuvo que contentarse con mirar el hangar cerrado.

El lunes 10 de agosto se reanudó la demostración y llegaron más de dos mil espectadores; esta vez también había estadounidenses. Las posadas y cafés de los alrededores estaban «haciendo su agosto». Los que hicieron el esfuerzo de viajar

hasta allí iban a quedarse aún más deslumbrados con el espectáculo que quienes habían ido dos días antes. Era otro perfecto día de verano, pero a medida que pasaban las horas de espera, el calor apretaba. Aun así, nadie se iba.

Sentado entre la multitud había un capitán del Ejército francés de uniforme que llevaba una cámara. Le advirtieron de que no podría hacer fotografías y dio su palabra de que no lo haría. Pero poco después empezó a usar la cámara y Wilbur, nada más verlo, subió a las gradas «encendido de ira» y le exigió la cámara y las placas. Al principio el capitán, vacilante, se justificó, pero —según los periódicos— «el señor Wright apretó la mandíbula, se cruzó de brazos y esperó». El capitán le entregó la cámara y las placas y abandonó el hipódromo.

Tal vez fuera el calor, la tensión o la mezcla de ambas cosas hizo que Wilbur perdiera los nervios. Después dijo muy disgustado que no tenía costumbre de armar jaleo, pero que ver cómo aquel hombre rompía su palabra deliberadamente había sido demasiado para él.

La actuación de Wilbur aquella tarde fue inigualable. En uno de los vuelos se acercó demasiado a unos árboles y tuvo que girar bruscamente. El corresponsal del *Daily Mail* escribió: «En un vuelo que duró treinta y dos segundos, hizo un círculo completo de un radio de unos 30 metros y descendió con la facilidad de un pájaro en mitad del campo». Fue «la maniobra de giro más espléndida jamás realizada por un aviador».

Aquella tarde, en plena puesta de sol, Wilbur voló de nuevo, esta vez describiendo dos gigantescos ochos frente a las gradas y aterrizando exactamente en el punto de salida. Una aeronave que dibujara un ocho en el aire era algo que nunca se había visto antes en Europa.

Blériot había quedado tan admirado con lo que vio el sábado que el lunes volvió. Esta vez también estaba allí el pionero aviador francés Léon Delagrangé, que, al oír las noticias de la actuación de Wilbur el sábado, interrumpió sus propias demostraciones en Italia para volver a toda prisa a su país. El ocho de Wilbur impresionó tanto a ambos como al resto del público. « ¡Vaya paliza nos ha dado! ¡Simplemente no existimos!», exclamó Delagrangé.

Como dijo Léon Bollée, arrebatado: «Ya lo han visto todos con sus propios ojos».

* * * *

El creciente entusiasmo popular por las noticias de Le Mans trajo consigo una cada vez más curiosidad por el protagonista de las noticias. La máquina Wright había demostrado ser real. Pero ¿y el estadounidense que la pilotaba, cómo era?

Los corresponsales y otros de los presentes hicieron todo cuanto pudieron por dar alguna clave, ya que no respuestas. En una memorable semblanza escrita para el *Daily Mail*, Joseph Brandreth, que no parecía muy seguro de que Wilbur le cayera bien (por una carta a Katharine, sabemos que tampoco a Wilbur le gustaba el periodista), señaló que Wilbur le recordaba a un pájaro: a un pájaro extraño. Sobre todo la cabeza sugería la de un ave, «y las facciones, dominadas por su nariz larga y prominente, que aumentaba su parecido a un ave, eran largas y huesudas». Brandreth escribió que ya en su primer encuentro Wilbur Wright le había parecido un fanático.

Un cronista de *Le Figaro*, Franz Reichel, fascinado por las motas doradas en los ojos de Wilbur, llegó casi a idéntica conclusión. «Las motas doradas», escribió Reichel, «encienden la llama apasionada del entusiasta que Wilbur Wright lleva dentro».

Él y su hermano hicieron de la conquista del cielo el centro de su vida. Necesitaban esa ambición y una fe honda, casi religiosa, para aceptar con tanta deliberación su exilio al país de las dunas, lejos de todos (...). Wilbur es flemático, pero solo en apariencia: lo mueve una voluntad de hierro que impulsa su trabajo.

Sin ánimo de menospreciar la valía de los aviadores franceses, Reichel escribió que mientras que Wilbur Wright volaba, ellos solo estaban empezando a «revolotear».

Léon Delagrange había sido escultor y pintor antes de convertirse en aviador, y no podía evitar preguntarse qué había detrás de aquel rostro impávido como una máscara. Al francés le era difícil comprender o simpatizar con alguien tan desprovisto aparentemente de las emociones y los deseos humanos más elementales. «Aunque este hombre a veces se digne sonreír, puede decirse con certeza que nunca ha conocido el *douceur* [dulzor] de las lágrimas. ¿Tiene corazón? ¿Ha sufrido? Un enigma, un misterio».

Dicho esto, Delagrange declaró abiertamente en su artículo para *L'Illustration* que «Wilbur Wright es el mejor ejemplo de fortaleza de carácter que he visto nunca».

A pesar de los comentarios sarcásticos y las burlas, a pesar de las trampas tendidas desde todos los frentes durante todos estos años, jamás flaqueó. Seguro de sí mismo, de su genio, guardó su secreto. Hoy quiso pasar a la acción para demostrar al mundo que no mentía.

François Peyrey, que había visto a Wilbur más que los demás y sabía más, opinaba que era «*un timide*», un tímido; un hombre sencillo, pero también «un genio» de carácter callado que podía trabajar con los obreros de la fábrica Bollée y también completamente solo, que sabía prepararse la comida y lo que le hiciera falta en casi cualquier situación. Aplicaba siempre sus propios procedimientos y a su manera, no alardeaba, jamás actuaba de cara a la galería: «La impaciencia de cien mil personas no aceleraría el ritmo de su zancada».

Es más, Peyrey, a diferencia de los demás, había descubierto la vasta cultura de Wilbur, que «en los pocos momentos en que estaba distendido» hablaba con autoridad de literatura, arte, historia, música, ciencia, arquitectura o pintura. Para Peyrey, la devoción de este hijo de predicador por su vocación se asemejaba a la de un iluminado que dedica su vida a una causa religiosa.

Al final de un largo día en Le Mans, Peyrey sorprendió a Wilbur con la mirada perdida en la distancia, como soñando despierto. Le recordó, escribió Peyrey, «a un monje en un monasterio perdido en la cumbre de una montaña inaccesible de Asia Menor (...). ¿Qué pensaba esta noche mientras el sol moría en el cielo color albaricoque?».

* * * *

El jueves 13 de agosto Wilbur voló de nuevo, y esta vez dio varias vueltas al campo. Fue el vuelo más largo hasta el momento en Le Mans y ante el mayor número de espectadores, que jaleaban cada vuelta. Tan altos eran los vítores que se elevó casi 30 metros en parte para no distraerse demasiado con el ruido.

Aún estaba aprendiendo a manejar bien los mandos, y al salir de un giro, vio que volaba demasiado bajo. Para compensar hizo una «burrada» que más tarde explicó a Orville: empujó la palanca izquierda en lugar de tirar de ella, y el ala izquierda tocó el suelo. Fue, así lo reconoció, «un buen porrazo»; pero salió ileso.

La admiración del gentío no disminuyó en absoluto. Los que más sabían del arte de volar quedaron más admirados que nunca. Un diseñador de aeronaves francés dijo a

un reportero del *New York Herald*: «El señor Wright es tan soberbio en sus accidentes como en sus vuelos».

Wilbur apenas daba crédito cómo había cambiado casi todo el mundo: la prensa, el público, los aviadores y fabricantes de aeronaves franceses. «Todas las dudas sobre quién ha creado la primera máquina voladora se han desvanecido», escribió a Katharine. No obstante, el «furor» popular podía llegar a ser irritante. «No puedo ni bañarme sin tener a doscientas personas espíandome. Por suerte, todas parecen llenas de cordialidad».

Una nueva canción, «Il vole» («Él vuela»), era un éxito popular. Además, para gran deleite de Wilbur, Hart Berg había llevado un perro callejero a su campamento, y lo bautizó *Flyer*.

La emoción en Dayton se expresó en un sincero tributo de su ciudad natal que publicó el *Dayton Herald*. Todos se enorgullecían de los hermanos, decía el periódico, y no porque fuera la fiebre del momento, sino por «su coraje, su perseverancia, su lealtad a sus convicciones, su infatigable diligencia, su ilusión y, por encima de todo, su imperiosa vocación de éxito, genuinamente estadounidense».

En una carta, Katharine dijo a Wilbur que toda la familia estaba emocionada con las noticias de Le Mans, pero que, aunque estaban muy felices y orgullosos, sentían gran inquietud por el joven Milton, el hijo de quince años de Lorin: la fiebre tifoidea amenazaba su vida. «Cuántas veces, cuántas, hemos deseado que estuvieras aquí, Jullum¹¹, desde que Milton enfermó», escribió. «Por supuesto, tu vuelo nos llena de alegría (...), pero ahora no podemos disfrutar de la mitad de nada (...). Si no fuéramos tan pobres... ¡te enviaríamos un telegrama para felicitarte!».

Una semana después, pudo contarle que Milton afortunadamente estaba fuera de peligro y que los diarios de Dayton seguían como locos con las noticias de Le Mans. Incluso habían propuesto un gran «recibimiento».

Las demostraciones estaban de momento en un punto muerto hasta que el aparato se reparara, y Wilbur tenía más tiempo para fijarse en los que le rodeaban y disfrutar de las atenciones que le prodigaban. Un fabricante local de conservas le regaló «todo tipo de sardinas, anchoas, espárragos, etcétera, etcétera, de la mejor calidad que hayas visto nunca», contó a su padre.

La gente de Le Mans es muy amable y están orgullosos por la fama que esto [las demostraciones] está trayendo a su ciudad. Recibo incontables ramos de

flores, cestas de fruta, etcétera. Los mecánicos de la fábrica de Bollée han hecho una colecta para mostrarme su aprecio con un regalo. Dicen que yo también soy un obrero.

Wilbur aceptó la oferta del Ejército francés de un campo más grande donde hacer sus demostraciones, y el Flyer, ya totalmente arreglado, se trasladó a 11 kilómetros al este, a Camp d'Auvours. «El nuevo terreno es mucho más amplio y seguro que el otro», informó a su familia, «puedo volar 6 kilómetros en línea recta y lo más peligroso que hay son unos simples arbustos». El 21 de agosto los vuelos se reanudaron en Camp d'Auvours, y las multitudes que llegaban en trenes especialmente habilitados para ello eran mayores cada día, su «entusiasmo casi incomprensible».

Aunque Camp d'Auvours estaba «perdido entre bosques», como decía la prensa, y más a desmano de la ciudad que el hipódromo de Hunaudières, ahora acudían más espectadores que nunca. «Vienen en tropel desde muy lejos» con una «curiosidad imperiosa», informó *Le Figaro*, solo para ver cómo Wilbur, por una u otra razón, no iba a volar ese día. «No importa», era la respuesta, «volveremos». Casi parecía que cuanto menos volaba, más aumentaba la curiosidad de la multitud.

El público tiene una paciencia infinita y admirable. Espera horas enteras para no ver nada (...), salvo la famosa torre de lanzamiento (...). Cuando se hace tarde y ven que Wright ya no va a volar (...), toda la gente se reúne al pie de la torre, la mide con la mirada, la toca, porque sabe lo que tendrá que hacer mañana: volver.

* * * *

Su hermano estaba muy presente en el pensamiento de Wilbur, pues en esas fechas Orville ya estaba en Washington atendiendo a los preparativos de los vuelos que iba a hacer en Fort Myer, Virginia. Anteriormente, a mitad del verano, cuando estaba a punto de iniciar sus demostraciones ante los franceses, Wilbur había recibido una carta de su padre instándolo a «evitar todo riesgo personal innecesario». Ahora fue él quien envió una advertencia muy similar a Orville: era su hermano mayor, pero también alguien que ya había sufrido varios sustos volando ante un público masivo y una prensa siempre ansiosa, siempre exigente.

Yo les digo con toda claridad que de momento solo voy a ensayar en las condiciones más favorables (...). Te recomiendo encarecidamente que no vuelas salvo que el viento esté en calma, hasta coger más seguridad. Por muchas personalidades que acudan, no vuelas salvo que fueras a volar igual, aunque no estuvieran presentes. «No te sientas obligado a hacer nada mientras no estés preparado». Sé muy prudente y ve despacio a mediodía; a esa hora hay más ráfagas de viento (...). No dejes a la gente abordarte todo el día y toda la noche. Hablar mucho desgasta y te impide prepararte para lo realmente importante. Pon límites a la cortesía. Si es necesario, fija una hora del día y niégate en redondo a atender a nadie, ni por un minuto, a otras horas. No recibas a nadie después de las ocho de la noche.

Y después de unos comentarios técnicos sobre el timón, concluyó: «Solo puedo añadir que seas extremadamente prudente».

La noche del 25 de agosto en Le Mans hubo un banquete en honor de Wilbur en el Hôtel du Dauphin. Esta vez sí quiso unirse a la celebración.

Tercera Parte

Contenido:

§9. *El accidente*

§10. *Una era sin igual*

§11. *Motivos de celebración*

§9. El accidente

«Se desplazaba por el aire con la seguridad de quien circula por una carretera de macadán. No puede compararse a nada que haya visto antes».

GUTZON BORGLUM

I

Con la gran mejoría de su joven sobrino Milton y la proximidad de su vuelta a las clases en el instituto, Katharine volvía a estar más tranquila. Orville, ya en Washington, se preparaba para las demostraciones en Fort Myer; alojado en el elegante Cosmos Club, estaba conociendo a «montones de gente importante». En cuanto a Wilbur, no pasaba un día sin que apareciera en la prensa algo sobre la clamorosa sensación que estaba causando en Francia.

Sus dos hermanos escribían a Katharine cuando podían, pero ella ansiaba saber más de otras cosas, no solo de aeronáutica. «¿Qué tal si me contaras algo en tus cartas?», riñó a Wilbur. «¿Qué más me da a mí dónde estén los árboles en el campo de prácticas? ¡Eh, que Sterchens quiere saberlo todo de las chicas guapas y las flores y el champán!».

Pero solo logró sonsacar a Wilbur que la señora Berg era «muy elegante» y «una mujer encantadora, como tú».

Orville le dijo que apenas podía dedicarse al trabajo porque el tiempo se le iba en «contestar las diez mil preguntas tontas que me hacen sobre la máquina». Un reportero del *Washington Post* expresó su asombro porque «el señor Wright, en pie, no dejaba de hablar y hablar y hablar a todo el que le preguntaba». Con todo, Orville dijo a Katharine con franqueza: «¿Me están presentando a jóvenes muy

guapas!». Lo malo era que si volvía a encontrárselas, no sabía si iba a recordar sus nombres.

«No creo que papá haya estado nunca tan bien de salud», informó ella a Wilbur con alegría, «si tú y Orville no hacéis ninguna locura para volverme loca, creo que podré capear todo esto».

* * * *

Fort Myer ocupaba una franja de terreno elevado en la orilla del Potomac perteneciente a Virginia, al oeste del cementerio de Arlington. La ordenada distribución de sus hermosos edificios de ladrillo rojo le hacía parecer un atractivo campus universitario. Desde allí podía contemplarse una buena perspectiva panorámica de Washington, a 8 kilómetros. En el centro de este puesto militar estaba la plaza de armas, que medía aproximadamente 300 metros por 200, y era allí donde Orville iba a realizar sus pruebas de vuelo.

Era un espacio aún más pequeño que el de Les Hunaudières donde hubo de trabajar Wilbur, pero tenía a su disposición una espaciosa caseta que servía de hangar y una docena de militares dispuestos a ayudarlo. Iba y venía desde la ciudad en tranvía.

Después de varios días de problemas con el motor, con la ayuda de Charlie Taylor y Charlie Furnas que llegaron de Dayton logró poner todo en orden conforme a lo programado. Sería la primera actuación pública de un avión Wright ante un gran número de espectadores en los Estados Unidos; y la máquina en la que Orville iba a elevarse por el aire nunca había volado hasta entonces.

No fue hasta avanzada la tarde del 3 de septiembre cuando la llevaron rodando hasta su posición. Orville estaba muy nervioso, era evidente. «Por primera vez desde que llegó a la ciudad», escribió un reportero del *New York Times*, «el señor Wright ha dado claras muestras de nerviosismo. Sus facciones parecen más marcadas que nunca, y nadie ha dejado de advertir su aire sigiloso y preocupado; es como si estuviera haciendo un esfuerzo tremendo por controlarse».

Apenas podía estarse quieto. Se subía a un caballete para examinar el ala superior y al minuto siguiente estaba a gatas sobre manos y rodillas ajustando el mecanismo de arranque. «Está a punto de perder los nervios», se oyó decir a otro corresponsal. Había poco público presente. En Washington todavía no había corrido la voz de lo que sucedía en Fort Myer. Por fin, sobre las seis de la tarde, Orville subió a su

asiento, el motor arrancó y las grandes hélices ya «cortaban el aire a toda velocidad» cuando gritó: « ¡Soltadla!».

Las pesas de la catapulta cayeron y el avión salió disparado por el carril, avanzó 15 metros o más volando casi a ras de la hierba y se elevó en el aire. Todo el mundo gritaba.

Al llegar al fondo del campo de ejercicios, Orville giró, dio la vuelta y emprendió el regreso. El raso blanco de las dobles alas resaltaba mucho contra la oscura silueta de los árboles que bordeaban el cementerio de Arlington.

El gentío prorrumpió en aclamaciones de «frenético entusiasmo» cuando el avión describió una circunferencia a unos 10 metros de altura y volvió a alejarse por encima del campo; pero de pronto viró hacia el hangar de madera, descendió bruscamente y se estrelló contra el suelo.

La gente acudió corriendo y encontró a Orville sacudiéndose el polvo de la ropa tranquilamente. «Esto demuestra que necesito mucha práctica», dijo.

Calculaba que había volado más o menos kilómetro y medio a unos 64 kilómetros por hora. Según su contrato con el Ejército, los hermanos recibirían 25.000 dólares si el Flyer alcanzaba los 64 kilómetros por hora en la prueba de velocidad.

Al día siguiente, viernes 4 de septiembre, Orville y el Flyer permanecieron en el aire más de cuatro minutos, dando cinco vueltas y media a la plaza de armas con perfecto control: cubrió 5 kilómetros sin ningún percance. Al presidente de la junta a cargo de las pruebas, el comandante George Squier, le pareció un vuelo «espléndido». El Flyer «parece responder perfectamente en todas tus maniobras, y el aterrizaje ha sido una maravilla», le dijo a Orville. Otros oficiales dijeron que era la mejor exhibición que habían visto nunca.

Durante los días siguientes, Orville voló magistralmente una y otra vez, batiendo una marca mundial tras otra. Nunca había sucedido que los dos «mecánicos de bicicletas» y sus máquinas voladoras causaran sensación simultáneamente a ambos lados del Atlántico: se habían convertido en un circo transcontinental con dos pistas. Solo que ahora era el más joven y el menos conocido de los dos al que tocaba ser protagonista.

A primera hora de la mañana del miércoles 9 de septiembre, con relativamente pocos espectadores presentes, Orville dio cincuenta y siete vueltas a la plaza de armas de Fort Myer, permaneciendo en el aire casi una hora. Cuando la noticia de que quizá volara otra vez por la tarde llegó a Washington, las oficinas cerraron y más de mil altos cargos públicos —miembros del Gabinete, directores de

Departamento, personal de embajadas, congresistas— cruzaron el Potomac en tranvía y en una avalancha de automóviles para verlo de primera mano.

«A las cinco y cuarto, cuando el sol desaparecía en el horizonte de Virginia», escribió el corresponsal del *Dayton Journal* allí presente, «el último invento con el que el hombre está dominando las leyes naturales se elevó majestuosamente por el aire y surcó el cielo sobre el campo de ejercicio».

El aeronauta subió cada vez más, giró suavemente para bordear el fondo del campo y siguió adelante cada vez más rápido (...). Vuelta tras vuelta, la máquina avanzaba disparada, doblando las esquinas a toda velocidad; parecía un bólido circulando por una pista imaginaria en el aire.

Describió cincuenta y cinco circunferencias dando la vuelta al campo y permaneció en el aire un tiempo total de una hora y tres minutos, estableciendo una nueva marca mundial. En Dayton, el *Herald* lo calificó de «la mayor proeza de aviación registrada hasta ahora».

Al día siguiente, el 10 de septiembre, contra un fuerte viento, Orville estuvo en el aire todavía unos minutos más.

Preocupado porque Orville pudiera haber perdido la cuenta del número de vueltas que había dado al campo, Charlie Taylor se subió a la caseta del Flyer con un bote de pintura blanca y una brocha y empezó a trazar el número de vueltas en el tejado de tela asfáltica en cifras lo bastante grandes para que Orville las viera. La emoción del público se «agudizó» cuando Charlie dibujó los números 50 y 55. Y después empezó a hacer señales con los brazos. No fue hasta después de atardecer, al completar las cincuenta y siete circunferencias y media, cuando Orville volvió a bajar a tierra.

Tras descender en picado para aterrizar, se dirigía directamente hacia las gradas cuando los patines del avión golpearon el suelo levantando una nube de polvo. La máquina se detuvo a 6 metros escasos de la multitud.

Entre el público de aquel día estaba el famoso escultor Gutzon Borglum, que más tarde tallaría los rostros del monumento del monte Rushmore. La primera vez que vio el avión de Orville posarse en el suelo, no le impresionó demasiado. Le parecía algo que podría construir un niño; no se parecía a la máquina voladora que había imaginado. Pero Orville ya había despegado otra vez. «Podía volar a su antojo, se movía a voluntad».

Se desplazaba por el aire con la seguridad de quien circula por una carretera de macadán. No puede compararse a nada que haya visto antes (...). Las alas no parecen moverse, no hace pensar en los pájaros. Tiene vida, tiene fuerza.

Y sin embargo, era tan simple, escribió Borglum, que uno se preguntaba por qué no se había construido mucho antes.

Los coches tocaban la bocina y todo el mundo vitoreaba a Orville cuando bajó de su asiento. Al mismo tiempo le entregaron una carta de Wilbur. Orville sonrió. Era la primera carta que recibía de su hermano en dos semanas, dijo, y parecía complacerle tanto como el triunfante vuelo que acababa de hacer.

Había estado en el aire casi una hora y seis minutos, una nueva marca mundial.

Al gentío que rápidamente le rodeó le pareció «el hombre más tranquilo de todos los presentes, sin rastro de nerviosismo». Tampoco mostraba ningún signo de fatiga, y al verlo por allí, incluso preguntó al teniente Frank Lahm, miembro del comité que evaluaría las pruebas, si le gustaría subir mientras todavía quedaba algo de luz. Así pues, los dos despegaron y volaron un poco justo cuando salía la luna llena de septiembre.

Al día siguiente Orville batió una nueva marca con un vuelo de una hora y diez minutos durante el que enfervorizó a la multitud dibujando en el aire dos figuras de ocho. Realizó una maniobra tras otra, como un acróbata en plena función, a veces doblando las esquinas tan abruptamente que el avión parecía ponerse casi de canto.

Bajaba rozando el suelo [escribió un reportero del New York Herald]. Pasaba por encima del suelo a la altura de dos hombres. Subía uniformemente y con elegancia hasta que el espacio entre él y el suelo era de 45 metros (...). Pasaba casi rozando los árboles del cementerio de Arlington. En un vuelo de 58 vueltas al campo, probó todas las combinaciones de palancas y alas. En ningún momento hubo fallos de motor ni indicios de peligro.

El sábado 12 de septiembre 5.000 espectadores abarrotaban la plaza de armas. Los estadounidenses estaban viendo en acción con sus propios ojos una de las mayores invenciones de su país, algo nunca visto hasta entonces. Entre los que corrieron a felicitar a Orville estaba Octave Chanute; casi sin aliento, exclamó: « ¡Bien hecho,

muchacho!», y le preguntó cómo se sentía al hacer historia. «Muy bien», contestó Orville, «pero prefiero hacer velocidad». Fue un comentario que ocasionó más titulares de prensa en Dayton.

No había pasado inadvertido que el secretario de Guerra también había ido a ver las demostraciones y que las futuras armas de guerra, muy presentes en el pensamiento de los oficiales de Fort Myer, eran tema de conversación frecuente entre ellos. Animado por sus éxitos, Orville escribió a Wilbur: «Aquí todo el mundo está emocionado y cree que la máquina va a ser de gran importancia para la guerra».

Un nuevo libro del popular novelista británico H. G. Wells presentaba un cuadro terrorífico de la ciudad de Nueva York en llamas después de una serie de bombardeos. «No hay lugar seguro, no hay lugar en paz», escribió Wells. «La guerra llega por el aire, las bombas caen en la noche. La gente sale tranquilamente por la mañana y ve las escuadras aéreas pasar por encima... ¡derramando muerte, derramando muerte!».

Hasta el momento, los hermanos apenas se habían parado a pensar en esas posibilidades, al menos a juzgar por lo poco que escribieron o dijeron sobre el asunto.

* * * *

En Dayton nadie recordaba una ocasión de tanta euforia, sobre todo en el N° 7 de Hawthorn Street, como Katharine escribió el domingo en una larga carta a Wilbur:

Orv envió un telegrama después de su largo vuelo del miércoles por la mañana (...). El teléfono no dejó de sonar en toda la tarde. Todo el mundo quería felicitarnos. Cuando por fin me fui a la cama y ya estaba medio dormida, me sobresaltó un timbrado a la puerta (...). Salté de la cama pero no me desperté hasta mitad de camino escaleras. Vi a un hombre en la puerta y, mirando por la cerradura, le dije: « ¿Qué sucede?». «Soy del Journal y me gustaría hablar con el señor Wright. Tengo un telegrama que creo le interesará». Me asusté un poco, porque parecía que no quisiera decírmelo. Le pregunté: « ¿Qué dice el telegrama?». Contestó que Orville Wright había batido un récord. Y entonces me di cuenta de que era el joven que había venido una vez antes a entrevistar a papá y el muy imbécil no había devuelto una foto que le dejó Netta. Por eso le dije: «No puede ver a mi padre, es

demasiado mayor para que lo levanten a estas horas. Y eso ya lo sabíamos antes de ayer a mediodía». Lo gracioso es que sí traía novedades —el segundo vuelo largo— y yo no quise esperar a oírlas. Me volví a la cama y su voz siguió colándose por la rendija de la puerta... hasta que llegué a lo alto de las escaleras. Y por la mañana encontré la foto pegada a la puerta. ¡Creo que no me enfadé como se merecía por despertarme a esas horas de la noche! No volví a dormirme hasta pasada la una.

El alcalde había ido a verlos, quería nombrar un comité para organizar un grandioso recibimiento a los hermanos. La gente estaba loca con la idea.

¿No ha tenido Orv buena suerte con su motor? [continuaba]. Me temo que la salud, y no solo el motor, es lo que te está impidiendo rendir al máximo. Lo estás haciendo muy bien, y sabemos que hace mucho que habrías hecho un vuelo de una hora de haber tenido tanta suerte como Orv. Como no pudo ser, me alegro de que Orv lo hiciera: ha callado la boca a los cínicos de siempre. Todos los días esperamos la noticia de que has batido un récord. Sabemos que si no ha sido así, alguna razón habrá; y tu salud nos inquieta. Esas quemaduras fueron mucho más graves de lo que pensamos durante tanto tiempo. Aquello te fastidió, estoy segura. Se te ve delgadísimo en las fotos.

Pensaba que el obispo debería ir a Washington para ver volar a Orville; ella también quería ir, pero no había dinero suficiente para el viaje de ambos: «¿Crees que podríamos arañar el dinero? Papá tiene unos 100 dólares».

Al obispo le gustaba predicar sobre lo fútil que era perseguir la fama. «Disfruta de la fama antes de que decaiga, he oído el vacío en el son de sus trompetas», había escrito a Wilbur, citando unos versos que le gustaban del poeta irlandés Thomas Moore:

*Y el penacho de gloria de la ilusoria luz
como las desvaídas líneas del anochecer.*

Pero pese a todo, estaba tan ansioso por ver a Orville en acción como los miles de espectadores de Washington. «Está empeñado en ir», escribió Katharine.

Aquel mismo domingo 13 de septiembre, al otro lado del Atlántico, Wilbur escribió a Orville para contarle la sensación que estaba causando en Europa: «La prensa lleva varios días llenando páginas de noticias sobre tus geniales vuelos, y mientras que hace una semana yo era un prodigio de habilidad, ahora no dudan en decirme que no soy más que un “soso” y que tú eres el único auténtico “gigante aéreo”. Así es la fama».

El mayor tiempo de Wilbur en el aire hasta la fecha en Camp d’Auvours era de poco más de veintiún minutos, y solo la semana anterior Léon Delagrange había hecho el vuelo más largo en Europa, permaneciendo en el aire poco menos de media hora.

Ahora tenía problemas con el motor, explicó Wilbur, y el tiempo había sido «un poco virulento». A Katharine le dijo que había recibido casi tantas felicitaciones por el éxito de Orville como por el suyo de un mes antes.

Pero en otra carta que escribió a su padre aquel mismo domingo, le confió que el verdadero problema era el constante revuelo que levantaba. No podía más. Todo el mundo parecía considerarlo un verdadero amigo y ciudadano adoptivo de Francia. Casi todas las noches dos o tres mil personas se acercaban para ver si volaba y se volvían a casa decepcionados si no era así. Un anciano de setenta años que vivía a 50 kilómetros hizo el trayecto de ida y vuelta en bicicleta casi a diario durante una semana.

Los nervios, la preocupación y, sobre todo, la fatiga que me produce la incesante marea de visitantes desde el amanecer hasta la noche, me había llevado a tal estado emocional que ya no me sentía preparado para pilotar la máquina (...). No soporto que haya gente mirándome continuamente. Me pone los nervios de punta.

A Katharine le explicó que escribía las cartas con la puerta de la caseta cerrada con llave para que no entrara nadie.

Cerca de la medianoche en Washington, desde la privacidad de su habitación en el Cosmos Club, Orville escribió a Wilbur que nunca había estado tan acelerado en su vida, y que el montón de cartas que tenía sin responder llegaba a los treinta centímetros de altura. A Katharine le dijo que tal como estaba el tiempo, probablemente tardaría aún unos días en «calmarse». En todo caso, añadió, «no creo que vaya a hacer más pruebas de vuelo».

En la breve temporada que llevaba en Fort Myer, Orville había establecido siete marcas mundiales.

Para añadir más emoción todavía, los rumores en Washington y un artículo del *New York Times* del 15 de septiembre coincidían en que el presidente Roosevelt pronto anunciaría su intención de subir al avión con Orville. A muchos les pareció muy propio de un presidente tan «dado a adherirse a lo insólito». Dos años antes había sorprendido al país sumergiéndose en submarino en las aguas del estrecho de Long Island.

«Si el presidente me pide que lo lleve a volar, no puedo negarme, por supuesto», respondió Orville cuando los reporteros le preguntaron. Pero no era muy partidario. «Lo siento», dijo, «no creo que el presidente de los Estados Unidos deba correr tales riesgos».

II

El jueves 17 de diciembre el día estaba despejado, hacía fresco y las condiciones del viento eran ideales. Cuando Orville iba a despegar, el público sumaba ya más de 2.600 espectadores. Las expectativas eran más altas que nunca.

A petición propia, se asignó como pasajero en el avión de Orville a un joven oficial del Ejército; otros dos oficiales habían volado antes con él y Orville no había puesto pega. Esta vez, sin embargo, aquel joven no le gustaba; y tampoco se fiaba de él.

El teniente Thomas Selfridge, de veintiséis años, era de San Francisco y se había graduado en West Point. Entre los ancestros que llevaban su mismo apellido había dos eminentes figuras militares: un abuelo y un tío abuelo, ambos contraalmirantes. El tío abuelo Thomas Selfridge había sido el oficial de la Marina al que en 1870 encargaron estudiar el istmo de América Central y determinar por dónde abrir un canal del Atlántico al Pacífico.

En poco tiempo, el teniente Selfridge se había convertido en uno de los expertos en aviación del Ejército más efusivos y mejor formados. Era alto, guapo y agradable, y le habían admitido en la Junta Aeronáutica del Cuerpo de Señales. También era miembro de la Asociación de Experimentos Aéreos, la AEA, una asociación en favor del progreso en el diseño de máquinas voladoras, fundada y dirigida por Alexander Graham Bell. Esto último en concreto preocupaba a Orville. El joven tenía buena formación e inteligencia, había contado Orville a Wilbur en una carta,

pero era prácticamente seguro que se trataba de un espía para Bell y los de la AEA. «No me fío de él ni un pelo».

«Selfridge intenta hacernos todo el daño posible por la espalda, pero finge gran cordialidad», Orville contó a su padre. La idea de alguien así sentado junto a él en el aire no le gustaba nada.

Además, Selfridge pesaba 80 kilos, más que ningún otro pasajero a quien Orville hubiera llevado hasta el momento. Aun así, como miembro de la Junta de Valoración, claramente tenía derecho a un vuelo, y por eso Orville había accedido.

Muy contento, Selfridge se quitó el abrigo y el sombrero de campaña, se los entregó a un amigo y se sentó junto a Orville, que, como de costumbre, llevaba traje oscuro, cuello almidonado, corbata negra y su gorra de cuadros escoceses.

Cuando a las 5.14 Charlie Taylor y Charlie Furnas hicieron girar las hélices para poner el motor en marcha, el avión avanzó por la pista y se elevó más lentamente de lo normal, según pareció a los que miraban. Recorrió de diez a 15 metros sin apenas despegarse de la hierba antes de empezar a «trepar» por el aire.

El avión volaba a unos 23 metros de altura cuando llegó al fondo del campo, dio la primera vuelta limpiamente y regresó a unos 30 metros sobre el suelo.

«Se veía al teniente Selfridge tratando de decirle algo al señor Wright», informó el *Washington Post*, «movía los labios y tenía la cara vuelta hacia el aviador, que miraba directamente al frente con el cuerpo tenso y rígido».

El avión dio tres vueltas al campo a unos 65 kilómetros por hora. En la cuarta vuelta, volando en dirección al cementerio de Arlington, Orville disminuyó un poco la velocidad. Todo parecía ir bien.

Pero de pronto, cuando el avión pasaba sobre el «garaje aéreo», se vio cómo una pieza de considerable tamaño salía despedida por el aire.

« ¡Es un trozo de hélice!», gritó uno de los oficiales del Ejército.

Orville más tarde dijo haber oído un sonido inesperado, «un leve golpeteo», en la parte trasera de la máquina. Aunque un rápido vistazo hacia atrás no le reveló nada, disminuyó la velocidad del motor e inició el aterrizaje.

Entonces, cuando estaban a unos 38 metros de altura, notaron dos golpes por abajo y un «temblor terrible». Orville apagó el motor para intentar el aterrizaje planeando. Tiró lo más fuerte que pudo de las palancas de dirección y equilibrio lateral, pero sin efecto, «y rápida como el rayo, la máquina se inclinó hacia delante y empezó a caer en picado».

Al teniente Selfridge, que había estado callado hasta ese momento, solo se le oyó exclamar en un susurro: « ¡Oh, oh!».

Los espectadores en tierra miraban con horror los bandazos que el avión fue dando hasta empezar a caer en picado «como un pájaro abatido de un disparo en pleno vuelo», en palabras de Orville.

Se estrelló contra el suelo con un golpe aterrador, levantando un remolino de polvo. Además de Charlie Taylor, unos seis hombres entre militares y periodistas corrieron a ayudar, precedidos por tres jinetes de caballería a lomos de sus monturas.

Orville y el teniente yacían boca abajo sepultados bajo los restos manchados de sangre del avión. Orville estaba consciente, pero gemía de dolor. Selfridge yacía inconsciente; un gran corte le cruzaba la frente, tenía la cara cubierta de sangre.

La escena del accidente se convirtió en un absoluto caos. Los oficiales gritaban órdenes, los automóviles tocaban la bocina. Cientos de espectadores se abalanzaron hacia allí y tuvieron que ser contenidos por los soldados de caballería, uno de los cuales gritó: « ¡Si no retroceden, arrolladlos!».

Varios médicos militares y un doctor de Nueva York que había entre el público hicieron lo que pudieron por los dos heridos hasta que llegaron las camillas y pudieron trasladarlos al hospital de la base en el otro extremo del campo.

Un reportero escribió que había visto a Charlie Taylor agacharse y aflojarle la corbata y el cuello de la camisa a Orville y luego, dando un paso atrás para apoyarse contra un extremo del avión destrozado, echarse a llorar como un niño.

Entre la multitud que se congregó a la puerta del hospital al llegar la noche estaban Charles Flint y Octave Chanute.

No fue hasta avanzada ya la noche cuando salió la noticia del hospital. Orville se encontraba muy grave; tenía una pierna, la cadera y cuatro costillas rotas, pero no se temía por su vida. El teniente Selfridge, sin embargo, había muerto a las 8.10 por traumatismo craneal grave sin haber recuperado la consciencia. Su muerte fue la primera en la historia del vuelo a motor. Ante el Cuerpo de Señales del Ejército, el comandante George Squier afirmó que el teniente Selfridge había sido un espléndido oficial con una brillante carrera por delante.

Pero ningún testigo de los vuelos de los días anteriores tenía razones para dudar de que el problema de la navegación aérea estaba resuelto. «Aunque el señor Wright no volviera a subirse a un aeroplano», dijo Squier, «su trabajo de la semana pasada

en Fort Myer le habrá asegurado un lugar imperecedero en la historia como el hombre que mostró al mundo que el vuelo a motor es una conquista».

Nadie mencionó el hecho de que el pasajero de Orville aquel día también podría haber sido Theodore Roosevelt.

* * * *

El telegrama de Fort Myer llegó al N° 7 de Hawthorn Street justo cuando Katharine volvía del instituto. El obispo Wright estaba en Indiana asistiendo a un congreso de la Iglesia.

Katharine no lo dudó en ningún momento: poniéndose en marcha de inmediato, llamó al director del colegio, le contó lo sucedido y le dijo que se tomaba un permiso indefinido. Luego metió rápidamente en una maleta la ropa que pensó necesitaría, y a las diez de aquella misma noche ya iba hacia Washington montada en el último tren.

El obispo Wright también había recibido la noticia, pero de lo poco que escribió en su diario no puede deducirse cuán aturdido o alarmado estaba. No obstante, excusó su ausencia del congreso para regresar a Dayton sin demora. Una vez allí, escribió a Orville claramente conmovido.

Me aflige tu dolor, y comprendo la decepción de ver pospuesto tu éxito definitivo como aeronauta. Pero todos estamos agradecidos de que hayas salvado la vida y esperamos que tengas una recuperación rápida aunque tediosa, y que triunfes en el futuro tanto como en el pasado.

Al final, a modo de sermón paterno, añadió: «Se aprende mucho del infortunio, la adversidad nos hace mejores personas».

* * * *

En Camp d'Auvours, eran las ocho en punto de la mañana del 18 de septiembre cuando Hart Berg llegó a la caseta de Wilbur para darle la noticia. Al principio Wilbur parecía no aceptar lo que oía; había mil espectadores en el campo, el tiempo era ideal para volar y Le Mans estaba más atestado de gente que nunca, todos deseosos de verle volar. Pero por respeto al teniente Selfridge, Wilbur aplazó todos

los vuelos hasta la semana siguiente y, encerrándose en su caseta, se negó a ver a nadie salvo a Berg y a otro par de amigos que fueron a consolarlo.

«Ahora ya sabes por qué siempre he pensado que debería estar en Estados Unidos con Orville», dijo, «dos cabezas son mejores que una para examinar la máquina».

Cuando lo dejaron solo, se sentó con la cabeza entre las manos. Pero al entrar otro amigo —probablemente Léon Bollée—, Wilbur levantó la vista con los ojos llenos de lágrimas, y dijo que si había algo que podía hacerle abandonar el trabajo de solventar el problema del vuelo, era un accidente como ése. Luego, levantándose de un salto, dijo: «No, el problema lo hemos resuelto. Lo nuestro no es un experimento, es una demostración».

Los allí presentes lo vieron luchar con sus emociones. Pidió más datos, pero no los había.

Desde que llegó a Camp d'Auvours, se había hecho con una bicicleta, y entonces la cogió y pedaleó en ella los 13 kilómetros hasta Le Mans para ver si averiguaba algo más de lo sucedido en Fort Myer. Pasó un buen rato recorriendo nerviosamente de arriba abajo el porche del Hôtel du Dauphin. Se sentía muy mal por «todo esto», dijo al reportero del *Paris Herald* que lo abordó, «me siento culpable de la muerte del pobre Selfridge, y sin embargo no me explico el accidente».

Desde luego, con un aeroplano, como con cualquier mecanismo, siempre existe la posibilidad de que algo se rompa; y sin embargo creíamos haber eliminado todo peligro (...).

Lo que más me preocupa es que mi padre, que tiene casi ochenta años, se tome todo esto demasiado a pecho. Siempre le han preocupado nuestros ensayos, pero hasta el presente nunca había tenido motivos de inquietud.

Al atardecer, Wilbur cogió su bicicleta y regresó a Camp d'Auvours.

En una carta escrita al día siguiente, dijo a Katharine que no podía evitar pensar una y otra vez que, de haber estado con Orville, el accidente nunca habría sucedido. «No quiero decir que Orville no fuera apto para el trabajo, pero sabía que iba a estar rodeado de miles de personas que, con la mejor intención del mundo, ocuparían su tiempo, agotarían sus fuerzas y le impedirían descansar como debía».

Si yo hubiera estado allí, habría ahuyentado a los visitantes mientras él trabajaba o le habría hecho ahuyentarlos mientras trabajaba yo (...). Creo

que me toman por bobo porque no me gusta que los obreros hagan el menor trabajo en la máquina. Dicen que me arrastro bajo la máquina cuando los obreros podrían hacerlo perfectamente. En parte lo hago porque así puedo ver si hay algo que no está como debiera.

Suponía que su padre estaría terriblemente preocupado por el estado de Orville, escribió para concluir, pero que las cosas al final saldrían bien. De eso estaba seguro.

En su mesa del piso de arriba en Dayton aquel mismo día, el 19 de septiembre, el obispo Wright escribió a Wilbur con un ánimo muy parecido.

Es triste que Orville esté herido, y un contratiempo que se retrase su éxito. Es lamentable que el teniente Selfridge perdiera la vida. Su muerte me ha dejado abatido. Pero el éxito de tu invento está asegurado. Llegarán días mejores para ti.

El lunes 21 de septiembre en Camp d'Auvours, Wilbur volvió a entrar en acción «cogiendo el toro por los cuernos», como le gustaba decir, ante diez mil espectadores. Voló durante una hora, treinta y un minutos y veinticinco segundos, y recorrió 64 kilómetros estableciendo otro sensacional récord mundial.

Entre la enorme multitud estaba el embajador estadounidense en Francia, Henry White. De él se dijo que había sido quién más se había emocionado y que, «olvidando por completo su habitual dignidad diplomática», cruzó corriendo el campo para ser el primero en estrechar la mano y felicitar a Wilbur.

III

Katharine llegó a Washington a primera hora de la mañana del 18 de septiembre. Charles Flint y dos oficiales del Ejército habían ido a buscarla a la estación para llevarla rápidamente en un vehículo del Cuerpo de Señales hasta Fort Myer, al otro lado del río. En el hospital la recibió el joven cirujano militar, que la llevó a la habitación de Orville.

«Vi a Orville muy mal», escribió en una carta a casa dirigida a Lorin. Se había hecho varios cortes en la cara, los más profundos por encima del ojo izquierdo. Estaba tan dolorido que no soportaba que lo tocaran. No le habían escayolado la

pierna, como ella pensaba, sino que la tenía «en una especie de receptáculo» sujeto por una cuerda al techo, le contó a Wilbur.

«Cuando entré, la barbilla le tembló y se le saltaron las lágrimas, pero enseguida se recompuso. El *shock* le ha debilitado mucho, por supuesto». A medida que avanzaba el día, Orville iba poniéndose cada vez más nervioso y tenso. «Creo que la operación de la pierna le ha dejado así. Le lavé el lado de la cara que tiene al aire, el pecho y los hombros. Eso le tranquilizó, un poco».

A Katharine le gustaron el médico y el enfermero de servicio. También contó con agrado que la habitación estaba llena de flores y había una gran cesta de fruta y una pila de telegramas sobre una mesilla, entre ellos uno que decía: «Los mil orgullosos alumnos y profesores del instituto de secundaria Steele queremos enviarle ánimos y todo nuestro apoyo».

«Responderé a las notas y telegramas», escribió ella, «hay una mesa en la habitación, puedo sentarme allí a escribir. Después puedo leerle algo». Cuánto tiempo iba a quedarse, era imposible decirlo. Su hermano no estaba gravemente herido, insistió Katharine, pero estaba segura de que tardaría semanas en poder marcharse.

Al principio se alojó en casa de una pareja, los Shearer, parientes de una amiga de Dayton. Para ir al hospital en tranvía desde Washington tenía que hacer tres trasbordos y tardaba una hora entera. Aun así, estuvo a la cabecera de la cama de Orville todos los días sin faltar uno. Algunas noches, demasiado cansada para el viaje de vuelta a la ciudad, se quedaba a dormir en el hospital.

La recuperación de Orville no fue constante. «Mi hermano pequeño ha pasado muy mala noche y esta mañana ha sido igual», contó Katharine a su padre, explicándole que tenía la pierna izquierda rota por dos sitios, pero con fracturas «limpias y en los lugares más favorables» del fémur. Los médicos estaban haciendo todo lo posible porque la pierna no se acortara, y al parecer lo estaban consiguiendo. Las costillas rotas obligaban a apretar bien los vendajes, lo que le dificultaba la respiración.

«Esta noche la pasaré aquí. Cuando llegué hoy, se calmó, y le he notado mucho más tranquilo; tanto, que he decidido quedarme toda la noche. Ahora son más de las once, y lleva dormido casi una hora. Anoche la codeína no hizo efecto; esta noche sí».

Escribió la carta el 21 de septiembre, el mismo día del vuelo en que Wilbur batió récords en Camp d'Auvours.

Will mantiene la calma, sin duda [escribió ella, sabiendo cómo debía de sentirse su padre]. ¡Una hora, treinta y un minutos, veinticinco segundos! Todos los periodistas empezaron a llamarme al hospital para decírmelo. Orville sonrió mucho al saberlo, le hizo muchísimo bien.

«Es medianoche y estoy muy cansada», escribió para terminar. «Orville sigue dormido. La enfermera de noche ha bajado a por un sándwich y un poco de té para mí».

Mientras tanto, la Junta Aeronáutica del Ejército había abierto una investigación oficial para determinar la causa del accidente. «Orville piensa que la hélice se enganchó en uno de los cables que unen la cola al cuerpo principal», escribió Katharine, «lo que dio un tirón a las alas y desestabilizó la máquina».

Como al final se comprobó, Orville tenía razón. Una de las palas de la hélice derecha se había agrietado, por lo que la hélice empezó a vibrar; la vibración aflojó un cable de acero, que se enredó en la pala, y esta se rompió y salió despedida. Como el cable servía para asegurar los timones traseros, estos empezaron a virar de un lado a otro y Orville perdió el control del aparato.

Hasta el momento, ambos hermanos habían tenido percances en los que vieron la muerte de cerca. Wilbur se había estrellado dos veces, pero salió con lesiones menores; Orville, cuatro veces: dos en Kitty Hawk y dos en Huffman Prairie. Pero como Wilbur escribió a su padre, «en nueve años de experimentación, es la única vez que algo se ha roto en una de nuestras máquinas en pleno vuelo». Tampoco ninguna había caído directamente al suelo «cabeza abajo», en picado, desde la altura aproximada de 23 metros.

Para Katharine especialmente, la única de la familia que estaba junto a Orville y podía ver su estado, era un verdadero milagro que hubiera salvado la vida.

* * * *

Charlie Taylor y Charlie Furnas —«los dos Charlies», como les llamaban en Fort Myer— llegaron al hospital para mostrar a Orville la pieza de la hélice que se había roto. Los restos de la máquina, le aseguraron, estaban custodiados en la caseta, donde habían condenado puertas y ventanas con maderos, y había un guardia apostado. Estaban empacando el motor y las piezas de transmisión del avión que no

habían sufrido daños los para enviarlos a casa. Cuando terminaran, también ellos se marcharían.

El 23 de septiembre, Alexander Graham Bell y dos miembros de su Asociación de Experimentos Aéreos fueron al hospital a ver a Orville, pero les dijeron que aún no podía recibir visitas. El grupo cruzó entonces la plaza de armas hacia el cementerio de Arlington para ver el féretro del teniente Selfridge, que todavía no había recibido sepultura. De camino se pararon en la caseta. Charlie Taylor, que todavía no había enviado los restos del Flyer a Dayton, se había tomado un descanso para comer. El único de servicio era el guardia, que accedió a dejar a los visitantes entrar en el edificio donde estaba el cajón abierto con el Flyer y los restos a la vista. Bell se sacó un metro del bolsillo y midió al menos el ancho de un ala.

Ni Katharine ni Orville lo supieron hasta una semana después, pero les molestó mucho cuando se enteraron. Katharine pidió a Octave Chanute su opinión sobre el asunto y, tras hablar con el soldado que había presenciado el incidente, Chanute pensó que no era preocupante.

Cuando a su regreso a Dayton Charlie Taylor contó lo sucedido al obispo Wright, este, en una carta a Katharine, admitió que era «muy atrevido» por parte de Bell, pero «de todos modos, un asunto de poca monta». No se habló más del tema; y las intenciones de Bell nunca quedaron claras.

* * * *

Todo el personal del hospital siguió siendo muy amable y servicial con Katharine, y aunque a ella el hospital militar no le parecía del todo satisfactorio, ningún otro hospital le habría permitido quedarse allí sin una sola restricción. Los médicos y el enfermero de día eran «espléndidos». Pero cuando supo que el enfermero del turno de noche entraba a mirar a Orville solo cada media hora y que su puesto estaba en la planta de abajo, pensó que tenía que estar pendiente de Orville. Se quedaba día y noche, pues Orville lo prefería así. Muchas noches deliraba y no se le podía dejar solo.

La tensión estaba haciendo mella en Katharine. «Mi hermano ha sufrido tanto (...) y yo estoy tan cansada, que cuando llega la mañana no puedo ni coger la pluma», escribió a Wilbur para explicarle por qué había tenido tan pocas noticias suyas.

Daba largas a los reporteros y recibía a las visitas, pues no dejaban entrar a nadie a ver a Orville. Siguió contestando cartas y telegramas, y fue ella quien representó a

Orville en la ceremonia fúnebre del 25 de septiembre en que el teniente Selfridge fue enterrado en el cementerio de Arlington con todos los honores militares.

La labor que se había echado sobre los hombros no pasó desapercibida ni fue poco apreciada. Parte de la prensa concluyó que era como una enfermera y así la describió. «Tu hermana ha sido la devoción personificada», escribió Octave Chanute a Wilbur. Sin duda, lo más importante de todo es que Orville le dijo que nunca habría afrontado aquella dura prueba de no haber sido por ella.

Otras personas quisieron mostrarle su solidaridad y respeto. Alexander Graham Bell la invitó a un paseo en coche una tarde con Octave Chanute, y después cenaron en casa de Bell, en la calle 33 de Washington. Fue la única vez que salió, contó a su padre.

Cada vez añoraba más su casa y crecía su preocupación por no estar ganando nada de dinero. «He perdido ya 82 dólares y medio», contaba a Wilbur el 2 de octubre, consciente de todo el tiempo que aún le quedaba antes de poder volver a Dayton. Orville parecía mejorar, pero aún no estaba en condiciones de salir del hospital y volver a casa. La noche del 3 de octubre, la fiebre le subió a 38,3 grados sin razón aparente.

Orville tenía treinta y siete años, pero se encontraba en tal estado de postración que parecía mucho más viejo. Las probabilidades de que volviera a volar —o de que quisiera volver a hacerlo— parecían remotas, si no nulas.

Las cartas de casa y de Le Mans ayudaban mucho. La posdata de una carta de Wilbur dio a los hermanos una alegría que agradecieron especialmente. «Llevé a Bollée (110 kilos) a dar un par de vueltas aéreas al campo», escribió, «y eso causó más asombro que ninguna otra cosa que haya hecho».

«Los dos estamos locos por irnos a casa», le escribió Katharine. Llevaba una semana o así pensando en el regreso, aunque solo fuera para dormir algo. Pero Orville estaba dolorido e incómodo, no podía respirar bien. «Creo que me quedaré para llevarlo de vuelta a casa», escribió a su padre el 17 de octubre, un mes después del accidente.

Orville siguió teniendo «altibajos» que los médicos atribuían a indigestión, y su hermana empezó a cocinar para él: carne a la parrilla, caldo de carne, huevos pasados por agua. Y cuando Walter Berry, el abogado estadounidense que tres años antes había llegado a Dayton con la delegación francesa, la invitó a cenar, tuvo que rehusar. Rechazaba casi todas las invitaciones, explicó a su padre, por estar «¡demasiado cansada para hablar!».

La última semana de octubre decidieron trasladar a Orville a Dayton no porque estuviera ya recuperado, sino pensando que volver a su entorno familiar podría ayudar a calmar su ánimo. Tres días antes de la fecha fijada para su marcha, cuando dos enfermeros lo ayudaron a levantarse de la cama y sostenerse con las muletas, se le acumuló la sangre en la pierna izquierda como si estuviera a punto de reventar y casi se desmaya.

Pero el 31 de octubre, después de cinco semanas y cinco días en el hospital y con Katharine aún a su lado, subieron a Orville al tren en la estación de Washington Union.

* * * *

Un nutrido corro de gente esperaba en Dayton cuando el tren entró en la estación a la mañana siguiente. Katharine fue la primera en bajar al andén. Luego apareció Orville caminando con las muletas ayudado por dos empleados de la empresa ferroviaria. «Muchos habían ido allí a jalearse el retorno de quien había dado fama a Dayton ante el mundo civilizado», escribió el *Dayton Journal*. Pero en vez de vítores, se hizo un silencio en el que se oyeron murmullos de pena y compasión, tan demacrado y maltrecho parecía el héroe. No se permitió a nadie hablar con él, salvo a los miembros de su familia. Su hermano todavía estaba muy mal, explicó Katharine.

Lorin había ido a la estación a buscarlos, y había un coche de caballos esperando. Pero el traqueteo del trayecto en tren había sido un suplicio para Orville y había que evitar que volviera a sufrirlo en el coche. Por eso lo trasladaron despacio empujando una silla de ruedas las doce manzanas y media que había hasta Hawthorn Street.

El obispo Wright los recibió en casa, y Carrie Kayler (que se había casado y ahora era Carrie Grumbach) preparó la cena. Mentalmente, Orville estaba «igual de bien que siempre», anotó el obispo esa noche, «y su cuerpo promete estarlo a su debido tiempo». Instalaron una cama para él en el salón. Por su parte, Katharine reconoció que estaba «muerta de cansancio».

* * * *

En los días que siguieron, Orville todavía necesitó «muchos cuidados», anotó Katharine, pero estaba «aceptablemente activo»: podía pasar más tiempo levantado durante el día, a veces varias horas seguidas. El médico local que lo atendía vio que la pierna izquierda se le había acortado más o menos dos centímetros y medio —en lugar de los 30 milímetros que le habían dicho en el hospital de Fort Myer—; pero con una pequeña alza en el talón del zapato, no sería un gran problema.

Vecinos y viejos amigos del colegio fueron a visitar a Orville. La segunda semana de noviembre Charlie Taylor empujaba ya su silla de ruedas hasta la tienda de Third Street, donde habían desembalado el motor del Flyer de Fort Myer para inspeccionarlo.

«Tengo una acumulación de trabajo terrible», contó Orville a Wilbur el 14 de noviembre en la primera carta que escribía desde el accidente. Estar en casa y trabajar un poco parecían estar surtiendo exactamente el efecto deseado. Tanto mejoraron su salud y su aspecto, y tal era su progreso caminando con las muletas, que a finales de diciembre él y Katharine anunciaron que zarparían pronto hacia Francia para reunirse con Wilbur, ya que este les había dicho que los necesitaba allí.

§10. Una era sin igual

*«A cada paso que damos, la gente se
para por la calle y se nos queda
mirando».*

KATHARINEWRIGHT

I

Wilbur nunca había estado tan ocupado los días que había pasado en Le Mans. En los meses posteriores al accidente de Orville, se había convertido en un foco de atención aún mayor. Desde Benjamin Franklin, ningún estadounidense había gozado de una popularidad tan abrumadora en Francia. Como dijo el corresponsal del *Washington Post* en París, lo que despertaba tal interés no eran solo sus hazañas en el aire, sino su fuerte «individualidad». En él veían la encarnación «del espíritu de Plymouth Rock¹²», al que, desde los tiempos de Alexis de Tocqueville, los franceses especializados en el estudio de los Estados Unidos habían atribuido «el

indómito coraje y la perseverancia que caracteriza la actividad de los estadounidenses en todos los ámbitos».

El público seguía acudiendo en tropel a Le Mans en tren y automóvil desde lugares cada vez más lejanos. «Todos los días llega gran cantidad de gente no solo de los alrededores», contó Wilbur a Orville, «sino también de casi todos los países de Europa».

Durante los seis meses que Wilbur estuvo volando en Le Mans, fueron a verlo 200.000 personas. El frenesí de ver en acción el prodigio estadounidense, la posibilidad de llegar a estrecharle la mano o ser retratado con él, el revuelo que siempre causaba entre jóvenes y ancianos, hombres y mujeres, todo ello se sumaba a la emoción, como también ver a destacadas personalidades atreviéndose a surcar el cielo con él.

Primero había sido el orondo Léon Bollée, luego Hart Berg y después Edith, la esposa de este último, que fue la primera estadounidense en subirse en un avión. Para evitar el bochorno de que el aire le levantara la falda, se la ató a los tobillos con un cordel. A su regreso dijo que no se había sentido nerviosa ni había tenido «nada de miedo». Su admiración por «Míster Wright», grande ya antes, se había multiplicado por diez con su magistral manejo de la máquina. Estaría dispuesta a cruzar el canal de la Mancha en avión con él, afirmó, en cualquier momento.

Una fotografía de *Madame Berg* sentada en el Flyer junto a Wilbur Wright, su rostro radiante justo antes de despegar, se publicó en una inédita portada de revista, y el famoso modisto parisino Paul Poiret enseguida supo ver las posibilidades de aquel cordel rodeando los tobillos y diseñó una falda de tubo que causó sensación en el mundo de la moda.

A Arnold Fordyce, el hombre que había encabezado la delegación francesa en Dayton en 1906, le llegó su turno en un vuelo de una hora entera con Wilbur. Y con el jefe de la Aeronáutica Militar del Ejército francés, un tal coronel Bouttoux, Wilbur voló varias veces a solo medio metro por encima del suelo, dejando atónitos a todos.

Otro pasajero quedó tan pasmado como Edith Berg por la constante «estabilidad» en el aire: parecía como si Wilbur y él «avanzaran por una pista levadiza», escribió el inglés Baden Fletcher Smyth Baden-Powell, un oficial aficionado a la aeronáutica y hermano del fundador de los *boy scouts*; pero también le sorprendió mucho el ruido.

El señor Wright, manejando los mandos con ambas manos, dirige cada movimiento, pero su presión sobre las palancas es casi imperceptible de tan leve (...). El zumbido del motor es tan alto y las hélices montan tal estruendo todo el rato, que el viaje te deja prácticamente sordo.

Un reportero del *Paris Herald* también subió al avión, y después otro de *Le Figaro* y varios oficiales rusos. La «servicialidad de este hombre al que tantas veces describimos como un recluso es incansable», escribió el reportero de *Le Figaro*. Claramente, Wilbur lo estaba pasando en grande.

«La reina Margarita de Saboya estaba ayer entre el público», escribió el 9 de octubre. «Usted me ha permitido presenciar el espectáculo más asombroso que he visto jamás», le había dicho ella. «Princesas y millonarios se agolpan ante el Flyer», añadió, sabiendo que a Katharine le encantaría oírlo.

Era evidente que las mujeres lo encontraban cada vez más atractivo. Una dama parisina muy bella y esposa de un político prominente, habló del asunto largo y tendido y con mucha libertad con un reportero, previo acuerdo de que se respetaría su anonimato.

Su primera impresión no fue del todo favorable, confesó. «M. Wright me pareció un poco demasiado áspero y brusco. Tenía el semblante rígido y terriblemente adusto».

Pero en cuanto despegó los labios para hablar, ese halo de severidad se desvaneció. Tiene una voz cálida, compasiva y vibrante. Su regia mirada confiere a sus ojos, brillantes e inteligentes, un encanto y un refinamiento excepcionales (...). Mira directamente a los ojos de su interlocutor con franca sinceridad, y la fuerza de su mano nervuda y musculosa parece transmitir la verdad de su carácter y temperamento (...).

Me pareció uno de los hombres más notables que he conocido.

Al completar el número de pruebas de vuelo que exigía el sindicato francés, Wilbur empezó a trabajar en otro de los requisitos: formar al primero de los tres aviadores franceses, el conde Charles de Lambert, un aristócrata rubio y esbelto de cuarenta y tres años que hablaba inglés y con el que Wilbur congenió enseguida. Volaría sentado a la derecha de Wilbur en el avión, en el que instalaron un segundo juego

de mandos. En su papel de instructor, Wilbur se sentaría con las manos entre las rodillas, preparadas para tomar el control si fuera necesario.

Nunca había sido tan importante que Wilbur lograra actuaciones perfectas: ahora, después del accidente de Orville, cualquier percance se vería de un modo muy distinto, y por ello, aunque estuviera divirtiéndose mucho, la presión era también más grande que nunca. Solo escapándose al campo en su bicicleta hallaba tiempo para sí mismo. « ¡Cuánto echo de menos Kitty Hawk!», escribió a Octave Chanute. El Aeroclub de Francia iba a dar en su honor el mayor banquete de su historia, en el que Wilbur recibiría la Medalla de Oro del Club y un premio de 5.000 francos (1.000 dólares), además de la Medalla de Oro de la Academia Francesa del Deporte. «Tendré toda una colección de valiosos objetos de recuerdo cuando vuelva a casa», escribió a su hermano Reuchlin. Valoraba más aún, le dijo, las muchas amistades que había hecho entre la buena gente de Le Mans.

Meses atrás, a su llegada, no conocía a nadie. Ahora contaba entre sus mejores amigos a los que había hecho allí. Todos los niños en un radio de 20 kilómetros lo saludaban al cruzase con él pedaleando en su bicicleta. Se quitaban cortésmente la gorra y le sonreían diciendo: «*Bonjour, Monsieur Wright!*».

«En realidad son casi los únicos, salvo mis amigos íntimos, que saben pronunciar bien mi nombre», le dijo a Reuchlin. «La gente en general dice “Vreecht”, que suena terrible con el traqueteo de la “r”. En muchos sitios me llaman casi exclusivamente por mi nombre de pila, “Veelbare”».

* * * *

El banquete del Aeroclub de Francia tuvo lugar en París la noche del 5 de noviembre de 1908 en la *salle de théâtre* del Club del Automóvil en la Plaza de la Concordia. La prensa informó de que el salón de actos, «brillantemente iluminado», se había «transformado» con una «profusión» de plantas y flores. Entre los 250 invitados vestidos de etiqueta, la inmensa mayoría hombres, estaban casi todas las grandes figuras de la aviación francesa —Léon Delagrange, Louis Blériot, Alberto Santos-Dumont, Ernest Archdeacon—, además de Léon Bollée, Hart Berg y el conde Charles de Lambert. Bien visible, también estaba el gran ingeniero civil Gustave Eiffel. Y entre las pocas mujeres presentes, Edith Berg.

Una banda militar aportó el solemne acompañamiento musical que no podía faltar, y el suntuoso menú de la cena, que todos los invitados podían leer junto a su

servicio de mesa, fue *jambon d'York aux épinards* (jamón con espinacas), *faisan rôti aux croutons* (faisán asado con picatostes), *salade Russe* (ensaladilla rusa) y *Glace à l'ananas* (helado de piña).

Todo estuvo a la altura de la ocasión: la cena fue una manifestación del orgullo nacional y del elegante gusto de la época, y marcaba un punto de inflexión infinitamente prometedor en la historia.

Al entregar la Medalla de Oro, el presidente del Aeroclub M. L. P. Cailletet habló del gran cambio en la opinión pública a lo largo y ancho de Francia, y del mundo en general, desde que Wilbur Wright empezó a volar en Le Mans. Habló de cómo él y su hermano habían soportado un periodo de burlas e insultos rara vez conocido en la historia de la investigación científica. Francia, afirmó, ahora reconocía al fin el mérito de ambos.

Wilbur recibió una larga ovación y el ministro de Obras Públicas Louis Barthou pronunció un «cordial discurso de felicitación», elogiando a Wilbur y Orville por crear «con sencillez, ingenio y tesón (...) una de las invenciones más bellas de la inteligencia humana».

El señor Wright nunca se ha desanimado, ni siquiera ante las dudas y recelos. Los hermanos Wright han escrito su nombre en la historia de la humanidad como grandes genios inventores.

Se hicieron fotografías. A continuación, Wilbur se levantó de su silla en el centro de la mesa de honor. El barón d'Estournelles de Constant traducía sus palabras.

En mi nombre y en el de mi hermano, les agradezco este honor y la cordial recepción que nos han ofrecido esta noche.

Si yo hubiera nacido en su hermoso país y hubiera crecido entre ustedes, no podría haber esperado una recepción más cálida que la que acaban de darme. Cuando no nos conocíamos, no había confianza entre nosotros; hoy que ya nos conocemos es distinto, tenemos confianza y somos amigos. Les doy las gracias por esto. En el entusiasmo que nos han mostrado, no veo solo la exaltación de una persona, sino un tributo a una idea que siempre ha apasionado a la humanidad. A veces pienso que el deseo de volar como las aves es un ideal que nos legaron nuestros ancestros prehistóricos, quienes en sus extenuantes viajes por tierras inhóspitas miraban con envidia cómo los

pájaros se elevaban libremente por el espacio a toda velocidad, salvando todos los obstáculos, por la infinita autopista del aire. No hace ni diez años, la esperanza de volar había sido casi abandonada; hasta los más convencidos tenían dudas, y yo mismo, lo confieso, en 1901 dije a mi hermano Orville que no se volaría hasta dentro de cincuenta años. Dos años después, éramos nosotros los que volábamos. Esa prueba de mi ineptitud para las predicciones fue tan rotunda que desde entonces he desconfiado de mí mismo y me he abstenido de hacerlas, como bien saben sobre todo mis amigos de la prensa. Pero en realidad no hace falta mirar demasiado lejos en el futuro; ya se ve lo suficiente para estar seguros de que será glorioso. Permítannos abrir camino cuanto antes.

Una vez más, les doy las gracias de todo corazón, y al darles las gracias a ustedes, me gustaría que se entendiera que estoy dando las gracias a toda Francia.

En el momento en que Wilbur expresó su gratitud por la cálida amistad que había vivido en un país que no era el suyo, su «rictus habitual se suavizó», según un relato, y «su voz, normalmente tan clara, le tembló un poco».

Los miembros del Aeroclub y los invitados respondieron poniéndose en pie para ovacionarle. La banda tocó el himno nacional de los Estados Unidos, *The Star-Spangled Banner* [El pendón tachonado de estrellas], y Wilbur estuvo un rato en pie firmando pacientemente más de doscientos menús. «Es consciente de las pocas tareas que corresponde realizar a nuestros héroes», observó *L'Aérophile* en tono aprobador.

En las semanas siguientes, Wilbur volvió varias veces a París para recibir más tributos y premios y acudir a más cenas en su honor. Cuando no estaba siendo aclamado en tales reuniones, se le podía ver caminando a largas zancadas por el Bois de Boulogne o explorando las avenidas, mirando los escaparates de tiendas de recuerdos o parándose a contemplar tranquilamente la arquitectura de alguno de los monumentos de la ciudad.

«Todos los días recibe media docena de invitaciones», escribió un corresponsal del *New York World*. «Él acepta unas pocas y, poniéndose el sombrero y el abrigo, sale a ver a damas y caballeros que han pasado un par de horas arreglándose con la ayuda de sus doncellas y criados, poniéndose guapos para estar a la altura del honor de conocerlo».

Llegan en coches de dos caballos con cocheros y lacayos de uniforme con adornos dorados; y Wright carga con un paraguas para andar bajo la lluvia hasta la casa de la cena (...). Es simplemente él mismo de la forma más original.

Una noche en una larga conversación con él en el apartamento de los Berg en los Campos Elíseos, al correspondal le quedó claro lo mucho que Wilbur había disfrutado en París: «Es también demasiado sensible a la belleza para poder ser de otra manera».

* * * *

A primeros de diciembre, ya en pleno invierno, Wilbur envió al conde de Lambert a los confines del sur de Francia para echar un vistazo a Pau, una ciudad que se había puesto de moda como lugar de veraneo cerca de los Pirineos y la frontera con España, como posible localización para continuar las demostraciones. El conde de Lambert había crecido en esta ciudad de unos 34.000 habitantes famosa por sus castillos del siglo XIV, la caza del zorro, un campo de golf de dieciocho hoyos (el primero en el continente) y un clima que se consideraba entre los más atractivos de Europa en invierno.

Wilbur esperaba que la perspectiva de visitar un destino tan popular entre la alta sociedad de Inglaterra y Europa también podría tentar más a Orville y a Katharine —sobre todo a Katharine— a unirse a él allí en una larga estancia. Varios meses en un lugar así harían mucho bien a los dos, escribió a su hermana. «Sé que amas “el viejo Steele” [donde daba clases], pero creo que todavía lo amarías más si pusieras el océano de por medio durante una temporada. Necesitaremos a alguien que se encargue de las relaciones públicas, y el sueldo que podemos pagar será suficiente para hacer atractiva la propuesta. Así que no te preocupes por los 6 [dólares] diarios que te da la dirección del instituto».

De todos modos, ella ya estaba decidida. «Nuestro hermano y yo iremos para allá en cuanto podamos», le escribió solo unos días después, antes de que la carta de Wilbur llegara a Dayton. Katharine solo tenía que dejar bien organizado todo lo relativo al obispo, que acababa de cumplir ochenta años y no estaba para un viaje así.

En París, donde la venta de nuevos juguetes era parte de «las escenas callejeras» de Navidad, el más popular era una pequeña maqueta del aeroplano de Wilbur Wright, del que los periódicos, incluido el *Chicago Tribune*, hablaron muy bien.

Es un juguete maravilloso, refleja a la perfección los detalles más nimios; y la diminuta máquina despegando desde el suelo, hace su vuelo en miniatura y acaba aterrizando verdaderamente bien. Es «Mr. Wright» mismo quien va sentado a los mandos y maneja el juguete con el mayor realismo. Los rasgos del inventor tienen un aire inequívocamente más parisino que estadounidense; pero aun así, todos saben quién es, y sus ventas han sido rápidas y cuantiosas.

En Le Mans, aunque hacía cada vez más frío, Wilbur pasó a usar una chaqueta de motorista de cuero negro, dedicándose ahora a ensayar despegues sin catapulta. Había decidido competir en la Copa Michelin, un premio recién creado por la empresa francesa, y en esa competición no se permitían estos mecanismos de lanzamiento.

El día de la prueba, el 31 de diciembre, último día del año y fecha del último gran evento de Wilbur en Camp d'Auvours, aunque la lluvia y el frío eran casi insoportables, logró su actuación más sorprendente hasta el momento, con el vuelo más largo en tiempo y distancia que ninguno conseguido por nadie hasta la fecha: dos horas, veinte minutos y veintitrés segundos con doscientas milésimas de segundo, cubriendo 125 kilómetros. Ganó la Copa.

Sentía haberse perdido la Navidad en casa, escribió a su padre al día siguiente. «Pero no podía permitirme perder la Copa Michelin, ya que la pérdida de prestigio habría sido mucho más grave que cualquier pérdida directa. Si me hubiera retirado, los demás habrían reventado todas las marcas que les dejara. Saber que estaba dispuesto a superarlos en todo los mantendría desanimados».

Después de aterrizar, volvió a ascender de nuevo, sin importarle el frío ni la lluvia, llevando ahora con él al ministro de Obras Públicas Louis Barthou. «Me comunicó que el Gobierno había decidido otorgarnos la Legión de Honor a Orville y a mí».

II

Muchos viajeros, hasta los más avezados, habrían preferido quedarse disfrutando de la seguridad y comodidad de su casa a cruzar el Atlántico en pleno invierno. Pero Katharine Wright, que nunca había viajado por mar ni había puesto un pie en

un transatlántico, no pareció temerosa ni vacilante en ningún momento. El 5 de enero de 1909, en Nueva York, ella y Orville subieron a bordo del crucero alemán *Kaiser Wilhelm der Grosse* rumbo a Francia. Orville ascendió por la pasarela del barco lo mejor que pudo cojeando junto a ella. Katharine, que durante tanto tiempo había estado atada al trabajo y a las responsabilidades familiares, ahora por fin, a los treinta y cuatro años, se embarcaba en una aventura que hasta el momento solo había podido soñar, pues nunca había imaginado siquiera que un día llegaría a suceder.

A primeros de diciembre había hecho su primera visita a una tienda de ropa de Dayton para escoger conjunto y sombrero de viaje, y al final también metió en su baúl dos vestidos de noche nuevos, uno rosa y otro negro. Cuando sus amigos y los periodistas les preguntaban por la razón de su viaje, ella y Orville les decían que era «una especie de reunión familiar». Carrie Grumbach se había mudado al N° 7 de Hawthorn Street junto a su marido y su hijo para cuidar al obispo Wright en su ausencia.

La principal responsabilidad de Katharine sería Orville, que ya usaba bastón y no muletas, pero todavía tenía un andar muy inestable por su acusada cojera y necesitaba que alguien le acompañara para no caerse. Salvo un día de mar gruesa, por lo demás la travesía fue muy agradable. Aun así, para Orville era difícil pasear por cubierta.

Viajaban en primera, disfrutando de buen servicio y «agradable compañía», contó Katharine a su padre. Claramente, todo transcurría a pedir de boca para ella.

Desembarcaron en Cherburgo la tarde del 11 de enero y llegaron en tren a París a la una de la madrugada para encontrarse con que Wilbur los esperaba en la estación —nada menos que «con sombrero de seda y traje formal», a Katharine le encantó anotar—. Había ido hasta allí desde Pau, y le acompañaban los Berg y Arnold Fordyce, que se adelantó para entregar a Katharine un gran ramo de rosas *american beauty* del que sobresalía una bandera estadounidense.

Todos fueron al hotel Myerbeer, en los Campos Elíseos, cerca del apartamento de Berg. Después de que los demás se despidieran, los tres Wright se quedaron levantados hablando hasta las tres de la mañana.

Al día siguiente los hermanos quedaron para comer con el fabricante de neumáticos de automóvil André Michelin, que entregó a Wilbur los 4.000 dólares de la Copa Michelin. Mientras, Katharine se fue de compras con Edith Berg, «una mujer bella y muy elegante», escribió Katharine al obispo aquella noche. «Estará en Pau

conmigo, así será más agradable. Se traerá su coche y me llevará por los alrededores». Wilbur y Hart Berg ya se habían ido a Pau. Ella y Orville los seguirían poco después.

Orville también le pidió que contara al obispo que en ese momento Wilbur y él tenían 35.000 dólares en el banco en París, entre los pagos del sindicato francés y el dinero de los premios.

* * * *

El 15 de enero, viernes, Orville y Katharine salieron de París hacia Pau, a unos 640 kilómetros al sur, en un tren nocturno. De camino, sobre las siete de la mañana, el tren chocó de frente con unas mercancías: el balance del accidente fueron dos muertos y seis heridos graves. Ella y Orville no sufrieron «ni un rasguño», tranquilizó Katharine a su padre. «Cogimos un compartimento “de lujo”, y gracias a eso al menos yo me libré de una mala caída». Pero Orville, aunque salió ileso del choque, se había hecho mucho daño en el golpe y sufría fuertes dolores.

Con un retraso de cinco horas, llegaron a Pau la tarde siguiente y se registraron en el Grand Hôtel Gassion, al lado del castillo donde nació el rey más popular de Francia, Enrique IV.

El majestuoso hotel estaba al borde de un escarpado risco y ofrecía una imponente panorámica del verde valle allá abajo y los espectaculares picos nevados de los Pirineos, de unos 3.000 metros de altura, que ocupaban todo el horizonte hasta unos 50 kilómetros al sur. Para realzar más el espectáculo, el hotel también tenía un bello sendero de kilómetro y medio por lo alto del risco. Katharine y sus hermanos nunca en la vida habían visto unas montañas así hasta entonces. «Nunca vi nada tan encantador», escribió Katharine, luchando por hallar palabras que expresaran su admiración.

Wilbur no iba a alojarse en el hotel, sino en el campo de vuelo de Pont-Long, a unos 10 kilómetros de la ciudad —veinte minutos en automóvil—, donde las autoridades municipales le habían proporcionado un alojamiento lujoso (o, al menos, lujoso para su baremo) y con casi todas las comodidades, incluido un chef francés exclusivamente para él. Sin embargo, el cocinero no duró mucho, ya que sus platos eran demasiado sofisticados para Wilbur. Su sucesor tampoco le gustó. Al final, un tercer chef entendió cuál era la comida que quería el estadounidense y parece que todo fue bien a partir de entonces.

El alcalde de Pau organizó una recepción para los tres hermanos Wright en el Palacio de Invierno, en el extremo oriental del paseo de los Jardines de Pau, a la que acudieron unos quinientos invitados. Al otro lado de las palmeras y flores que bordeaban el jardín, una multitud de mirones les observaba.

Wilbur todavía no había hecho ningún «experimento», pero tal como informó el *Paris Herald*, la ciudad de Pau «se había vuelto completamente loca por la aviación».

No se habla de otra cosa más que del vuelo a motor: todo el mundo está comprándose una cámara para sacar fotos de los aeroplanos, los pintores se afanan en sus lienzos, se reparan carreteras largo tiempo descuidadas, y la alta sociedad invita a los Wright a muchas más fiestas de las que les sería posible asistir.

Días después, el *Herald* publicó en primera plana una fotografía de Wilbur, Orville y Katharine paseando por Pau. Katharine escribió en una carta que, allá adónde iban, «acaparaban todas las miradas». Solo hacía un año que Wilbur y Orville todavía trabajaban casi en secreto. Ahora Europa brindaba por ellos y ella les acompañaba.

«A cada paso que damos, la gente se para por la calle y se nos queda mirando (...). Nos hacen fotos cada dos minutos». A ella no le importaba lo más mínimo: «Un reportero que el *Daily Mirror* de Londres tenía aquí nos sacó una foto genial a Orv y a mí».

* * * *

Con los días más cálidos de febrero llegaron también muchas de las personalidades notables por las que Pau era conocida: condes y condesas, duques y duquesas, lores y damas, muchos de ellos ingleses. Había miembros del Consejo de Ministros francés, generales, magnates de la prensa y varios millonarios estadounidenses, además de un antiguo primer ministro de Inglaterra y dos reyes.

Nunca en su vida se habían codeado los tres Wright con tanta gente que, por todas las apariencias, tenían poco que hacer salvo divertirse. Tampoco se sentían fuera de lugar ni intimidados lo más mínimo por tal compañía. Se sentían, a su modo, de tan buena familia y tan bien educados como cualquiera. Nunca dejaron de ser

exactamente tal como siempre habían sido, y casi toda la gente que conocían les sorprendía muy gratamente.

En un almuerzo en su hotel, el anfitrión, Alfred Harmsworth, lord Northcliffe, editor del londinense *Daily Mail*, resultó ser muy del agrado de Wilbur y Orville, aunque su mundo y el de ellos no podían ser más diferentes. Inmensamente rico y con todo el *glamour* del poder y el éxito, no por ello dejaba de ser una persona muy interesante. Además, conocía bien los avances de la aviación y admiraba a los estadounidenses.

En otra ocasión estuvieron con el dueño del *New York World*, Joseph Pulitzer, y con su esposa. «Nos cayeron muy bien a los tres», escribió Katharine. También habló de una «divertidísima» comida con lord y lady Balfour.

Arthur Balfour, el antiguo primer ministro de Inglaterra, estaba tan ansioso de participar en los preparativos de los vuelos de Wilbur en Pont-Long que, junto con lord Northcliffe, ayudó a tirar de la cuerda que subía la pesa de la catapulta. Viendo a un joven lord británico ayudar también, Northcliffe comentó a Orville, que estaba por allí mirando: «Me alegra mucho que ese joven nos ayude con la cuerda, estoy seguro de que es la única cosa de utilidad que ha hecho en toda su vida».

Katharine se lo pasó en grande un día en una expedición en coche a los Pirineos con una acaudalada pareja de irlandeses, y sabiendo cuánto le complacería, contó a su padre que había empezado a recibir clases de francés dos horas todas las mañanas y que, gracias a sus conocimientos de griego y latín, avanzaba rápidamente. Uno de los que la ayudaron con el francés fue el hijo del primer ministro Georges Clemenceau. También le cayó muy bien la condesa de Lambert, la atractiva esposa del alumno de Wilbur, el conde de Lambert.

Las quejas de Katharine eran pocas. El frío y la humedad cuando no hacía sol no le gustaban nada. Además, Edith Berg, que le había caído tan bien al principio en París, le ponía muy nerviosa. Era «una déspota en toda regla y tan egoísta como se puede ser. Nos alegraremos cuando se marche». Pero a juzgar por sus misivas, aquello fue todo lo «furibunda» que se puso Katharine durante su temporada en Europa, y aunque Edith Berg se quedó más tiempo, no parece que volviera a tener quejas de ella.

Llegaron más periodistas, sacaron más fotografías, escribieron más artículos para *Le Figaro*, el *Paris Herald*, el *Daily Mail* de Londres, el *New York Times* y periódicos de Ohio. Según una noticia de United Press llegada de París, un teniente del Ejército francés había acusado a Wilbur en un caso de divorcio. Era una noticia

completamente inventada que no salió en ningún periódico francés; pero en Dayton sí apareció en la prensa y causó una vergüenza que se disipó enseguida. Wilbur escribió un airado desmentido. Su familia y amigos de Dayton salieron rápidamente en su defensa: él nunca sería capaz de algo así.

Desde que llegó a París en enero, Orville había contado a los reporteros que, dado su estado físico, sería una locura por su parte hacer esfuerzos excesivos. En Pau hablaba poco y se limitaba a observar todo. Con su bombín, su traje bien planchado, sus lustrosos zapatos y su bastón, podría haber pasado por otro de aquellos aristócratas europeos.

A un escritor para la revista *Flyer*, H. Massac Buist, le sorprendió ver lo menudo que era; es más, también le sorprendió ver lo distintos que eran ambos hermanos después de lo que había leído en la prensa: «Nunca los he visto taciturnos ni secos, ni sigilosos, ni ninguna de las demás cosas que me habían hecho creer que son sus rasgos más destacados». Buist, recordando una frase atribuida a Wilbur —«Si hablara mucho sería como un loro, que es el pájaro que más habla y menos vuela»—, escribió que a lo largo del día Wilbur hablaba tanto como casi todo el mundo; la diferencia estaba en que siempre iba al grano con sus palabras.

Cuanto menos hablaba Orville, más hablaba Katharine, y con gran repercusión: se había convertido en una celebridad por derecho propio. La prensa la adoraba. «Los maestros del aeroplano, esos dos intrépidos hombres de Dayton llenos de talento que se han movido por Europa bajo los focos de una extraordinaria publicidad, han tenido una socia muda», decía una crónica. Pero ya no era muda, y a los reporteros les gustaba su carácter extrovertido, totalmente carente de afectación, como buena estadounidense del Medio Oeste.

Parte de lo que se escribió fue excesivo: llegó a decirse que su talento matemático era incluso superior al de sus hermanos y que ella era quien les financiaba la estancia en Europa. No obstante, en conjunto fue un sincero reconocimiento público, aunque llegara tarde, de la mujer que había sido el «puntal» de los esfuerzos de sus hermanos.

¿Quién fue quien les dio nuevas esperanzas cuando empezaban a pensar que el problema [del vuelo] era imposible? (...). ¿Quién cuidó a Orville hasta que recuperó las fuerzas y la salud cuando estaba casi desahuciado por los médicos después del fatal accidente del pasado septiembre?

Además, escribió un corresponsal, «como la mayoría de las estadounidenses, la hermana de los aviadores tiene opiniones propias muy contundentes».

* * * *

Wilbur había hecho su primer vuelo en Pau el 3 de febrero y no había dejado de causar sensación desde aquel día. Como anunció un titular, todo Pau estaba «expectante».

Prácticamente todos los días menos los domingos, elegantes carros y automóviles se dirigían al campo de vuelo en una procesión continua para ver abrirse las rojas puertas del enorme «aeromuelle» por las que salía rodando el Flyer, ya con cuatro años y claros signos de uso y desgaste, lleno de parches y tachuelas, el raso sucio y remendado. Wilbur, lata de aceite en mano, lo examinaba de arriba abajo con su habitual cuidado y los bolsillos abultados por la cuerda, el destornillador, la llave inglesa. Tocando un cable aquí y un tornillo allá, jamás se apresuraba. Al final, cuando todo estaba a su gusto, subía «directamente por los aires, girando, elevándose y descendiendo con la gracia de un albatros, mostrando un dominio de aviador perfecto». Inmóvil un par de segundos, el avión parecía suspendido del cielo, perfilándose contra la alta línea blanca de las cumbres nevadas de los Pirineos, «un escenario de una belleza totalmente indescriptible».

Uno de los pocos problemas que hubo que afrontar eran los baches del terreno. Algunos, del tamaño de un sombrero hongo, dificultaban los despegues. Se sugirió que el terreno podía igualarse un poco con la pala. Era exactamente lo que Wilbur y Orville habían hecho cuando preparaban sus primeros vuelos de prueba en Huffman Prairie, pero Wilbur había pensado que esta vez podría prescindir de aquello. Aun así, dijo: «Si hay que alterar la faz de la tierra para poder volar, por qué no vamos a proponérselo». Así era aquel hombre, comentó un periodista allí presente. «Nunca intentaba zafarse por la vía más fácil».

Wilbur dedicaba la mayor parte del tiempo a formar al conde de Lambert y a los otros dos aviadores franceses a los que le obligaba el contrato. Paul Tissandier, igual que De Lambert, era un rico aristócrata que había sido piloto de carreras antes de iniciarse en la aviación. El tercer estudiante era un oficial del Ejército francés, el capitán Paul N. Lucas-Girardville. De los tres, De Lambert era el mejor piloto y el favorito de Wilbur.

Wilbur no intentó establecer una marca en ninguno de sus vuelos en Pont-Long, y por eso también volaron sentados junto a él otros pasajeros: nada menos que una docena, entre ellos Katharine, que voló ante un público multitudinario justo antes de anochecer el 15 de febrero. Era su primera vez en el aire.

Había venido una racha de frío. (« ¡El soleado sur de Francia es un señuelo!», le había contado a su padre). Pero todo eso quedó olvidado cuando Wilbur por fin la invitó a volar con él.

Para ella fue una sorpresa muy grata ver con qué suavidad se movían y lo fácil que era reconocer las caras de allá abajo. Pensaba que estaban a unos 10 metros del suelo, pero después supo que eran 20, y que avanzaban a 70 kilómetros por hora. La sensación, sin embargo, era de total calma, y del frío se olvidó por completo. El vuelo duró siete minutos. Para mostrarle la facilidad con que maniobraba la máquina, Wilbur hizo varios giros abruptos, y tampoco entonces se sintió mal ni mostró el menor signo de miedo.

A la pregunta de si se había sentido como un pájaro al volar con su hermano, contestó: «No sé exactamente cómo se sentirá un pájaro. Supongo que los pájaros cantan porque están contentos. Yo canté, lo sé, y estaba contenta de verdad. Pero también como los pájaros, canté mejor cuando terminó el vuelo».

Para entonces Wilbur llevaba pasajeros cinco o seis veces cada día. A quién llevaba era algo que solo él decidía, y aunque se suponía que cobraba por un privilegio tan especial, y muchos estaban dispuestos a pagar —y a pagar muy bien—, en realidad no cobraba nada, lo que causó buenísima impresión.

Cuando lord Northcliffe dijo a un acaudalado estadounidense de Filadelfia que Wilbur era quien decidía quién iba con él, el rico replicó: « ¡Ah, me atrevo a decir que eso puede arreglarse!».

«Me gustaría estar presente cuando lo arregle, solo para ver cómo lo hace», le contestó Northcliffe. El rico no lo consiguió.

Más adelante Northcliffe dijo no haber conocido nunca a nadie menos pretencioso que Wilbur, Orville y Katharine Wright, y que no pensaba que el revuelo que causaban y el intenso interés que despertaban sus extraordinarias hazañas se les subiera a la cabeza en absoluto.

Katharine cubría a la perfección la tarea de llevar las relaciones públicas de sus hermanos, participando activamente en todo tipo de eventos día y noche y aprovechando todas las oportunidades de hablar francés, idioma en el que hacía rápidos progresos. «Ya entiendo mucho y lo hablo bastante bien», dijo a su padre, a

quien fastidiaba que sus hermanos no hicieran ese esfuerzo. « ¡Un año en Francia y no entender ni hablar la lengua!», había escrito aludiendo concretamente a Wilbur; fue el comentario más crítico que el obispo hizo jamás sobre su hijo Wilbur.

Los hermanos también confiaron a Katharine la tarea de mantener la correspondencia con su padre y ella cumplía eficientemente escribiéndole varias cartas y postales a la semana. En más de un mes en Pau, Orville no escribió al obispo ni una palabra, mientras que Wilbur lo hizo solo una vez, el 1 de marzo, para decirle que su siguiente ciudad sería Roma, que Orville estaba mucho mejor que a su llegada aunque todavía «no era del todo él mismo», y que a él le encantaría volver a casa.

Por su parte, el obispo Wright los mantuvo siempre al corriente de los acontecimientos en casa, de su salud (que era buena), de la comida de Carrie Grumbach (también buena), de sus viajes de trabajo para la Iglesia, del tiempo que hacía y de que «no se sentía solo ni lo más mínimo». Tenía demasiado que hacer, había empezado su autobiografía, de la que ya había mecanografiado catorce páginas; unas semanas después, ya tenía cincuenta.

Como señaló la prensa, el aeródromo de Pont-Long continuó brillando como un «lugar de peregrinación de personalidades ilustres». La última semana de febrero, el rey de España, Alfonso XIII, llegó para ver «el milagro». Vio a Wilbur despegar y volar muy alto en grandes círculos, sin quitar ojo del espectáculo en ningún momento. Luego, cuando su séquito, Orville, Katharine y otros se arremolinaban alrededor, se quedó cerca para oír a Wilbur explicar todos los mecanismos de control de la máquina. El rey, que hablaba inglés y claramente sabía de aviación, preguntó a Wilbur muchas cosas. En un momento dado, volviéndose a Katharine, le preguntó: « ¿Y realmente voló usted?». Cuando ella le respondió que sí, él comentó que le encantaría subir con Wilbur, pero que le había prometido a su esposa no hacerlo. A Katharine la pareció «un buen marido».

Mirando a Wilbur, el rey le preguntó si sería mucho pedir ver otra demostración. «He visto lo que usted sabe hacer», le dijo, «ahora quiero ver lo que sabe hacer uno de sus pilotos».

Wilbur accedió en el acto, despegando en esa ocasión con el conde de Lambert en un vuelo de doce minutos durante el que Wilbur no tocó los mandos ni una sola vez. El hecho de que un piloto estudiante hubiera aprendido a manejar el avión con tanta destreza en tan poco tiempo pareció impresionar al rey más que ninguna otra cosa.

Orville había dicho a la prensa que no volaría en Francia. Tampoco pensaba subir con Wilbur. Pero solo unos días después, Wilbur llevó de nuevo a Katharine, esta vez en un vuelo de 20 kilómetros por el campo. «Fue estupendo», contó ella a su padre. Poco después, montó en globo con un conde francés, esa vez también con Orville, y volaron unos 50 kilómetros para aterrizar en Ossun, en los Pirineos. Al llegar, Katharine desfalleció. A punto de desmayarse por «exceso de emoción», permaneció dos días en su habitación de hotel.

* * * *

El 17 de marzo, el día de mejor tiempo hasta entonces —«un tiempo de reyes», se dijo—, llegó el rey de Inglaterra. Había conducido más de 100 kilómetros hasta Pau desde sus tradicionales cuarteles de verano en Biarritz, acompañado por una considerable comitiva real: una ristra de brillantes automóviles negros.

Eduardo VII, que entonces tenía sesenta y ocho años, parecía una figura afable. Rechoncho y de barba blanca, parecía disfrutar de la vida. Su forma de vestir —sombreros de fieltro, trajes de *tweed*, la costumbre de no abotonarse nunca el botón superior del chaleco—, su amor por los automóviles veloces y su indisimulado gusto por las mujeres bellas, le habían convertido en una especie de símbolo de los años que siguieron a 1900: la era eduardiana. Primogénito de la reina Victoria, era la personificación de la ruptura con la era victoriana. No desentonaban con todo esto su gran interés por la aviación ni haberse personado allí para ver con sus propios ojos la maravilla de Wilbur Wright.

El público reunido en el aeródromo era grande, la emoción también. Katharine fue presentada al rey. Este, no pasó inadvertido, llevaba un manojito de tréboles en el ojal en honor al día de San Patricio.

Primero le llevaron a ver el Flyer en el interior de la caseta. Wilbur se disculpó por el aspecto raído del avión, pero le enorgulleció señalar el reluciente Flyer en construcción justo a su lado que, le explicó, usaría en Roma.

Mientras él emplazaba su avión en el campo y realizaba su última inspección, Orville explicaba al rey los mecanismos. Luego Wilbur despegó, voló a la perfección y tras unos siete minutos hizo un aterrizaje perfecto en el punto donde había despegado. El rey lo observó todo «conteniendo la respiración», como él mismo dijo.

Igual que había hecho para el rey Alfonso, Wilbur ofreció volver a volar pero con un pasajero y, una vez más, Katharine fue con él. Para entonces, había volado más tiempo y más recorrido que ninguna mujer estadounidense.

Aquel mismo día, para gran orgullo de los tres hermanos Wright, y para todos los franceses del multitudinario público, el conde de Lambert hizo un vuelo en solitario.

* * * *

El clamor y asombro que suscitaban los logros de los Wright —demostrados una y otra vez en Le Mans y Pau— no se limitaban de ninguna manera a Europa. En casa, en los Estados Unidos, los periódicos y revistas de una punta a otra del país continuamente se hacían eco de las noticias. Tampoco pasó desapercibido el potencial de un ingenio tan milagroso.

En un largo artículo del *Times-Herald* de Waco, Texas, sobre «Los monarcas del aire», James A. Edgerton escribió:

La mayoría podemos recordar cuando el automóvil era una novedad. El que escribe tiene menos de cuarenta años, pero recuerda los tiempos en que se usó el primer «carro sin caballos», y solo fue hace dos decenios (...). La máquina era una desastrada mole con grandes ruedas, dirección inestable y estrepitoso motor a vapor. Fue tal fracaso que pasaron varios años antes de que otro cruzara mi campo de visión. Ahora abundan tanto como los millonarios.

Si el automóvil pudo perfeccionarse tanto en tan poco tiempo, ¿quién puede predecir lo que ocurrirá en el campo de la navegación aérea ahora que sus principios se han descubierto realmente y se presenta ante el mundo? ¿No es posible que revolucione toda la actividad humana tan radicalmente como el descubrimiento de la aplicación del vapor?

En este formidable cambio que está ocurriendo ante nuestros ojos, los hermanos Wright son los principales magos: ellos son los líderes y los pioneros.

El Aeroclub de los Estados Unidos había anunciado que, cuando los hermanos regresaran, les entregaría su Medalla de Oro. También el Congreso había aprobado

por votación otorgarles una medalla que recibirían de manos del presidente William Howard Taft; y Dayton estaba haciendo los preparativos para la mayor celebración de su historia.

Aparte de toda la atención que se prestaba a los Wright, al mismo tiempo cada vez se sabía más también de todo lo que ocurría en la aviación francesa. Seis meses atrás, los constructores de aeroplanos en París y sus proximidades no llegaban a la media docena. El 25 de abril el *New York Times* publicó que al menos quince fábricas estaban ahora en plena producción. Si los Wright acaparaban los focos del escenario en el espectáculo de los inventos revolucionarios, en Francia se multiplicaba el reparto sobre las tablas. «Montones de inventores están construyendo máquinas [continuaba el artículo del *Times*]. Hay un aeródromo donde se forman pilotos. En los últimos seis meses se han fundado tres nuevas publicaciones dedicadas a la aviación. Hay tres sociedades en Francia para el fomento de la aviación, y este año se repartirán más de 300.000 dólares en premio». El mayor evento competitivo, un encuentro internacional de vuelo, se programó para el verano en la ciudad de Reims, en la tierra del champán al noreste de París.

Concluidas sus demostraciones en Pau, Wilbur pasó los últimos días allí empacando el nuevo Flyer para enviarlo a Roma desmontado —el Flyer que había usado en Le Mans y Pau acabaría en un museo de París— y supervisando las últimas fases de formación de sus alumnos franceses hasta que los tres pudieron volar solos. Orville y Katharine ya habían retornado a París, y el 23 de marzo, también Wilbur salió de Pau hacia la capital.

Unos días después los tres Wright fueron a Le Mans, donde les ofrecieron un cálido banquete de despedida. A los tres días, Wilbur y Hart Berg viajaban en tren de París a Roma, donde Orville y Katharine se reunirían con ellos una semana después.

En París, para deleite de Katharine, la vida social prosiguió a toda marcha. Como informó a su padre, era la única mujer a la que el Aeroclub de Francia había invitado jamás a una cena. « ¡Si me hubieras visto!», escribió llena de alegría, «yo: sentada allí arriba como un hombre, a la vista de todos... ¡y hablando un francés tan expresivo como cualquiera! Fue un auténtico espectáculo, te lo aseguro». Lo mejor de todo, también contó al obispo, era que habían brindado por él: « ¡Bebieron champán en tu honor! ».

Katharine y Orville salieron para Roma el 9 de abril y llegaron la tarde siguiente a aquella ciudad invadida por los turistas, incluidos unos treinta mil estadounidenses.

Al parecer, nadie les había avisado de que se encontrarían tales aglomeraciones. Hoteles, restaurantes, monumentos y museos eran hervideros de gente. Hart Berg les había reservado habitaciones frente al Palacio Barberini. Wilbur se alojaba a unos kilómetros al sur de la ciudad, en el campo de vuelo de Centocelle; pero esta vez no vivía en una caseta, sino en una casita de campo en la cercana finca de una condesa.

Para los propósitos de los Wright, Roma fue un éxito sin reservas. Del 15 al 26 de abril, Wilbur realizó más de cincuenta vuelos, todos muy bien ejecutados y sin percances. Enseñó a pilotar su avión a oficiales del Ejército italiano, dio charlas a instructores y alumnos y subió con él a pasajeros diversos; uno de ellos era un camarógrafo de prensa y filmó las primeras películas de la historia desde un aeroplano en pleno vuelo.

Hacía tan buen tiempo como en Francia, el nutrido público contemplaba las exhibiciones sin salir de su asombro. Y de nuevo, no faltaron personalidades ilustres entre los espectadores. El rey Víctor Manuel III de Italia paseaba por allí con una cámara en bandolera, como un turista. Había príncipes, duques, miembros del Consejo de Ministros, el banquero estadounidense J. P. Morgan con su hermana y su hija, y James J. Hill, el famoso magnate ferroviario estadounidense. Lloyd Griscom, embajador estadounidense en Italia, fue uno de los que volaron con Wilbur.

Pero después de lo bien que lo habían pasado en Francia, para Orville y Katharine Roma dejaba mucho que desear. Abril era «la estación ideal» en Roma, y los palacios de los emperadores romanos, el arco de Constantino y el Coliseo les parecieron todavía más imponentes de lo que esperaban; pero no fue suficiente. Katharine comentó en una carta a su padre: «Al llegar a Roma, fue la primera vez que añoré estar en casa». Ella y Orville estaban «deseando volver». El hotel le pareció espantosamente sucio. «Agradeceríamos mucho más una buena bañera limpia, y platos y cuchillos y tenedores limpios, que toda la atención que recibimos». En otra carta, comentó: «Los camareros que nos sirven a la mesa son tan sucios que apenas puedo probar bocado».

Ella y Orville pensaban que J. P. Morgan, su hermana y su hija eran muy «agradables», pero los modales de la aristocracia empezaban a hartarles. Cuando supieron que Víctor Manuel de Italia llegaría al campo de Centocelle para ver volar a Wilbur a las ocho de la mañana, solo vieron en ello una demostración de que los

reyes podían ser un fastidio. «Siempre llegan a horas intempestivas», escribió Katharine.

En el banquete en honor a los tres Wright que se celebró en la hermosa villa de la condesa de Celleri donde Wilbur se alojaba todo fue muy bien. También iba muy bien el paseo en coche que dieron en un flamante y elegante automóvil para admirar la belleza del campo... hasta que el chófer tomó una curva a velocidad vertiginosa y se empotró contra una tapia de piedra. Por suerte no hubo ningún herido, aunque el coche quedó destrozado.

A Katharine le gustó contar al obispo que su hermano Wilbur estaba muy bien. Orville también tenía buen aspecto y «no hace más que mejorar, pero —como a mí— no le compensan tanto las incomodidades de Roma». Irían primero a Londres pasando por París, para a continuación seguir viaje a Nueva York cuanto antes.

Después de dos días en Londres, donde fueron agasajados y recibieron todavía más honores —un banquete en el Ritz, la primera Medalla de Oro que otorgó la Sociedad Aeronáutica Británica—, los tres zarparon el 5 de mayo desde Southampton en el transatlántico alemán *Kronprinzessin Cecilie*.

Para Wilbur fue el final de un periodo de algo más de un año en Europa, gran parte de él en Francia. Fue en ese país, y primeramente en Le Mans, donde había volado como nadie lo había hecho en ninguna parte del planeta. En Le Mans y Pau había volado mucha más distancia que nadie hasta el momento y estableció todos los records de distancia, velocidad, altitud, permanencia en el aire, realizando además los primeros vuelos con pasajero; y después de tantos años de casi total secreto en torno a su trabajo y el de Orville, todo esto se había hecho a la vista de todo el mundo. Ahora el mundo entero lo sabía.

El trío también se había enriquecido mucho económicamente. El periodo en Europa había rendido un total aproximado de 200.000 dólares entre contratos y premios.

Con los franceses, Wilbur también había conocido como nunca antes el valor de la amistad. Mucho después escribió en una carta de gratitud a Léon Bollée: «No olvidamos todo el tiempo que nos dedicaste y las muchas molestias que te tomaste para ayudarnos, cómo te alegrabas con nosotros de nuestros éxitos y te preocupabas junto a nosotros por nuestros problemas». No eran cosas que pudieran pagarse con dinero, «pero las llevaremos para siempre en nuestro corazón».

Para Orville, su *grand tour* de cuatro meses supuso un cambio de escenario que necesitaba mucho y la oportunidad de recuperarse sin sentirse presionado. Para

Katharine fue una inmensa recompensa por todo lo que había hecho por sus hermanos durante tanto tiempo y de tantas maneras.

Además, como después se haría cada vez más evidente, habían visitado Europa en un momento casi ideal de paz y prosperidad, cuando muchos estadounidenses descubrían y disfrutaban como nunca antes la experiencia del viaje europeo y las diferencias de perspectiva que la acompañaban, y cuando los horrores de la moderna guerra tecnificada aún no habían llegado. Los viajeros llegados allí de todas partes de Estados Unidos nunca olvidarían aquella época. Ni los tres hermanos Wright, que tampoco volvieron a pasarlo tan bien juntos nunca más.

Pero ahora los tres ansiaban volver a casa.

§11. Motivos de celebración

«Telegrama de Katharine diciendo que ya han llegado a Nueva York y estarán en casa el jueves».

OBISPO WRIGHT, diario, martes 11 de mayo de 1909

I

Tras un vibrante recibimiento en Nueva York, donde un atronador coro de sirenas saludó a su barco al llegar a puerto y una constante nube de reporteros y fotógrafos los siguieron durante todo aquel día de escala en la ciudad, los tres Wright siguieron viaje hacia Dayton y llegaron a la estación de trenes Union el 13 de mayo de 1909, jueves, a las cinco de la tarde. La estación de Dayton rara vez había conocido semejante aglomeración ciudadana. Retumbaron salvas de cañón, las sirenas de las fábricas se oían por toda la ciudad, la estación entera los vitoreaba.

Al bajar del tren con sus hermanos, Katharine dio un grito nada más ver al obispo Wright: « ¡Eh, ahí está papá! » y corrió a abrazarlo. Luego Wilbur y Orville abrazaron a su padre efusivamente pero, entre el fragor que los rodeaba, no se oyó lo que decían.

Abrazaron también a Lorin y Netta y sus hijos. Luego, abriéndose paso lentamente entre la muchedumbre, Wilbur y Orville empezaron a estrechar manos. Al ver a Tom Mitchell, un corpulento y veterano policía de Dayton, Wilbur le saludó « ¡Hola, Tom! ». « ¡Buen chico! », respondió Tom dándole la mano.

De Katharine se dijo que parecía la típica chica estadounidense de vuelta a casa, con su elegante vestido de viaje gris y un gran sombrero verde oscuro de ala ancha. Era la única mujer del mundo que había volado tres veces en aeroplano: la atención se centraba en ella casi tanto como en sus hermanos.

El día antes en Nueva York, había reprochado a los reporteros las «frivolidades» que alguna vez publicó la prensa estadounidense sobre europeos ilustres que se habían interesado por sus hermanos. Amaba su país, afirmó, pero sus compatriotas no siempre entendían a los europeos, y estos eran gente que sabía apreciar lo bueno. No podía dejar que los criticaran y quedarse callada. Pero ese día en Dayton, entre el clamor y el gentío, no era momento para comentarios.

Wilbur parecía «bronceado y fuerte», y también Orville tenía buen aspecto —sin duda mucho mejor que al dejar Dayton en enero—, aunque aún cojeaba. En medio de todo aquello, el obispo Wright, tal como señaló la prensa, apenas dijo una palabra, pero «no tenía ojos» más que para los hijos que habían dado al apellido Wright fama mundial, como a la ciudad de Dayton.

Once carruajes esperaban en la puerta de la estación para llevar a la familia y al grupo de ediles a Hawthorn Street; los tres reservados para la familia Wright, tirados cada uno por cuatro caballos blancos. El obispo y Orville subieron al primero, Wilbur y Reuchlin iban en el segundo; Katharine, Lorin y la familia de Lorin en el tercero.

La gente llenó las calles durante todo el día. Las aceras estaban atestadas. En todas las ventanas había gente asomada, los niños ondeaban pequeñas banderas. Hawthorn Street y la casa de los Wright estaban engalanadas con banderas, flores y farolillos de papel. Desde la baranda del porche delantero, cuando al fin llegó, Katharine exclamó ante los vecinos de la calle: « ¡Estoy tan feliz por haber llegado a casa que no sé qué hacer! ».

Ella y sus hermanos se quedaron un buen rato en el porche saludando a amigos y vecinos en incesante procesión: el gentío llegó a sumar más de diez mil personas.

Al día siguiente, el alcalde Edward Burkhardt y varios ediles visitaron el N° 7 de Hawthorn Street para consultar con la familia cómo iba a ser la inminente «celebración de verdad».

Hablando con un reportero local poco después, Orville dijo con naturalidad que aunque sus médicos le habían prohibido volar en Europa y les había obedecido al pie de la letra, pronto reanudaría sus vuelos en Fort Myer. De lo que no habló fue de la inquietud de Wilbur y Katharine: temían que volver a la escena del accidente

supusiera demasiada presión para él, y querían que esperara a coger práctica. Pero Orville lo tenía decidido: iba a ser en Fort Myer, y él ya estaba preparado.

El taller de los Wright en la calle West Third Street volvió a ser el «hormiguero de actividad» de antes, con Charlie Taylor a cargo. «Lo más importante que tenemos ahora por delante es prepararnos para las pruebas en Fort Myer», dijo Wilbur a los reporteros, y él y Orville «personalmente» estaban construyendo el avión que iban a pilotar allí. Su antigua máquina había quedado tan destrozada en el accidente que, salvo el motor y la transmisión, tendrían que rehacerla entera.

El 20 de mayo se anunció que el presidente Taft pronto entregaría medallas a los hermanos en la Casa Blanca.

* * * *

Katharine les acompañaría a Washington para asistir a la ceremonia, por supuesto. El obispo Wright, en cambio, no podría ir: los asuntos de iglesia le reclamaban en Indiana. Como no querían llamar la atención, Katharine y sus hermanos salieron discretamente de Dayton antes de lo esperado y solo los vieron los ferroviarios de la estación.

Se quedarían en Washington únicamente un día: el 10 de junio, fecha en que el Cosmos Club dio un banquete en su honor —para que Katharine pudiera asistir, se saltaron la norma tradicional de no admitir más que a hombres—. Entre los washingtonianos célebres, destacó la presencia de Alexander Graham Bell.

Poco después de comer, todo el grupo se acercó dando un paseo hasta la Casa Blanca, donde casi mil hombres y mujeres presenciaron en la Sala Este la entrega oficial de dos medallas de oro de manos del presidente Taft, en nombre del Aeroclub de los Estados Unidos. El presidente, con sus 1,90 metros de altura y sus 136 kilos, parecía enorme al lado de los hermanos. Las palabras que dedicó a sus dos paisanos de Ohio, claras y concisas, fueron dichas con inconfundible cariño.

Es para mí un gran honor y un verdadero acontecimiento entregaros estas medallas en reconocimiento a vuestra obra. Me complace mucho poder demostrar —tal vez con cierto retraso— que el dicho de «nadie es profeta en su tierra» no es cierto en los Estados Unidos. Por eso me es tan grato subrayar el gran paso adelante que se ha dado en la esfera de la invención humana condecorando a investigadores que muestran tanta modestia. A los

estadounidenses nos gusta pensar que la senda que os llevó a vuestra creación es la que distingue inequívocamente a este país: trabajar duro hasta conseguir la meta.

Aquella noche, los tres Wright subieron de nuevo al tren para volver a Dayton. La prioridad ahora era llevar a cabo pruebas minuciosas de las nuevas hélices. Pero mientras, les gustara o no, había que encarar la «celebración de verdad»: la «Gran Bienvenida» a Dayton.

* * * *

«Grandiosos» fue el adjetivo que se aplicó a los preparativos. Toda la historia de los Estados Unidos y de Dayton, desde sus albores, iba a estar representada con «rigor histórico» en un desfile de enormes carrozas construidas en la fábrica de la National Cash Register. Los indios y sus canoas, la era de las carretas de Conestoga¹³, el canal de Erie¹⁴, el primer ferrocarril. El barco de vapor de Robert Fulton, el velocípedo y la bicicleta y el último automóvil precederían al primer globo y al primer dirigible estadounidenses, y el broche final de todo sería una carroza llamada «El mundo entero rinde homenaje a los Estados Unidos, a los hermanos Wright y al aeroplano», que desfilaría exhibiendo una réplica artesanal de la mitad del tamaño real de un Wright Flyer. Quince carrozas y 560 personas vestidas de época («con rigor histórico») formarían lo que, según la prensa, iba a ser el mayor desfile jamás visto en la ciudad de Dayton.

En Main Street se estaba creando una «corte de honor» que iba de Third Street al río, blancas columnas adornadas con guirnaldas de luces de colores flanqueando la calle. «Por doquier se ve la enseña tricolor (...), por doquier ondean banderines, banderas y pancartas», decían los periódicos. Soldados del Ejército de Tierra y la Marina, y el cuerpo de bomberos, desfilarían al ritmo de la música de las bandas. Unos 2.500 colegiales vestidos de rojo, blanco y azul formarían una «bandera viviente» en las gradas del recinto ferial y cantarían el himno *The Star-Spangled Banner*.

Desde que Wilbur y Orville Wright habían empezado a trabajar en su invento casi diez años atrás, este iba a ser el primer reconocimiento oficial que rendía su ciudad natal a su esfuerzo y su éxito, para que no cupiera ninguna duda de la alegría de todos.

La fanfarria prevista no despertaba precisamente entusiasmo en los hermanos; no obstante, si Dayton tenía a bien dedicarles un festejo, si Dayton lo veía importante, no era cuestión de quejarse ni de mostrarse incómodos o descontentos. Octave Chanute escribió a Wilbur para decirle que, conociendo la modestia de ambos, seguramente tales honores les parecieran «agobiantes», pero que los merecían por su coraje y su ingenio: palabras bienintencionadas, aunque los hermanos no necesitaban que les recordaran nada de esto.

La víspera de la celebración, el editorial del *Dayton Daily News* expresó el sentir de muchos:

Esta celebración es un suceso formidable y llega en el momento oportuno. El Viejo Mundo parecía cansado, necesitaba ayuda para ponerse en movimiento. Muchos pensaban que las oportunidades de antaño para alcanzar la grandeza habían desaparecido. Demasiada gente empezaba a creer resueltos todos los problemas del mundo (...). El dinero adquiriría gran peso en los intereses humanos, y había quienes se preguntaban si un chico de escasos medios podría abrirse camino en el comercio, la industria o la ciencia.

Esta celebración echa por tierra toda esa cháchara. Revalida los esfuerzos de la humanidad. Desintegra para otros cien años la presunción de haber desvelado todos los secretos de la naturaleza, la creencia de que se han cerrado las vías a la esperanza para conquistar nuevos mundos.

Subraya que el joven ambicioso no trabaja en vano, que el genio no conoce clase ni condición (...).

Se habla mucho de la modestia de los hermanos Wright (...). Pero su tesón y su vida dedicada al trabajo es sobre todas las cosas una parábola que nunca se predicará en demasía.

A las nueve de la mañana siguiente, jueves 17 de junio, las campanadas de todas las iglesias y las sirenas de todas las fábricas anunciaron el inicio de una celebración que iba a durar dos días. Miles de personas inundaron Dayton. Se suspendió toda la actividad en la ciudad, salvo la venta de helados, banderas y dirigibles de juguete y postales de los hermanos Wright. La leve lluvia de la primera parte del día no pareció importar gran cosa a nadie. Y los festejos estuvieron a la altura de lo esperado, con un espectáculo tras otro.

Hubo desfiles de bandas de música, conciertos, entrega de medallas y de las llaves de la ciudad. Una fila de ochenta automóviles —todos ellos lo último en turismos— cruzó el puente de Main Street en dirección a la «corte de honor». Las carrozas históricas, en una procesión de 3 kilómetros, fueron «el mayor desfile callejero jamás visto en Dayton».

Se pronunciaron muchos discursos elogiosos, y Wilbur, Orville, Katharine y el obispo Wright estuvieron siempre presentes en tarimas y gradas. El segundo día, el obispo pronunció una invocación breve pero elocuente rindiendo tributo a sus hijos.

Hoy nos hemos reunido aquí para celebrar un invento: el sueño de todas las épocas, considerado imposible hasta la fecha. Ha irrumpido de pronto en el panorama de la humanidad que, surcando el cielo como las aves, podemos elevarnos hasta alturas inmensas y salvar inconmensurables distancias. Y nos dirigimos a Ti, nuestro Padre, en esta ocasión, para pedirte paz y descanso: bendice el corazón de todos los presentes.

Aunque muy pocos lo notaran y por increíble que parezca, a lo largo de los dos días Wilbur y Orville consiguieron ir y venir, escabullirse hábilmente y desaparecer en su taller de West Third Street, uno de los pocos edificios de la ciudad que no se adornaron y donde no se paralizó el trabajo. Un corresponsal del *New York Times* los siguió de cerca y aportó una memorable cronología de sus movimientos durante el primer día:

9.00 h. *Salieron del taller donde trabajan en su aeroplano y se asomaron a la calle en mangas de camisa para oír todas las sirenas y campanas de la ciudad atronando y repicando durante diez minutos.*

9.10 h. *Volvieron al trabajo.*

10.00 h. *Los llevaron en un desfile a la ceremonia de apertura de la fiesta de «Bienvenida a casa».*

11 h. *Volvieron al trabajo.*

Mediodía. *Comida familiar con su padre el obispo Milton Wright, su hermana la señorita Katharine Wright y sus hermanos Reuchlin Wright, de Tonganoxie, Kansas, y Lorin Wright.*

14.30 h. *Presenciaron un desfile en su honor por las calles del centro.*

16.00 h. *Trabajaron dos horas empacando distintas partes del aeroplano para su envío a Washington.*

20.00 h. *Asistieron a una recepción pública y estrecharon la mano a todos los ciudadanos de Dayton que consiguieron acercárseles.*

21.00 h. *Vieron el espectáculo pirotécnico a orillas del río, donde se instalaron retratos suyos de 25 metros de altura junto a una bandera de los Estados Unidos.*

La prensa calculó que durante los fuegos artificiales, Wilbur y Orville dieron la mano a más de 5.000 personas; el *Daily News* comentó que «solo dejaron de estrechar manos por instinto de conservación».

Menos de cuarenta y ocho horas después, cuando los festejos tocaban a su fin, los hermanos subieron al tren de Washington camino de reanudar sus pruebas en Fort Myer, adonde ya habían enviado el avión. Charlie Taylor los esperaba allí.

II

A las seis y media de la tórrida tarde del 26 de junio, Wilbur y Orville esperaban sentados en el carril de despegue. Estaban en el patio de armas de Fort Myer junto a su máquina de alas blancas, lista para volar. Algo más allá, tras el cordón que bordeaba el campo, había unas 4.000 personas, entre ellas personalidades ilustres de la nación; según un periódico, todos «pateando el suelo» para que empezara el espectáculo. Cientos de espectadores llevaban allí desde las tres de la tarde.

El Senado había suspendido la sesión para que los senadores pudieran presenciar el vuelo. También esperaban entre el público altos mandos del Ejército, embajadores, el hijo del presidente Charlie Taft y el presidente de la Cámara de Representantes, Joseph Cannon, cuya palabra, se decía, era «el “ábrete, sésamo” de las cámaras acorazadas del Tesoro».

Wilbur se encargaba de comprobar que todo estuviera en orden. Hacía tanto calor que se había quitado el abrigo de siempre y la corbata. Tenía las manos y la cara sucias, los pantalones de trabajo manchados de grasa, y el sudor le chorreaba por la cara.

Orville en cambio, según la prensa, iba acicalado como un invitado estelar en una cena a bordo de un yate. «Llevaba un abrigo abotonado ceñido a su esbelta forma, como si tener calor fuera una falta de educación», publicó el *Washington Herald*.

«En general (...) tenía el aire de quien ocupa la flor y nata de la capa superior de la clase alta de todo lo que vale la pena en este mundo».

Los hermanos aguardaban a que el viento amainara. De nuevo el viento era el factor decisivo, el viento tenía la última palabra, sin importar cuánto hubieran de esperar el Senado de los Estados Unidos casi en pleno y un público de varios miles de personas.

Orville se levantó y echó a andar hacia la caseta; parecía nervioso. Luego Wilbur fue para allá un rato, y después ambos regresaron y volvieron a sentarse, ahora charlando con un pequeño grupo de oficiales del Ejército. « [El viento] sopla a 25 kilómetros por hora», dijo Wilbur a un reportero que le preguntó, «demasiado fuerte para el primer vuelo con una máquina nueva». Otra vez miró de frente al viento y olisqueó el aire.

«Llévenlo a la caseta», dijo.

«Por más que la aviación haya progresado, la incertidumbre es siempre un factor», explicó a un periodista del *Washington Post*. «Hay que recordar a todos que esta máquina nunca ha volado antes, y también que mi hermano no ha pilotado desde su accidente del año pasado. No se me puede reprochar que desee hacer el primer vuelo en las mejores condiciones posibles».

Ni con el más vivo sentido teatral, dijo el *Washington Herald*, podría haberse creado una escena mejor para ilustrar la «total indiferencia de los dos hermanos a la insistencia y la excitación nerviosa de tan augusta concurrencia».

Unos guardavías uniformados del Ejército se llevaron el avión rodando «como portadores de féretro», y los cuatro mil espectadores se fueron a casa, muchos de ellos comentando la jugada. También un senador al que se le oyó decir de los hermanos: «¿Será posible? ¡Su independencia me causa admiración! No somos nada para ellos, y un montón de razones les asisten».

Ese mismo día, el obispo Wright y Reuchlin llegaron a Washington; en el equipaje del obispo iban dos nuevos trajes y camisas compradas ex profeso para la excursión.

La tarde del 29 de junio, Wilbur «no puso pegas» al tiempo, y poco antes de las seis Orville por fin subió al avión. La multitud, perceptiblemente menos numerosa que tres días atrás, pero aun así de varios miles de personas, vio el avión temblar luchando por elevarse mientras pasaba rozando la hierba a lo largo de unos escasos 23 metros. Después, a unos 5 metros de altura, se ladeó bruscamente a la derecha y

el ala tocó el suelo. En ese momento, Orville apagó el motor y la máquina cayó en medio de una nube de polvo.

El segundo vuelo y el tercero no fueron mucho mejor. Por fin al cuarto intento, un vuelo que duró cuarenta segundos largos, el avión alcanzó la altura de 8 metros y dio una vuelta al campo. Solo eso bastó para que se oyeran vítores y bocinas de automóvil.

Ahora tanto Orville como Wilbur estaban animados: confiaban plenamente en que la máquina sería un éxito y en que Orville iba a poder seguir a los controles. Wilbur contó a los reporteros que no pensaba volar en Fort Myer: era el turno de Orville. Pero él era el «hermano mayor» y estaría «al mando».

Una máquina era comparable a un caballo, dijo Wilbur. «Si es nuevo, hay que conocerlo bien para lograr que se comporte como se desea; hay que familiarizarse con sus peculiaridades». En los vuelos de prueba de aquel día descubrieron una importante «peculiaridad» de su máquina: el dispositivo de encendido se aflojaba por las vibraciones, con la consiguiente pérdida de potencia en el motor.

Los dos días siguientes, mientras Wilbur, Orville y Charlie Taylor perfeccionaban el motor, el obispo y Reuchlin fueron al Instituto Smithsonian y vieron «aves de todo pelaje: el avestruz, el emú, el cóndor, etcétera», anotó el obispo en su diario.

Otro día Orville, cuando volvió a despegar, elevó el avión solo 6 metros para estrellarse contra el suelo 60 metros más adelante, con tanta fuerza que un patín se hizo trizas.

Posteriormente, el 2 de julio, a una altura de entre 25 y 30 metros y más o menos en el mismo punto sobre el hangar donde la hélice se había roto el anterior mes de septiembre y el avión de Orville se había precipitado al suelo, el motor de pronto se detuvo en seco. Y aunque esta vez pudo bajar «por las buenas», el avión se golpeó con una acacia pequeña y se desgarró un buen trozo de tela del ala inferior. La máquina cayó pesadamente, partiéndose los dos patines. Por suerte, Orville salió ileso.

De nuevo, igual que el septiembre anterior, los reporteros y algunos espectadores corrieron hacia el avión accidentado; también Wilbur, quien, al ver a un fotógrafo junto al avión destrozado, perdió su famoso autocontrol, como le había pasado con el fotógrafo de Le Mans, y cogió un palo que le lanzó. Después le reclamó la placa, consiguiéndola.

No había sido un buen día. (Wilbur se disculpó luego con el fotógrafo, que resultó ser un oficial del Departamento de Guerra). No obstante, no era la primera

adversidad que los hermanos soportaban, y, como tantas otras veces, se negaron a abandonar.

Al día siguiente, Orville salió hacia Dayton para preparar una nueva cubierta de ala. El 7 de julio ya estaba de vuelta en Fort Myer, donde reanudaron el trabajo, y el 21 de julio Katharine se reunió con sus hermanos y aquella tarde vio a Orville hacer un vuelo corto, de diez minutos, a una velocidad estimada de 70 kilómetros por hora: más rápido de lo que Wilbur nunca había volado en Europa, como contó con gran alegría en casa.

* * * *

El domingo 25 de julio, día acostumbrado de descanso para los hermanos Wright, llegó una noticia asombrosa: el aviador Louis Blériot había cruzado el canal de la Mancha en un frágil monoplano de poca potencia, su Blériot XI. Despegando poco después de las cinco de la mañana en Les Baraques, cerca de Calais, el francés había aterrizado en Northfield Meadow, junto al castillo de Dover, después de cubrir la distancia sobre el mar de 37 kilómetros en algo menos de veinte minutos.

Resultaba que Hart Berg y Charles de Lambert estaban en Dover en ese momento, y no muy lejos del punto donde Blériot había aterrizado, pues también De Lambert tenía planes de cruzar el canal, y estaba allí con Berg para buscar posibles lugares de aterrizaje.

Un botones los había despertado de madrugada, a las cinco menos cuarto, para decirles que el telégrafo del hotel acababa de recibir el mensaje de que Blériot había salido de Francia —contó Berg en una larga carta a Wilbur y Orville—, y a los tres minutos, él y De Lambert se habían levantado y estaban en la playa. Poco después, por una llamada telefónica, supieron que Blériot ya había aterrizado al otro lado del Castillo de Dover.

«La prensa da todos los detalles», continuaba Berg en su carta, «solo puedo añadir que después hablé largamente con Blériot; de hecho, se aseó en mi habitación y ese día le dejé ropa mía».

Me dijo que nunca en la vida se había visto tan zarandeado como cuando entró en este valle. El monoplano describió dos circunferencias completas y se posó en el suelo apuntando al mar. El chasis delantero de la máquina

estaba destrozado y las palas de la hélice rotas; pero las alas y la cola estaban intactas. Blériot no resultó herido.

Desde Washington, Katharine escribió para tranquilizar al obispo diciéndole que a sus hermanos no les inquietaba en absoluto el vuelo de Blériot. Y la prensa dio amplia cobertura en ambos lados del Atlántico a los elogios dedicados por los dos hermanos a la actuación de Blériot, que calificaron de «notable». «Lo conozco bien», dijo Wilbur en una entrevista con el *New York Times*, «y es el aviador idóneo para esa empresa. No parece tenerle miedo a nada y suele conseguir lo que se propone».

Orville habló de los muchos accidentes que Blériot había tenido con esa máquina, sobre la que tenía poco control, y expresó su asombro porque lo hubiera logrado. A Wilbur le preguntaron si él y Orville intentarían ganar algún premio en pruebas aéreas en Europa como la de Reims. No, no lo harían. Iban a emplear mejor el tiempo, aunque no dijo en qué.

Fuera como fuera, en toda Francia y en gran parte del mundo el vuelo de Blériot se consideró un prelude a la pujanza de la aviación francesa tan elogiada con anterioridad por el *New York Times* aquel año.

* * * *

Como por arte de magia, en Fort Myer todo empezó a ir como se esperaba. La tarde del 27 de julio Orville despegó con el teniente Frank Lahm de pasajero en una prueba oficial de permanencia en el aire, y en una hora y doce minutos dieron 79 vueltas al campo a 45 metros de altura, no solo pasando la prueba, sino batiendo además la marca mundial que Wilbur había establecido en Le Mans el año anterior. Se calcula que ocho mil espectadores lo vieron despegar; entre ellos estaba el presidente Taft.

El viernes 30 de julio, Orville completó la prueba oficial de velocidad de vuelo exigida por el Ejército. La trayectoria cubrió una distancia total de 16 kilómetros entre ida y vuelta, de Fort Myer a Alexandria, Virginia. La velocidad alcanzada osciló entre 67 y 72 kilómetros por hora: sin lugar a dudas, Orville había superado la prueba.

Acompañado del sonido de las bocinas y los vítores, el aterrizaje fue especialmente suave. Wilbur corrió al avión con una ancha sonrisa: firmarían el contrato con el

Departamento de Guerra por 30.000 dólares —la cifra saltó a los titulares—. Además, su país por fin se comprometía con su invento, y eso era con mucho lo más importante.

«Orv remató gloriosamente su exhibición en Fort Myer», escribió Katharine, que diez meses antes, sentada a la cabecera de su cama en el hospital militar, se había preguntado si su hermano alguna vez volvería a tener fuerzas para andar.

III

Como publicó el *Chicago Tribune*, el ávido interés de los franceses por el progreso de la aviación apenas se hacía sentir en los Estados Unidos; aquel verano, la prueba aeronáutica más sonada de todas las programadas era la de Reims, un «congreso de aviadores donde se esperaba lograr grandes cosas».

Iba a ser la primera carrera aérea internacional del mundo; y la industria francesa del champán aportaba toda la financiación. Su nombre oficial era «La Gran Semana de la Aviación de la Champaña», y entre las estrellas de la aviación francesa que participarían estaban Henri Farman, Louis Blériot, Léon Delagrange, los dos pupilos de Wilbur Wright Charles de Lambert y Paul Tissandier (pilotando aviones Wright de fabricación francesa) y el estadounidense Glenn Curtiss, al que el Aeroclub de los Estados Unidos había pedido que participara cuando los hermanos Wright declinaron.

Curtiss, de treinta y un años, era un competidor enjuto, tímido, muy serio, que, igual que los Wright, había empezado siendo mecánico de bicicletas en su ciudad natal de Hammondsport, Nueva York, y más tarde pasó a construir motocicletas y a pilotarlas en carreras. (Había sido el primer campeón estadounidense de motociclismo, «el hombre más rápido del mundo», al alcanzar subido a su motocicleta la increíble velocidad de 210 kilómetros por hora).

Su interés por la aviación había empezado cuando el aeronauta Tom Balwin le pidió que construyera un motor liviano para un dirigible. En septiembre de 1906, Balwin y Curtiss estuvieron en Dayton y visitaron a Wilbur y Orville en su taller. Baldwin pensó que Curtiss había preguntado demasiadas cosas a los hermanos, pero luego dijo de ellos que «eran francos como colegiales». Al año siguiente, Curtiss conoció a Alexander Graham Bell, quien lo nombró «Director de Experimentos» de la Asociación de Experimentos Aéreos.

En 1909 Curtiss, con su acaudalado socio Augustus Herring, un enamorado de la aviación que había trabajado con Octave Chanute y Samuel Langley, fundó la

empresa de construcción de máquinas voladoras Herring-Curtiss Company. Para controlar el alabeo y el giro, sus máquinas llevaban, en vez del sistema de deformación alar, alas con solapas móviles —alerones, «alas pequeñas»—. Esta idea la había tenido antes el joven ingeniero francés Robert Esnault-Pelterie, y entre otros, la habían probado Santos-Dumont y Blériot. También Alexander Graham Bell se había interesado, aunque no se sabe si por su cuenta o si tomó la idea de Esnault-Pelterie. Por otro lado, los Wright ya habían descrito esa posible alternativa a la deformación alar en la patente que publicaron para conocimiento de todos en 1906.

En todo caso, en la prueba de Reims, lo importante para Curtiss era la velocidad, y el pequeño biplano nuevo que pilotaría llevaba un motor potente y ligero construido expresamente para tal fin.

Si hacía falta una medida del ritmo de avance en el nuevo siglo, solo había que pensar que un año antes, en agosto de 1908, en Le Mans, todo el revuelo giró en torno a un solo hombre, Wilbur Wright, pilotando un aeroplano ante un público que por entonces no excedía de 150 personas. El presente mes de agosto en Reims, ni más ni menos que veintiún pilotos iban a despegar en otros tantos aviones ante colosales gradas con 50.000 espectadores.

La grandiosa inauguración tuvo lugar el domingo 22 de agosto, y para entonces Orville y Katharine habían zarpado de nuevo rumbo a Europa, esta vez a Berlín, ya que los hermanos habían llegado a la conclusión de que era necesario hacer demostraciones también allí. Orville, después de su «remate glorioso», era el más solicitado. Wilbur se quedó en Dayton trabajando en los motores con Charlie Taylor y atendiendo asuntos que para él eran los más desagradables, como la demanda que iba a presentar a mediados de agosto contra la Herring-Curtiss Company por infracción de patente.

Los acontecimientos en Reims crearon todavía más sensación de lo esperado. Los últimos días, los espectadores llegaron a sumar 200.000: cuatro veces la capacidad de las gradas. Los competidores volaron a más altura, más distancia y a más velocidad que nadie antes, batiendo todas las marcas que los hermanos Wright habían establecido el año anterior. El máximo ganador, el competidor más aclamado, fue Glenn Curtiss, que quedó el primero en la prueba de velocidad.

La agitación no se circunscribió ahora a Francia y al resto de Europa, como destacó la prensa estadounidense. «El gran encuentro en Reims ha sido un éxito electrificante, un delirio» (*New York Sun*); «Los burlones ya no se burlan»

(*Washington Herald*); «Este torneo de aviación solo insinúa lo que pronto contemplaremos cuando el cielo sea la futura autopista de todos» (*Cincinnati Times-Star*); «La semana de Reims marca el inicio de una época y una de las etapas más ambiciosas de la historia de la humanidad» (*Atlanta Constitution*).

De la noche a la mañana, Curtiss era el nuevo héroe americano. Y a la semana siguiente, multitudes de 200.000 espectadores se congregaban cada día en el Campo de Tempelhof de Berlín para ver volar a Orville. Este, en el curso de sus vuelos de demostración de los siguientes días, y acompañado por un alumno, hizo un tiempo de una hora y treinta y cinco minutos, batiendo un nuevo récord mundial de vuelo con pasajero. Al mismo tiempo, Wilbur había firmado para volar en público en los Estados Unidos por primera vez. Sería en Nueva York, coincidiendo con la celebración del 300 aniversario del remonte del río Hudson protagonizado por Henry Hudson y el centenario de la primera travesía del barco de vapor de Robert Fulton por el mismo río. Wilbur iba a cobrar 15.000 dólares por la exhibición. Glenn Curtiss también participaría.

* * * *

El 18 de septiembre, a bordo del tren a Nueva York, Wilbur enumeró en una carta a su hermano algunas de las precauciones que adoptaría por si se viera obligado a aterrizar en las aguas de Manhattan. Su idea de usar tubos de goma ya no le servía. «Por eso he vuelto a mi antiguo plan de fijar una canoa a la parte inferior de la máquina, centrada hacia delante», escribió, añadiendo: «Por supuesto, espero no caerme; pero si sucede, tendré bastantes posibilidades de salvarme». Iba a comprar la canoa en Nueva York. El avión ya se había enviado a la base militar de Governors Island, en el puerto de Nueva York, donde Charlie Taylor se reuniría con él.

La gran curva del puerto de Nueva York en la desembocadura del Hudson fue el escenario del acontecimiento más espectacular presenciado allí en toda su historia. Fondeados en el puerto había veinte acorazados estadounidenses, un escuadrón de la Marina Real británica, buques navales de Francia, Alemania, Holanda, México y Argentina, y transbordadores, barcas, cargueros, todo tipo de embarcaciones fluviales y el gigantesco transatlántico de lujo *Lusitania*: no menos de 1.595 barcos. A todo ello se sumaba la promesa de que por primera vez los neoyorquinos iban a presenciar sobre sus aguas cómo volaba un aeroplano.

En Governors Island, a 800 metros al sureste de Manhattan en la bahía de Nueva York, habían habilitado dos hangares, casi pared con pared; uno para Wilbur y otro para Curtiss. Cuando Curtiss llegó para prepararse, ambos se saludaron con toda cordialidad y hablaron cinco minutos, sobre todo sobre las pruebas de Reims. Wilbur se excusó por no darle la mano porque las tenía manchadas de grasa. Justo en ese momento entró en escena el inventor del telégrafo sin hilos Guillermo Marconi, y le emocionó tanto conocer a Wilbur que insistió en estrecharle la mano, grasienta o no. Quedaron en que cada vez que Wilbur o Curtiss fueran a despegar, Marconi enviaría un mensaje telegráfico desde Governors Island a los buques de guerra del puerto, que a su vez izarían el pabellón para advertir a las demás embarcaciones y a todos los espectadores que había en tierra.

Curtiss enseguida salió hacia Hammondsport, al norte del estado de Nueva York, donde le esperaba un recibimiento por todo lo alto.

Los reporteros andaban por allí lo más cerca que les dejaban, esperando la ocasión de hablar con Wilbur. Un día vieron que unos niños de la guarnición se acercaban a los guardias. Esperaban ver cómo echaban a los niños igual que a ellos, pero vieron a Wilbur saludarlos con «una amable sonrisa» y luego, por las puertas del hangar abiertas, también vieron cómo «les explicaba todos los detalles de la máquina».

«Llevo aquí casi una semana y tengo la máquina casi a punto para volar», escribió Wilbur a Katharine el 26 de septiembre. Se alojaba en el distinguido hotel Park Avenue, pero comía en el Club de Oficiales de Governors Island.

Ayer fue el gran desfile naval (...). Al llegar la noche, millones de luces eléctricas iluminaron los buques, como muchos de los grandes edificios. A lo largo de 16 kilómetros, el río era una masa casi sólida de barcos de vapor, y de no ser por las luces eléctricas que iluminaban sus siluetas, habría sido imposible navegar.

A los reporteros que se abalanzaron sobre él, Wilbur les dijo que esa vez no quería asombrar al mundo, sino solo ofrecer a todos la ocasión de ver un aeroplano volando por el cielo. A la pregunta de si sería peligroso volar sobre un puerto tan lleno de barcos, dijo que un aeroplano debería poder ir adonde uno quisiera.

Glenn Curtiss volvió del norte del estado a última hora el 28 de septiembre, y esa noche pernoctó con su avión en el hangar de Governors Island, para hacer una prueba de vuelo por la mañana temprano. Al final voló poco después de las seis en

punto, solo con un amigo y un oficial del Ejército como testigos. Hizo una distancia de 300 metros, y se volvió al norte del estado de Nueva York.

Wilbur, que esa noche había dormido en su hotel de la ciudad, no empezó con los primeros retoques hasta las ocho en punto y luego, sobre las nueve, despegó para hacer un vuelo de prueba de siete minutos. Rodeando Governors Island, el Flyer blanco y plata parecía el mismo de siempre, salvo por la canoa roja de 4 metros envuelta en lona que llevaba fijada a la base. Así, la forma más novedosa de transporte se estrenaba sobre aguas estadounidenses junto a una de las formas de transporte más antiguas visiblemente dispuesta por si se presentaban problemas.

Poco después de aterrizar, al anunciar Wilbur que iba a volar otra vez, se activó el telégrafo y se izaron las banderas: era la señal, allá fue. Pero en lugar de dirigirse hacia la boca del Hudson, como se esperaba, giró al oeste de cara al viento y, volando sobre dos transbordadores, fue derecho a la Estatua de la Libertad en la isla de Bedloe, la rodeó y voló bajo por encima del *Lusitania*, que en ese momento salía cruzando el puerto rumbo a Liverpool. Miles de personas le miraban. El parque de Battery Park, en la punta meridional de Manhattan, estaba lleno a reventar de espectadores, y al sobrevolar Wilbur el *Lusitania*, los pasajeros ondearon frenéticamente sombreros, bufandas, pañuelos, desde la cubierta.

El avión se movía bajo total control en todas sus maniobras; subía y bajaba y giraba. Pero el espectáculo de Wilbur Wright y su máquina voladora rodeando la Estatua de la Libertad fue lo que causó la mayor impresión, de lo que más se hablaría y escribiría y lo que todos recordarían más. Así lo expresó un periodista del *New York Evening Sun* en una noticia en primera plana:

Su gran aeroplano, tan cerca del horizonte que parecía otra gaviota entre las que volaba sobre el mar (...), [fue] poco por encima de los pies de la Estatua de la Libertad. Al instante siguiente apareció a la altura del pecho, y luego pasó por delante con suavidad.

Pareció detenerse en el aire un momento para rendir el homenaje de un aviador estadounidense a la dama que ha contemplado los destinos de su país. Luego, virando de pronto hacia el este con el viento, aceleró rápido como el rayo sobre las olas mientras las sirenas de bienvenida de los barcos en todo el puerto desgarraban el aire y todas las personas que vitoreaban en tierra atestiguaban que uno de sus hijos había visitado a Nuestra Señora de la Libertad en una nave que solo necesitaba del viento que surcaba.

Harper's Weekly, «La revista de la civilización», presentó en su siguiente portada una impactante fotografía de Wilbur y el avión rodeando la Estatua de la Libertad, con el pie de foto: «Una nueva gaviota en el puerto de Nueva York».

«Va muy bien, Charlie», al parecer fue la observación de Wilbur a Charlie Taylor cuando, después de un aterrizaje suave, bajó del avión en Governors Island. «Yo creo que sí, Will», contestó Charlie.

Al día siguiente llegó de Potsdam, Alemania, la noticia de que Orville había volado a 984 metros, la mayor altura que había alcanzado un aeroplano.

Los fuertes vientos del norte mantuvieron a Wilbur y a Glenn Curtiss en tierra en Governors Island dos días, el sábado y el domingo, y entonces Curtiss anunció que tenía que irse por un contrato anterior en St. Louis. Así fue como Wilbur se quedó solo para el vuelo prometido por el río Hudson que todos estaban esperando.

* * * *

La mañana del lunes 4 de octubre, el viento del norte había amainado un poco pero seguía soplando a 25 kilómetros por hora; más de lo que Wilbur hubiera preferido. Pensando que no haría sino aumentar, decidió volar. Sacaron el avión del hangar y lo examinó, y al ver que el depósito de gasolina no estaba lleno, cogió una lata vieja y lo llenó él mismo.

A las 9.53 despegó de Governors Island, la canoa de emergencia en la base del avión. La diferencia esta vez era una minúscula bandera estadounidense pegada al timón; se la había enviado Katharine con la petición de que la ondeara sobre Nueva York.

De nuevo se emitió el mensaje telegráfico. De nuevo los pabellones ondearon haciendo la señal y de nuevo se oyó el fragor de los silbatos y las sirenas de niebla. La actividad se paralizó en gran parte de la ciudad, al tiempo que la gente salía en «estampida» hacia las ventanas y los tejados de los bloques de oficinas para ver en el cielo el espectáculo del «prodigioso Wilbur Wright, el aviador de Dayton», como lo llamó un periódico de Nueva York.

Desde rascacielos nuevos como el Metropolitan Life Tower, se veía todo el panorama del puerto y del río Hudson. La vista más espectacular era desde las plantas superiores del edificio Singer, de cuarenta y siete pisos, en Broadway, que, cuando se terminó, fue el rascacielos más alto del planeta.

Pilotando su avión, Wilbur cruzó el puerto y giró hacia el norte contra el viento enfilando hacia el Hudson. La expectación creció todavía más. Para entonces se había elevado a unos 45 metros y avanzaba a unos 58 kilómetros por hora. Pero al llegar al río, relató después, empezó a notar corrientes de aire, las más fuertes por las que había pasado nunca; salían de los rascacielos y eran tan bruscas y peligrosas que se vio obligado a descender «considerablemente» y pegarse a la margen occidental del río, en Nueva Jersey.

«Subí un poco por encima de los transbordadores y al llegar a los acorazados, pasé rozando sus chimeneas..., tan cerca que olía el humo que soltaban».

Cuando después le preguntaron si un acorazado británico había disparado una salva en su honor, Wilbur dijo que algo hizo «un ruido terrible», pero no sabía qué era.

Al ver en la margen derecha del río la cúpula de la tumba del general Grant, en la Calle West 122, pensó que había ido bastante lejos, y dio un gran giro de 180 grados para dirigirse al sur en su vuelta por el río, avanzando esta vez mucho más rápido por ir ahora a favor del viento. «Creo que tardé la mitad de tiempo en volver (...). Al pasar ante los rascacielos del centro, volé mucho más cerca del agua y seguí más allá, hacia la orilla de Nueva Jersey».

En su viaje de vuelta fue recibido con el mismo entusiasmo, o más, que río arriba. Ahora las colinas de Nueva Jersey estaban sembradas de gente, y los muelles y tejados de los edificios del lado de Manhattan, llenos hasta arriba. Se calculó la cifra de un millón de espectadores.

Exactamente a las 10.26 de la mañana, Wilbur aterrizó en Governors Island a pocos metros del lugar donde había despegado. Su tiempo en el aire fue de treinta y tres minutos y treinta y tres segundos. La distancia recorrida hasta la tumba de Grant y de vuelta eran unos 30 kilómetros; la velocidad media, 58 kilómetros por hora.

Pese a los fuertes vientos, las ráfagas provenientes de los rascacielos, los silbatos, las sirenas, el griterío de la multitud y las salvas de los acorazados, lo había conseguido. Una prueba de la enormidad del problema del viento fue la banderita estadounidense que Katharine le había dado: nueva al comienzo del vuelo, acabó hecha jirones.

Charlie Taylor relató a los reporteros la preocupación que no dejó de sentir ni un momento mientras Wilbur estuvo «arriba».

Tenía los ojos fijos en la gran bandera del Edificio Singer. A veces se abatía y abrazaba el poste; ahí sabía que Wilbur lo tenía bien. Y a veces se extendía,

mucho incluso, y sabía que habría problemas. Una vez aleteó a la derecha y la punta empezó a señalar hacia arriba, como durante todo el sábado. Empecé a temblar, porque no sabía qué podría hacer Wilbur ante una ráfaga como esa.

No, no había conquistado el aire, Wilbur dijo a la prensa antes de irse. «Quien actúa con la mente puesta en el presente inmediato y sus recompensas inmediatas es un necio».

Poco después, para gran sorpresa de todos, anunció que volaría de nuevo aquella tarde y esta vez iría mucho más lejos, en un vuelo de una hora alrededor de Manhattan. Pero sobre las cuatro de la tarde, cuando él y Charlie Taylor estaban retocando el avión, la cabeza de uno de los pistones del motor, de unos quince centímetros de largo y diez de ancho, saltó con un rugido terrible y «pasó como una bala de cañón» a menos de medio metro de la cabeza de Wilbur.

Y le dijo a Charlie Taylor: «Es fenomenal que no ocurriera allá arriba en el aire». Se llevaron el avión, las actuaciones en Nueva York habían terminado.

Hablando con un corresponsal de la revista *Scientific American* poco después, al anoecer aquel día de octubre, a Wilbur le preguntaron qué indicaba la explosión del motor y qué dirección iba a tomar en el futuro el desarrollo de la aviación. El cilindro roto era solo «un incidente», dijo Wilbur. En cuanto al futuro, la dirección era la respuesta: «Volaría alto».

Tenemos que subir para salir de la franja de turbulencias producidas por las irregularidades de la superficie terrestre. De ahora en adelante, se verá un gran aumento de la altura media a la que los aviadores van a hacer sus vuelos; porque en los estratos más altos no solo hallarán condiciones atmosféricas más propicias, sino que además, si sobrevienen problemas de motor, tendrán más tiempo y distancia para recuperar el control o planear hasta tomar tierra con seguridad.

«El lunes sobrevolé el Hudson hasta la tumba de Grant y después hice el camino inverso de vuelta a Governors Island», escribió Wilbur a su padre tres días después desde College Park, Maryland. «Fue un recorrido interesante, y muy emocionante a ratos». Y no se extendió más. Había ido a College Park para empezar a formar a pilotos del Ejército de los Estados Unidos.

* * * *

El lunes 18 de octubre, dos semanas después del vuelo de Wilbur por el Hudson, Orville y Katharine estaban en París. Concluidas con éxito las pruebas en Alemania, habían parado allí brevemente camino de casa, y al parecer no sabían que, poco antes de las cinco de la tarde, un avión Wright iba a aparecer en el cielo, causando la mayor sensación jamás vista en París: no solo era el primer aeroplano que sobrevolaba la ciudad, sino el primero que sobrevolaba cualquier ciudad del mundo. Wilbur, aunque estuvo cerca de Nueva York en su vuelo sobre el Hudson, solo había sobrevolado el agua.

El conde de Lambert, que no había contado a casi nadie lo que pensaba hacer, ni siquiera a su esposa, despegó en Port-Aviation, Juvisy, a 24 kilómetros al sudeste de París. Desde lo alto de la torre Eiffel, cientos de turistas fueron los primeros en divisarlo a la dorada luz del cielo en el atardecer. Luego se oyeron los gritos que llegaban de las calles: «*L'aéroplane!, l'aéroplane!*».

Una de las descripciones más memorables del espectáculo la aportó la escritora estadounidense Edith Wharton, cuyo chófer acababa de aparcar a la entrada del Hôtel de Crillon, y al bajarse de la limusina vio a varias personas mirando el cielo en la plaza de la Concordia, como contó en una carta a una amiga:

¿Y sabes lo que me pasó el otro lunes? Salía del coche a la puerta del Hôtel de Crillon cuando vi a dos o tres personas mirando al cielo. También yo miré, y había un aeroplano allá arriba, perfilado contra el cielo (...), sobrevolando la plaza de la Concordia. Avanzó atravesándola por un lado. Volaba increíblemente alto, por encima del obelisco, contra el atardecer dorado, mientras la luna salía entre nubes llevadas por el viento y, en la otra orilla del Sena una bandada de pájaros que cruzaban el cielo se perdió en el horizonte en dirección al Panteón, reapareciendo a lo lejos convertido ya en una minúscula mota contra las nubes, hasta por fin desaparecer en el crepúsculo. Y era el conde de Lambert pilotando un biplano Wright, que acababa de despegar en Juvisy, ¡y era la primera vez que un aeroplano cruzaba la gran ciudad! Imagínate, estaba totalmente estupefacta... ¡Y qué escenario donde ver volar el primer aeroplano de tu vida!

Lo que no dijo fue que el conde de Lambert había pasado por encima de la torre Eiffel, la estructura más alta del mundo, y por tanto había volado a una altura de al menos 400 o 430 metros: sin duda, «muy alto».

Ya había corrido la voz hasta Juvisy cuando Lambert regresó para aterrizar. Miles de personas esperaban para darle la bienvenida. Al bajar del avión «pálido pero radiante», un remolino de reporteros y admiradores lo engulló al instante. Para gran sorpresa suya, también Orville y Katharine Wright estaban allí. Cómo se habían enterado de la noticia y cómo llegaron a Juvisy, no se sabe.

De Lambert insistió en que no era el héroe del momento. «Aquí está el héroe de verdad», dijo, volviéndose a Orville. «Yo no soy más que el *jockey*, él es el inventor», dijo aludiendo tanto a Orville como a Wilbur. « ¡Viva Estados Unidos! Es el país al que debo mi éxito».

* * * *

Wilbur, Orville y Katharine acababan de llegar a casa, y ni siquiera habían deshecho las maletas cuando ya las decisiones comerciales y los asuntos de patentes les robaban tiempo y atención. Wilbur tuvo que ir a Nueva York un día y a Washington al siguiente, y luego Wilbur y Orville fueron juntos a Nueva York. Más tarde, Wilbur viajó solo de nuevo. Y excepto en Navidad, cuando empezó el nuevo año siguieron así.

Se constituyó la compañía constructora de aviones Wright Company, con sede en la Quinta Avenida de Nueva York, para poner en marcha la construcción de una planta de fabricación de aeronaves Wright en Dayton. Se celebraron más banquetes en su honor, recibieron más medallas y premios; entre ellas, la primera medalla Langley, otorgada por el Instituto Smithsonian. E interpusieron más demandas de patente.

La creciente cantidad de pilotos redundó en un aumento de accidentes graves y muertes. En Francia, los aviadores Eugène Lefebvre, Ferdinand Ferber, Léon Delagrangé, todos se mataron en accidente.

Otro gran disgusto para Wilbur fue la infortunada disputa con Octave Chanute, que se inició en enero de 1910 y se alargó hasta la primavera. Chanute pensaba que los Wright habían «metido la pata» denunciando a Glenn Curtiss, y lo dijo en una carta

al director de *Aeronautics*; en concreto, no creía que la idea de la deformación alar fuera original de los Wright.

En una carta con fecha de 20 de febrero, Wilbur dijo sin rodeos a Chanute: «En nuestra opinión, es moralmente a nosotros a quienes el mundo debe el uso casi universal de todo nuestro sistema de control lateral». Chanute dijo en respuesta: «Me temo, amigo mío, que los deseos de enriquecerte han distorsionado tu habitual buen juicio».

Por lo demás, a Chanute le había ofendido un discurso que Wilbur dio en Boston, donde contó que él, Chanute, «se había presentado» en la tienda de los Wright en Dayton en 1901. Esto, al parecer de Chanute, sugería que había sido él quien acudió a Wilbur, omitiendo que este fue el primero en escribir —en 1900, cuando se dirigió a Chanute para pedirle información.

Ambos hermanos encontraron «increíbles» las palabras del francés, y Wilbur así se lo hizo saber en una de sus cartas más largas. La acusación de codicia que Chanute hacía a los hermanos, la despachó con la mayor sencillez, diciendo: «Usted es el primero que, conociéndonos, nos acusa de esto». En cambio, centró su considerable enfado en que Chanute había dado a entender a los franceses que él y Orville eran «meros pupilos y subordinados» suyos; y también en que no hubiera expresado ni una sola vez antes hasta la fecha sus dudas de que los hermanos fueran realmente los inventores del control de alabeo alar.

Ni en 1901 ni en los cinco años siguientes nos dio usted a entender en modo alguno que nuestro sistema general de control lateral llevara largo tiempo formando parte de las artes [de volar] (...). Si realmente fuera una idea antigua, es llamativo no haber mencionado antes algo tan importante como para que su propiedad individual amenace con estrangular el arte; máxime cuando nunca se había aplicado en ninguna máquina construida antes que la nuestra.

Con claros deseos de poner fin a la disputa, Wilbur concluyó en un tono más cálido. «Si algo puede hacerse por enderezar las cosas a conformidad tanto suya como nuestra, no solo estamos dispuestos, sino que queremos poner de nuestra parte (...). No deseamos seguir peleados con una persona a quien seguimos sintiéndonos agradecidos».

Pasaron casi tres meses sin respuesta de Chanute. Wilbur volvió a escribirle: «Mi hermano y yo no entablamos muchas amistades, y no las abandonamos a la ligera».

Creíamos que si no sabíamos lo que piensa usted exactamente y usted no sabía lo que pensamos, nuestra amistad tendería a debilitarse en lugar de fortalecerse. Por ignorancia o inconsciencia, estaríamos metiéndonos el dedo en la llaga mutuamente y haciéndonos daño gratuitamente. Mi hermano y yo valoramos demasiado su amistad, que tanto nos alentó en los primeros años de lucha, para dejar que la estropeen malentendidos sin aclarar y que podrían aclararse hablando con franqueza.

Esta vez Chanute tardó solo un par de días en contestar; agradeció mucho la carta de Wilbur y les dijo que había estado enfermo y que en breve iba a zarpar hacia Europa. «Espero que, a mi regreso de este viaje, podamos reanudar nuestras relaciones».

* * * *

Menos una semana de febrero, había sido un invierno excepcionalmente suave en Dayton. El 16 de febrero, anotó el obispo Wright en su diario, cayeron más de treinta centímetros de nieve. Y el día 18 llegó otra «buena nevada». Pero al día siguiente «se derritió casi del todo»; el obispo estuvo un rato quitando témpanos del tejado. Y ya en la primera semana de marzo, la nieve «expiraba». Las anotaciones de «día templado, despejado» fueron sucediéndose una tras otra; estas son las entradas de su diario: «hermoso día», «hace bueno», «tiempo primaveral», «día precioso»..., y así hasta abril.

La zona occidental de Dayton, Hawthorn Street y la casa de los Wright, habían vuelto a la normalidad: era una primavera corriente, como tantas otras. Ya no se veían las banderas de bienvenida, los banderines ni los farolillos de papel del otoño anterior. Todo había vuelto a ser como era. La tienda de la West Third Street y el paisaje desde el tranvía interurbano hacia la estación de Simms y Huffman Prairie eran los que siempre habían sido.

Igual sucedía con los hermanos Wright: pese a todo lo que habían visto y hecho, y pese a su singular gloria, se veía que eran los de siempre y no se habían vuelto estirados. Jamás se jactaban ni pavoneaban, estaban muy lejos de la arrogancia, como se ha dicho; y eso, casi tanto como sus excepcionales logros, era lo que la

gente admiraba de ellos. Un periodista allí presente comentó: «Siguen siendo los imperturbables “chicos de Ohio” de siempre». Tampoco Katharine, después de todos sus viajes y la atención recibida, había cambiado.

Pau era un lugar muy interesante: la señorita Wright insiste en esta idea, y categóricamente además, ante la irónica sonrisa de su hermano Wilbur; y los campos de Alemania son hermosos, sí, Wilbur lo reconoce, pero si uno desea ver campos hermosos, no tiene porqué salir de la zona donde ellos practicaron en Simms. Ohio les basta y les sobra. Y Orville asiente, para luego indicar sutilmente que lo mejor de ese paisaje no se aprecia hasta elevarte unos 300 metros por encima.

Un posible motivo de preocupación o molestia para los hermanos tuvo que ser su pleito por patente contra la Curtiss Company. Pero estaban seguros de llevar la razón, y gozaban de gran apoyo en la prensa y en el país. Como dijo el *New York Times*, era «muy notable que, hasta el logro de los Wright, todo intento de volar en máquinas más pesadas que el aire fue un estrepitoso fiasco, pero desde que ellos demostraron que sí podía hacerse, parece que todo el mundo sabe hacerlo».

Tampoco prosperó mucho el argumento de que las patentes Wright impedían al avance de la aeronáutica. «La insistencia del catedrático Bell en sus derechos no impidió el uso del teléfono, cada vez más extendido», señaló el *Christian Science Monitor*. «Los numerosos pleitos con que Thomas Edison intentó proteger sus inventos no han impedido que todos ellos salgan al mercado». Wilbur y Orville sabían como nadie que si había un invento bien documentado en todos sus detalles, con texto escrito y fotografías para casi todos los pasos del proceso, ese invento era el suyo.

* * * *

El miércoles 25 de mayo de 1910 fue un día «especialmente bello» en Dayton, anotó el obispo Wright en su diario. También iba a ser un día grande para la familia Wright.

Los hermanos habían invitado al Aeroplane Club de Dayton, junto a sus amigos y vecinos y cualquiera que tuviera interés, a ir a Huffman Prairie para ver a Orville volar allí, y acudieron de dos mil a tres mil personas. El tranvía interurbano iba

lleno a reventar. Una larga fila de automóviles atascaba la autovía, y en la hierba del arcén se habían montado puestos de helados y sándwiches para la ocasión.

Como se dijo más adelante, la forma de pilotar de Orville mantuvo en vilo a los espectadores todo el rato. «Volaba rozando el suelo, y al minuto había salido disparado hacia el cielo como una flecha». Describió figuras de ochos, giros y vueltas, todo ello con «sobresaliente» pericia. Lo más increíble fue cuando subió a la vertiginosa altura de 830 metros. Y todos los Wright —el obispo, Wilbur, Katharine, Reuchlin, Lorin y su esposa e hijos— estaban presentes para ver cómo esa demostración del genio de los hermanos se hacía allí, en su tierra, para la gente del lugar.

En todos los años que llevaban trabajando mano a mano, Wilbur y Orville no habían volado juntos ni una sola vez, porque así, si algo se torcía y uno de ellos se mataba, el que viviera podría proseguir el trabajo. Pero este día en Huffman Prairie, allí donde habían creado la primera máquina voladora de la historia, ambos despegaron sentados uno junto al otro, con Orville a los mandos.

En aquel momento y posteriormente, muchos vieron en ese vuelo su forma de decir que habían cumplido sus metas y que no veían motivos para seguir posponiendo el divertirse juntos con la emoción del vuelo.

De la familia del N° 7 de Hawthorn Street, el único que todavía no había volado era el obispo Wright —como tampoco nadie de su edad en ningún otro lugar del mundo. Había ayudado a sus hijos desde el principio todo lo que pudo, sin perder en ningún momento la fe en ellos y en sus aspiraciones. Ahora, a los ochenta y dos años, entre las aclamaciones de la gente, fue caminando hasta el punto de despegue, donde Orville le pidió que subiera sin la menor vacilación.

Despegaron y pasaron seis minutos largos sobrevolando Huffman Prairie a unos 110 metros de altura; allí subido, lo único que dijo el obispo fue: «¡Más alto, Orville, más alto!».

Epílogo

Salvo una breve lección de vuelo que dio a un piloto alemán en Berlín en junio de 1911, Wilbur Wright nunca volvió a volar: su empresa y las agrias batallas judiciales no le dejaban tiempo para nada más. La Wright Company requirió mucha atención desde el principio, aunque lo más duro para ambos hermanos fueron las interminables demandas por infracción de patente. «Cuando pensamos en lo que podríamos avanzar si tuviéramos todo este tiempo para experimentar, nos desanimamos mucho», escribió Wilbur a un amigo de Francia, «pero siempre resulta más fácil tratar con cosas que con personas; y la vida no es para nadie justo como hubiera deseado».

Sin duda lo más importante para ambos —mucho más que el dinero en juego— era conservar la merecida y perdurable fama de haber sido los inventores del aeroplano. Defender su nombre, que veían amenazado, era lo que les movía. Como es muy comprensible, estaban orgullosos de sus logros. Por este motivo, llegaron a interponer nueve demandas y hubieron de responder a otras tres. Una tras otra, los tribunales estadounidenses fallaron a su favor en todas.

Octave Chanute, que hasta octubre de 1910 no regresó de su viaje a Europa, murió en su casa el 23 de noviembre a los setenta y ocho años sin haber tenido ocasión de volver a ver a Wilbur. Este, al enterarse de la noticia, cogió un tren a Chicago para asistir al funeral, y después escribió un largo tributo a Chanute publicado en *Aeronautics* en el que manifestó abiertamente lo que sentía.

Sus escritos, de enorme lucidez, difundieron ampliamente y de una forma muy vívida conocimientos de los problemas del vuelo a los que, de no ser por él, es probable que muchos no hubieran prestado atención (...). Su paciencia y la bondad de su corazón son inigualables. Pocos hombres fueron respetados y amados tan unánimemente.

En el año 1911, Wilbur estuvo seis meses enteros en Europa ocupándose de asuntos comerciales y legales. El resto del tiempo lo pasaba yendo y viniendo de Nueva York o Washington y atado a reuniones de consejos de administración en Dayton. Todo aquello empezó a hacer mella en él: en palabras de Orville, «volvía a casa pálido».

Mientras tanto, la familia había decidido hacerse una casa nueva y mucho más suntuosa —al estilo de las mansiones que había en el viejo sur en la época anterior a la guerra de Secesión— en el distrito de Oakwood, al sudeste de las afueras de Dayton. Orville y Katharine acabaron supervisando todos los planos con el arquitecto mientras Wilbur estaba en Europa. La única muestra de interés por su parte, que se sepa, fue que pidió un baño propio en su habitación.

La primera semana de mayo de 1912, muy debilitado físicamente y con el ánimo muy bajo, Wilbur cayó enfermo. Día tras día le asediaba la fiebre, siempre muy alta. Una vez más, se trataba de la temida fiebre tifoidea. Consciente de su gravedad, mandó llamar a un abogado y dictó testamento.

Nunca le faltaron los cuidados de su leal familia, siempre había alguien en la cabecera de su cama. «Wilbur no mejora», apuntó el obispo Wright el 18 de mayo. Wilbur «se hunde», anotó el 28 de mayo.

Wilbur Wright murió en su habitación de la casa del N° 7 de Hawthorn Street a las 3.15 de la madrugada del jueves 30 de mayo de 1912. Tenía cuarenta y cinco años.

Una vida corta pero de mucha consecuencia [escribió el obispo Wright]. De sólido intelecto y carácter imperturbable, gran autonomía y modestia igual de grande, vivió y murió sabiendo distinguir claramente el bien y persiguiéndolo siempre.

Un torrente de llamadas telefónicas y telegramas de condolencias de amigos de todas partes, dentro y fuera del país, y vecinos inundó la casa: mil telegramas aquella tarde. Los días siguientes la prensa publicó conmovedores tributos. Las flores recibidas eran tantas que, según un diario de Dayton, podrían haber llenado un vagón de tren.

La familia habría preferido un funeral privado, pero se instaló una capilla ardiente en la Primera Iglesia Presbiteriana de Dayton; y unas 25.000 personas pasaron ante el féretro con los restos mortales de Wilbur a presentarle sus respetos. Tras un breve servicio religioso, fue enterrado en la parcela familiar en el cementerio de Woodland.

¡Wilbur muerto y enterrado! [Escribió el obispo]. Todos estamos desolados. No parece posible que se haya ido. Creo que Orville y Katharine son los más afectados por su pérdida. Casi no hablan.

Los cinco años siguientes, el obispo Wright siguió viviendo con Orville y Katharine. Había dejado de viajar trabajando para la Iglesia, pero nunca dejó de estar muy activo. Su vida, como la de sus hijos, cambió mucho con la nueva situación económica de la familia, que había mejorado mucho. Le encantaba acompañar a Orville en los largos paseos con su nuevo automóvil; y en la primavera de 1914, después de cuarenta y dos años en el N 7 de Hawthorn Street, se fue con sus dos hijos a vivir a la mansión de ladrillo y columnas blancas recién acabada en Oakwood, a la que llamaron con orgullo Hawthorn Hill. En 1916 Orville alquiló una casa en una isla de la Bahía Georgiana, en Canadá, para veranear allí aquel año con su padre y su hermana; les gustó tanto que Orville compró una isla para ir más veranos.

El obispo nunca dejó de leer. También siguió redactando artículos para publicaciones religiosas y dando su paseo por las mañanas. Un sábado de octubre acompañó a Katharine y a Orville a una manifestación a favor del sufragio femenino en Dayton; y apuntó en su diario no haber visto a nadie más viejo que él en la marcha.

El obispo Wright murió a los ochenta y ocho años el 3 de abril de 1917.

* * * *

Katharine, que nunca volvió a dar clases, dedicó mucho tiempo a la Universidad de Oberlin, a causas como el movimiento sufragista y a ayudar a Orville en todo. En 1913, volvió a ir a Europa con él, que viajaba para atender negocios en Londres, Berlín y París.

Con la ayuda de la leal Carrie Grumbach, vivieron juntos en Hawthorn Hill tan felizmente como siempre hasta 1926. Ese año Katharine, que tenía cincuenta y dos, anunció que se casaba con un antiguo compañero de estudios de Oberlin, el periodista del *Kansas City Star* Henry J. Haskell, viudo. Colegas en el consejo rector de Oberlin, se conocían de tiempo atrás, y aunque Orville consideraba a Haskell un amigo de la familia, entró en cólera y no hubo modo de aplacarlo. Katharine siguió adelante con la boda, que se celebró en Oberlin. Orville se negó a asistir; se sentía traicionado y llegó incluso a retirarle la palabra.

De todos los «arrebatos» de Orville, este fue con diferencia el peor, el más penoso y el que más dolor causó a su hermana. Katharine se trasladó a Kansas City. Dos

años después, cuando Orville supo que ella estaba muriendo de neumonía, no quiso ir a verla. Pero luego cambió de idea, y llegó a tiempo de estar con ella al final.

Katharine murió el 3 de marzo de 1929. Su cuerpo fue trasladado a Dayton, donde la enterraron con su padre, su madre y Wilbur en el cementerio de Woodland.

* * * *

Mientras que Wilbur prácticamente había dejado de volar después de su vuelo en mayo de 1910 en Huffman Prairie con Orville, este siguió pilotando los aviones Wright otros siete años. En septiembre de 1910 fue el primero en sobrevolar Dayton. Semanas después, pilotando, el último modelo Wright, el «Baby Grand», alcanzó los 130 kilómetros por hora. También empezó a probar el nuevo hidroavión Wright y, con los años, incluso volvió a Kitty Hawk para realizar pruebas de planeo en las que estableció la marca —y la conservó diez años— de casi diez minutos planeando. En 1913 hizo unos cien vuelos en dos meses y se atrevió a pilotar un avión de una sola hélice. En 1914 estuvo a punto de matarse al precipitarse en su hidroavión al río Miami.

Orville habría querido seguir volando toda su vida, pero tuvo que dejarlo en 1918, a los cuarenta y seis años, por los problemas de movilidad y los accesos de dolor que el accidente ocurrido en Fort Myer casi diez años antes le dejó como las secuelas físicas. En 1918 vendió la Wright Company y, para concentrar sus fuerzas en la investigación científica, abrió el Laboratorio Aeronáutico Wright en un sencillo edificio de ladrillo de una sola planta en el centro de la ciudad.

Las ganancias de los Wright por su trabajo y sus logros habían sido grandes, aunque no tanto como muchos imaginaban. En su testamento, Wilbur dejó a sus hermanos Reuchlin, Lorin y Katharine 50.000 dólares a cada uno. Orville heredó el resto de su patrimonio, calculado en 126.000 dólares. Gracias al éxito de la Wright Company y su posterior venta, Orville prosperó mucho más. Su patrimonio total al morir eran 1.067.105 dólares, unos 10.300.000 dólares actuales: una fortuna, pero no podía compararse a la de muchos multimillonarios de la época.

Si el dinero hubiera sido el principal objetivo de los hermanos, insistía Orville, habrían probado suerte en otra cosa con mejores perspectivas. Aseguraba que, más que rico, era pudiente, y le encantaba repetir lo que decía su padre: «Solo se necesita el dinero justo y suficiente para no ser nunca una carga para los demás».

En los años posteriores a la muerte de Wilbur, Orville tuvo que afrontar él solo las molestias y el tedio de los larguísimos pleitos. A esto vino a sumarse su indignación por el intento del director del Instituto Smithsonian Charles D. Walcott, ayudado por Glenn Curtiss, de desacreditar a los Wright para rehabilitar la reputación de Samuel P. Langley.

Alegando que el fracaso de Langley se había debido a un fallo del sistema de lanzamiento de su Aerodrome, y no de la propia máquina, sacaron el Aerodrome del almacén donde estaba para volver a probarlo. Pero, aunque no se hizo público, Curtiss había introducido en él importantes modificaciones; por eso cuando volvió a probarlo en 1914, el resultado fue bastante bueno. El Smithsonian avaló entonces una declaración que decía: «Fue el catedrático Samuel P. Langley quien en realidad diseñó y construyó la primera máquina voladora capaz de vuelo sostenido tripulado».

Antes de que el Aerodrome volviera al Smithsonian para exponerse allí, Walcott ordenó que volvieran a dejarlo en el estado original de 1903.

La furia de Orville al enterarse de lo ocurrido fue memorable y justificada. Él y Wilbur habían ofrecido al Instituto Smithsonian su Flyer de 1903, pero Walcott se lo había rechazado. En 1928, Orville cedió el Flyer de 1903 en préstamo al Museo de la Ciencia de Londres, en Inglaterra. Solo entonces la Junta Rectora del Smithsonian aprobó por fin una resolución declarando que «a los Wright corresponde el mérito de haber logrado el primer vuelo con una máquina autopropulsada y tripulada más pesada que el aire». Pero tuvieron que pasar otros veintiún años hasta que el Wright Flyer de 1903 volviera de Londres y se entregara al Smithsonian para exhibirse en público; y para entonces Orville ya no vivía.

A Orville también le exasperaron otros cuentos que circularon sobre supuestos aeronautas anteriores a los Wright. El más molesto fue el del germano-americano Gustave Whitehead, de quien se dijo que en 1901 y 1902 había pilotado en Connecticut un avión creado por él. Aunque esta patraña era absolutamente infundada, su eco pervivió año tras año, hasta el punto de que, finalmente, el propio Orville se vio obligado a desmentirla. En un artículo titulado «El vuelo ficticio de Whitehead» publicado en 1945 en la revista *U.S. Air Services*, dejó claro que Whitehead mentía. Es curioso que todavía se hable de esta historia, de la que sigue sin haber pruebas.

* * * *

Los constantes avances de la aviación se habían acelerado más de lo que ni Orville ni nadie de su generación habrían podido prever; y a partir de la Primera Guerra Mundial, fueron avances encaminados a convertirse en un arma sin precedentes en la historia de la humanidad.

En 1927, un joven Charles Lindbergh cruzó el Atlántico para aterrizar en París, proeza que tiempo atrás los Wright habían creído imposible. A su regreso a los Estados Unidos, Lindbergh insistió en visitar Dayton para saludar a Orville en Hawthorn Hill. El acontecimiento levantó un revuelo que no se veía en Dayton desde que, dieciocho años atrás, la ciudad había celebrado el retorno de Europa de los hermanos.

Orville vivió también para ver la espantosa muerte y destrucción que infligieron los gigantescos cazabombarderos de la Segunda Guerra Mundial, y en varias entrevistas quiso hablar por sí mismo y por Wilbur.

Nos atrevimos a desear que nuestro invento trajera a la tierra una paz duradera. Pero estábamos equivocados (...). No, no me arrepiento de mi participación en la invención del aeroplano, aunque nadie deplora más que yo la destrucción que ha causado. El aeroplano se parece mucho al fuego: deploro los terribles daños que este ocasiona, pero creo que es bueno que la raza humana descubriera cómo hacerlo y que hayamos llegado a darle miles de usos importantes.

* * * *

Con los años, Orville cada vez permanecía más tiempo recluido en casa, aunque se sentía obligado a participar en los eventos públicos que siguieron celebrándose en su honor, a los que acudía en gran parte por respeto a la memoria de Wilbur. Fue nombrado doctor *honoris causa* por las Universidades de Harvard, Cincinnati, Michigan y Oberlin. En 1919 le otorgó ese título la Universidad de Yale, donde Wilbur había querido matricularse en otra época, casi cuarenta años antes.

Orville asistió a la inauguración de la Biblioteca Wright en Oakwood —situada en el parque que recibió el nombre de Katharine Wright Park—; y tras acceder al traslado de la tienda de bicicletas Wright y el hogar familiar del N° 7 de Hawthorn Street de Dayton al Museo al aire libre Henry Ford, en Greenfield Village,

Dearborn, Michigan, asistió a su inauguración oficial el día en que Wilbur habría cumplido setenta y un años.

De los numerosos monumentos en honor a los Wright, el primero fue el dedicado a Wilbur en Le Mans, en 1920. El más grande, el Monumento Wright erigido en las colinas de Kill Devil en Kitty Hawk, se inauguró en 1932 en presencia de Orville, que lo aceptó en su nombre y el de Wilbur. Wright Brothers Hill, otro monumento a Wilbur y Orville Wright, se yergue sobre el campo de Huffman Prairie. Y en 1945 se botó en su honor el portaaviones USS *Wright*.

Orville siguió viviendo en Hawthorn Hill con la asistencia de Carrie Grumbach, y sobrevivió a Wilbur treinta y seis años. Vivió para ver la nueva aviación de la propulsión a chorro, la irrupción del cohete y la ruptura de la barrera del sonido en 1947.

Murió a los setenta y siete años de un ataque al corazón en el hospital Miami Valley de Dayton, a las 10.30 de la noche del 30 de enero de 1948, y fue enterrado en el cementerio de Woodland con sus padres, Wilbur y Katharine.

Caballero por los cuatro costados hasta el final, «cortés casi hasta la exageración», decían, siempre impecablemente vestido, su calzado siempre lustroso, Orville también tenía fama de conducir su automóvil a tanta velocidad que los policías de Oakwood cerraban los ojos y contenían el aliento mientras pasaba camino de su laboratorio en el centro de la ciudad.

* * * *

El 20 de julio de 1969, cuando su paisano Neil Armstrong (que también nació y creció en Ohio) pisó la luna, llevaba con él, en homenaje a los hermanos Wright, un trozo de raso de un ala del Flyer de 1903.

Agradecimientos

En primer lugar, quiero expresar mi absoluta gratitud a la incomparable Biblioteca del Congreso y a su personal. El vasto corpus que conforman los archivos de Wilbur y Orville Wright —cartas, diarios, especificaciones técnicas, cuadernos y propuestas de los hermanos, y muchos más documentos privados de la familia de los que habitualmente se consultan: todo se encuentra allí.

No es frecuente disponer de una recopilación que aporte tal profundidad y alcance, y con tanto detalle. En esta época en que, por desgracia, tan poca gente escribe ya cartas o lleva un diario, los extraordinarios documentos de los Wright recuerdan otros tiempos y el inmenso valor de estos escritos para hacer que la historia cobre vida. Ningún miembro de la familia Wright —padre, hijos, hija— escribió casi nunca algo anodino, insustancial o mal expresado. Y muchas de las cosas que se dijeron entre ellos, y solo entre ellos, tienen gran interés. El total de cartas de la familia incluidas en la colección de la Biblioteca asciende a más de mil. Además, están sus extensos álbumes de recortes, una verdadera mina de información.

Entre el personal de la Biblioteca, doy las gracias especialmente a mi viejo amigo Jeff Flannery, director de la sala de lectura de manuscritos; a Laura J. Kells, directora de archivos; al historiador de manuscritos de tema científico Len Bruno, especialista en los hermanos Wright, y a Michael Klein. Ver y escuchar las explicaciones de Laura Kells sobre los diarios técnicos y los cuadernos de datos de los hermanos, sobre todo los que escribieron durante las importantísimas semanas que pasaron en Kitty Hawk, fue toda una experiencia.

Además, como tantos otros estudiosos de los Wright, me siento muy en deuda con el ya desaparecido Marvin W. McFarland, de la Biblioteca del Congreso, cuyo relevante trabajo se editó en los dos volúmenes de *The Papers of Wilbur and Orville Wright, 1899-1948*, publicados por primera vez en 1953. Sus extensas notas a pie de página tienen un valor inigualable.

Mike Hill, como en todo momento durante nuestra colaboración de tantos años, aportó una inmensa ayuda como experto investigador, sobre todo en lo relacionado con la colección de la Biblioteca. También ha viajado conmigo por toda la ruta geográfica de la historia de los Wright: de Dayton a Kitty Hawk y a los legendarios campos de vuelo de Le Mans y Pau en Francia. Si alguna vez ha habido un detective más diestro o animoso investigando, yo no lo conozco. De nuevo, le doy las gracias de corazón por toda su labor y me congratulo por mi buena suerte.

Además de mecanografiar una y otra vez mis muchos borradores de un capítulo tras otro, Melissa Marchetti ha sido desde el principio un regalo del cielo por no escatimar esfuerzo para cumplir mis diversos encargos durante la investigación, por su compilación de la bibliografía y por su trabajo con Mike Hill en las notas sobre las fuentes. Betsy Buddy, desde París, ha aportado un trabajo muy necesario de documentación en Francia y ha traducido infinidad de material nuevo. Siempre le estaré agradecido por su aportación.

Mi hija Dorie Lawson ha hecho tanto y de tantas maneras para mantener el buen rumbo del proyecto que merece una medalla.

Para todo el que quiera conocer los logros de los hermanos Wright y su enorme repercusión en la historia, el Instituto Smithsonian forzosamente ocupa un lugar crucial, como lo ocupó en sus vidas. Allí, en una sala de su Museo Nacional del Aire y el Espacio de Estados Unidos, se expone el Flyer original de 1903. Sus archivos también contienen numerosos elementos clave de su historia y abundante documentación.

Cuando comencé este libro, Tom Crouch, conservador jefe de Aeronáutica del Museo del Aire y el Espacio y autor del magistral libro *The Bishop's Boys: A Life of Wilbur and Orville Wright*, me prestó gran ayuda. Sigo estándole muy agradecido por el tiempo que con tanta generosidad me dedicó, por todo lo que me contó de los hermanos Wright y por habernos mostrado a Mike Hill y a mí todas las máquinas Wright expuestas en el anexo de este museo Smithsonian localizado en las inmediaciones del aeropuerto de Dulles, en Washington: el Centro Steven F. Udvar-Hazy.

Por sus observaciones y comentarios, doy las gracias a Peter Jakab, otro miembro del Instituto Smithsonian experto en los hermanos Wright y editor, junto con Rick Young, de la excelente antología *The Writings of Wilbur and Orville Wright*.

La aportación de la extensa colección fotográfica de la Universidad Estatal Wright, en Ohio, ha sido excepcional: muchas claves de la historia de los Wright y de los cientos de experimentos que hicieron se encuentran en las fotografías de su vida familiar, tomadas en su mayoría por ellos mismos. El tiempo dedicado a la colección y el que pasamos en compañía de su docta archivera Dawne Dewey y su ayudante John Armstrong fue de gran ayuda, además de muy agradable. También estoy en deuda con Dawne Dewey por su edición de los diarios del obispo Wright: *Diaries, 1857-1917* ha sido para mí no solo una fuente crucial, sino un libro al que volver por el puro placer de la lectura.

Doy las gracias a Dean Alexander, comisario del Parque Histórico Nacional del Patrimonio Aeronáutico en Dayton, auténtico tesoro repleto de efectos personales y recuerdos de los Wright, y a Ed Roach, historiador jefe del parque, que fue el primero en llevarnos a mí y a Mike Hill por Dayton y Huffman Prairie y quien más me ha ayudado desde entonces respondiendo a mis preguntas a lo largo del tiempo. Agradezco mucho también la ayuda de Alex Heckman, director didáctico y de actividades del Museo del Parque Histórico Carillon de Dayton, y Mary Oliver, directora de colecciones, así como de Nancy R. Horlacher, especialista en historia local de la Biblioteca Metropolitana de Dayton.

Los recuerdos y observaciones de dos descendientes de la familia Wright, Amanda Wright Lane y su hermano Stephen Wright, en el curso de las tardes que pasamos juntos en Dayton fueron de particular interés además de un placer. Su amistad ha sido una de las gratificaciones que me ha procurado este libro.

Las molestias que tanta gente de Kitty Hawk se tomó para dedicarme tiempo y prestarme su ayuda fueron de una inmensa importancia. En especial, quiero dar las gracias a Bill Harris, de la First Flight Society¹⁵, por haber compartido conmigo su profundo conocimiento de Outer Banks en los albores del siglo XIX y su propia y valiosa investigación; a la conservadora Kaeli Schurr y a su ayudante Sarah Downing; a Tama Creef, archivista del Centro de Historia de Outer Banks en Manteo; y a Josh Boles y Darrell Collins, del Monumento Nacional a los hermanos Wright en las colinas de Kill Devil Hills, perteneciente al Servicio de Parques Nacionales de los Estados Unidos. Bill Harris y Sarah Downing también tuvieron la bondad de leer mis capítulos sobre lo acontecido en Kitty Hawk y aportaron a este libro, antes de su publicación, diversas sugerencias y correcciones muy acertadas.

También agradezco la amistad y hospitalidad de John Tucker y del personal del hotel First Colony Inn, en el cabo de Nags Head.

En Virginia, Paul Glenshaw y Leah Rubalcaba se prestaron muy amablemente a guiarme en un itinerario de un día por Fort Myer, respondiendo a todas mis preguntas sobre la época de los sensacionales vuelos de Orville y su terrible accidente allí.

Asimismo, quiero dar las gracias a Patricia Mooradian, Christian Overland, Matt Greuther, Terry Hoover, Matthew Anderson y Linda Skolarus, todos del Museo Henry Ford en Dearborn, Michigan, que organizaron para mí nada menos que dos visitas muy provechosas y agradables. La casa de los Wright del N° 7 de Hawthorn Street, junto con todo su mobiliario original, además de la tienda de bicicletas

Wright, están allí intactos, exactamente tal como eran, y transportan al visitante a su mundo y su modo de vida como ninguna otra cosa podría hacerlo.

En Le Mans, Marc Denoueix, una autoridad en los trascendentes vuelos de Wilbur Wright allí, y en Pau Paul Mirat, no menos conocedor de esta parte de la historia, me programaron los mejores recorridos que puedan desearse. Agradezco también a Gerard Bollée, veterano miembro de la famosa familia Bollée de Le Mans, haberme dado la oportunidad de conversar con él, y doy las gracias a François Piquera por servirme de guía en la visita al famoso Museo del Automóvil en Le Mans. Gracias también a Nicole Sammels, piloto de NetJets.

Además, quiero expresar mi agradecimiento a la Biblioteca del Condado de Medina y a la Sociedad Histórica del Condado de Medina, Ohio, así como a la Biblioteca Pública de Camden y al Museo del Transporte de Owls Head, en Maine; a Judy Schiff, de la Biblioteca Sterling, en Yale; y a Melissa Cronyn y Miles Barger, del Servicio de Parques Nacionales de Estados Unidos.

Aprovecho para saludar a mi viejo amigo y agente literario, Mort Janklow, y alabarle una vez más sus buenos consejos y su contagioso entusiasmo.

A Michael Korda, escritor, editor, antiguo piloto de la Fuerza Aérea británica y amigo de toda la vida, debo el gran interés que se ha tomado, sus consejos y su constante aliento. También deseo hacer saber a toda la plantilla de Simon & Schuster —Carolyn Reidy, Jonathan Karp, Julia Prosser, Johanna Li y mi más que competente editor Bob Bender— lo mucho que agradezco todo lo que han hecho y cuánto me ha gustado, como siempre, trabajar con ellos.

Mis sinceras gracias a Wendell Minor por su espléndido diseño de la sobrecubierta y a Amy Hill, por el diseño del libro. Son dos maestros de su arte y ha sido un privilegio trabajar con ellos en este libro, igual que en otros anteriores.

Agradezco la atenta lectura y el trabajo del corrector Fred Chase, que ha mejorado el texto, y el magnífico índice de Lisa Healy y Chris Carruth.

Por el interés que han mostrado por mi trabajo en el libro y en general por su gran amabilidad, doy las gracias a Bob y Happy Doran, a Bob y Dianthe Eisandrath, a Adam van Doren, a Jeff Dunn, a Mike Buddy, a Kenny Young, a mi hermano George McCullough, y especialmente a mi hija Melissa McDonald, mis hijos David, William y Geoffrey McCullough y mi yerno Tim Lawson: todos ellos también leyeron el manuscrito y me ofrecieron sus comentarios.

No quiero dejarme en el tintero a Tom Furrier, especialista en mantenimiento de máquinas de escribir: gracias a él, mi vieja Royal ha funcionado como un reloj de principio a fin.

Y la mayor ayuda de todas, la más alentadora, estimulante e indispensable desde siempre, y también la que más merece mi incondicional gratitud, es mi redactora en jefe y la estrella que me guía: mi esposa, Rosalee.

Bibliografía

Manuscritos y fuentes de archivo

- Biblioteca de Investigación Benson Ford, Museo Henry Ford, Greenfield Village, Dearborn, Michigan.
- Centro Histórico de Outer Banks, Maneo, Carolina del Norte.
- Colección Milton Wright, Centro Histórico de la Iglesia de la Hermandad Unida, Universidad de Huntington, Huntington, Indiana.
- Colecciones del Parque Aeronáutico de Dayton, Patrimonio Histórico Nacional, Dayton, Ohio. División de Historia Local, Biblioteca Metropolitana de Dayton, Dayton, Ohio.
- Documentos de Byron Newton, Oberlin College, Oberlin, Ohio.
- Documentos de Fred C Kelly, Centro de Investigación de Colecciones Especiales, Biblioteca de la Universidad de Siracusa, Siracusa, Nueva York.
- Documentos de la familia Wright, Departamento de Colecciones Especiales y Archivos, Universidad Estatal Wright, Dayton, Ohio.
- Documentos de Wilbur y Orville Wright, incluida la correspondencia familiar del obispo Milton y Katharine Wright, Biblioteca del Congreso (LOC), Washington, DC.

Libros

- BARFIELD, Rodney, *Seasoned by Salt: A Historical Album of the Outer Banks*, University of North Carolina Press, Chapel Hill, 1995.
- BERNSTEIN, Mark, *Grand Eccentrics, Turning the Century: Dayton and the Invention of America*, Orange Frazer Press, Wilmington, OH, 1996. —, *Wright Brothers' Home Days Celebration 1909: Dayton Salutes Wilbur, Orville, and Itself*, Carillon Historical Park, Dayton, Ohio, 2003.
- CHANT, Christopher, *A Century of Triumph: The History of Aviation*, Free Press, Nueva York, 2002.
- COMBS, Harry y Martin Caidin. *Kill Devil Hill: Discovering the Secrets of the Wright Brothers*, Houghton Mifflin, Boston, 1979.
- COX, James Middleton, *Journey Through My Years*, Mercer University Press, Macon, Georgia, 2004.

- CROUCH, Tom D., *The Bishop's Boys: A life of Wilbur and Orville Wright*, W. W. Norton, Nueva York, 1989. —, *A Dream of Wings: Americans and the Airplane, 1825-1905*, W. W. Norton, Nueva York, 2002. —, *Wings: A History of Aviation from Kites to the Space Age*, Instituto Smithsonian, Washington, DC, 2003.
- DALTON, Curt, *Dayton*, Arcadia, Charleston, Carolina del Sur, 2006. —, *With Malice Toward All: The Lethal Life of Dr. Oliver C. Haugh*, Create Space, Dayton, Ohio, 2013.
- DEBLIEU, Jan, *Wind: How the Flow of Air Has Shaped Life, Myth, and the Land*, Counterpoint, Berkeley, California, 1998.
- DEINES, Ann, ed., *Wilbur and Orville Wright: A Handbook of Facts*, Eastern National, Fort Washington, Pensilvania, 2001.
- DOWNING, Sarah, *Hidden History of the Outer Bank*, History Press, Charleston, SC, 2013.
- DRURY, Augustus, *History of the City of Dayton and Montgomery County, Ohio*, vol. 1, S. J. Clarke, Dayton, Ohio, 1909.
- DUFOUR, H. R., *Charles D. Taylor: 1868-1956: The Wright Brothers Mechanician*, Prime Digital Printing, Dayton, Ohio, 1997.
- FELLEMAN, Hazel, ed., *The Best Loved Poems of the American People*, Doubleday, Nueva York, 1936.
- FISKE-BATES, Charlotte, ed., *Cambridge Book of Poetry and Song*, Thomas Y. Crowell, Nueva York, 1882.
- GIBBS-SMITH, Charles Harvard, *Aviation: An Historical Survey from Its Origins to the End of the Second World War*, Her Majesty's Stationery Office, Londres, 1970. —, *The Rebirth of the European Aviation*, Her Majesty's Stationery Office, Londres, 1974. —, *The Wright Brothers: A Brief Account of Their Work, 1899-1911*, Her Majesty's Stationery Office, Londres, 1963.
- HANSEN, James R., *First Man: The Life of Neil A. Armstrong*, Simon & Schuster, Nueva York, 2012.
- HEPPEHEIMER, T. A., *First Flight: The Wright Brothers and the Invention of the Airplane*, Hoboken, Wiley, Nueva Jersey, 2003.

- HERLIHY, David V, *Bicycle: The History*, Yale University Press, New Haven, 2004. —, *History of Medina County of Ohio*, Baskin & Battey, Chicago, 1881.
- HONIOUS, Ann, *What Dreams We Have: The Wright Brothers and Their Hometown of Dayton, Ohio*, Eastern National, Fort Washington, Pensilvania, 2003.
- HOWARD, Fred, *Wilbur and Orville: A Biography of the Wright Brothers*, Alfred A. Knopf, Nueva York, 1987.
- HOWELLS, William Dean, *Stories of Ohio*, American Book Company, Nueva York, 1897.
- HUGHES, Thomas P., *American Genesis: A Century of Invention and Technological Enthusiasm, 1870-1970*, University of Chicago Press, Chicago, 2004.
- INGERSOLL, Robert G., *The Works of Robert G. Ingersoll*, Dresden Publishing Company, Nueva York, 1990.
- JAKAB, Peter L. y YOUNG, Rick, eds., *The Published Writings of Wilbur and Orville Wright*, Smithsonian Books, Washington DC, 2000.
- KEEFER, Kathryn, *The Wright Cycle Shop Historical Report*, Biblioteca de Investigación Benson Ford, Museo Henry Ford, Henry Ford Library, Greenfield Village, Dearborn, Michigan, verano de 2004.
- KEENAN, Jack, *The Uncertain Trolley: A History of the Dayton, Springfield and Urbana Electric Railway*, Cam-Tech Publishing, Fletcher, Ohio, 1992.
- KELLY, Fred, *The Wright Brothers: A Biography*, Dover, Nueva York, 1989. —, ed., *How We Invented the Airplane: An Illustrated History by Orville Wright*, Dover, Nueva York, 1953. —, ed., *Miracle at Kitty Hawk: The Letters of Wilbur and Orville Wright*, Da Capo, Nueva York, 2002.
- KINNANE, Adrian, «The Crucible of Flight», disertación, Universidad Estatal Wright, 1982.
- LILIENTHAL, Otto, *The Problem of Flying*, US Government Printing Office, Washington, DC, 1894.
- LOENING, Grover, *Our Wings Grow Faste*, Doran, Nueva York, 1935.
- MACKERSEY, Ian, *The Wright Brothers: The Remarkable Story of the Aviation Pioneers Who Changed the World*, Time Warner, Londres, 2003.

- MAREY, Etienne Jules, *Animal Mechanics: A Treatise on Terrestrial and Aerial Locomotion*, D. Appleton, Nueva York, 1874.
- MAURER, Richard, *The Wright Sister: Katharine Wright and Her Famous Brothers*, Roaring Brook Press, Brookfield, Connecticut, 2003.
- MCFARLAND, Marvin W., ed., *The Papers of Wilbur and Orville Wright: Including the Chanute-Wright Letters and Other Papers of Octave Chanute*, vol. 1, 1899-1905, y vol. 2, 1906-1948, McGraw-Hill, Nueva York, 1935.
- MCMAHON, Robert, *The Wright Brothers: Fathers of Flight*, Little Brown, Boston, 1930.
- MILLER WRIGHT, Ivonette, ed., *Wright Reminiscences*, U.S. Air Force Museum, Wright-Paterson Air Force Base, Ohio, 1978.
- MOOLMAN, Valerie, *The Road to Kitty Hawk*, Alexandria, Time-Life Books, Virginia, 1980.
- *The Ohio Guide*, Ohio State Archaeological And Historical Society, Columbus, Ohio, 1940.
- PARRAMORE, Thomas C., *Triumph at Kitty Hawk: The Wright Brothers and Powered Flight*, North Carolina Division of Archives and History, Raleigh, 1993.
- PETTIGREW, J. Bell, *Animal Locomotion; or Walking, Swimming, and Flying, with a Dissertation on Aeronautics*, Henry S. King, Londres, 1874.
- PEYREY, François, *Premiers Les Hommes-Oiseaux*, H. Guiton, París, 1908.
- RENSTROM, Arthur George, *Wilbur and Orville Wright: A Re-Issue of a Chronology Commemorating the Hundredth Anniversary of the Birth of Orville Wright, August 19 1871*, NASA, Washington, DC, 2003.
- ROACH, Edward J, *The Wright Company: From Invention to Industry*, Ohio University Press, Athens, 2014.
- ROOT, A. I., *An Eyewitness Account of Early American Beekeeping: The Autobiography of A. I. Root*, A. I. Root Company, Medina, Ohio, 1984.
- ROSEBERRY, C. R., *Glen Curtiss: Pioneer of Flight*, Syracuse University Press, Siracusa, 1991. —, *Selections from the Writings of the Wright Brothers*, impresión privada para la cena en honor a Orville Wright, 1918.
- SHORT, Simine, *Locomotive to Aeromotive: Octave Chanute and the Transportation Revolution*, University of Illinois Press, Urbana, 2011.

- SPROUL, Anna, *The Wright Brothers: The Birth of Modern Aviation*, Blackbirch Press, Woodbridge, Connecticut, 1999.
- STCIK, David, *An Outer Banks Reade*, University of North Carolina Press, Chapel Hill, 1998. —, *The Outer Banks of North Carolina, 1594-1958*, University of North Carolina Press, Chapel Hill, 1958.
- SWEETMAN, John, *Cavalry of the Clouds: Air War over Europe, 1914-1918*, History Press, Gloucestershire, 2010.
- TISE, Larry, *Conquering the Sky: The Secret Flights of the Wright Brothers at Kitty Hawk*, Palgrave Macmillan, Nueva York, 2009. —, *Hidden Images: Discovering Details in the Wright Brothers Kitty Hawk Photographs*, History Press, Charleston, Carolina del Sur, 2005.
- TOBIN, James, *To Conquer the Air: The Wright Brothers and the great race for flight*, Free Press, Nueva York, 2003.
- WALSH, John Evangelist, *One Day at Kitty Hawk: The Untold Story of the Wright Brothers and the Airplane*, Thomas Y. Crowell, Nueva York, 1975.
- WELLS, H. G., *The War in the Air*, Penguin, Nueva York, 2007.
- WHARTON, Edith, *Letters of Edith Wharton*, editado por R. W. B. Lewis y Nancy Lewis, Charles Scribner's Sons, Nueva York, 1988.
- WOHL, Robert, *A Passion for Wings: Aviation and the Western Imagination, 1908-1918*, Yale University Press, New Haven, 1994.
- WOLFRAM, Walt y SHILLING-ESTES, Natalie, *Hoi Toide on the Outer Banks: The Story of the Ocracoke Brogue*, University of North Carolina Press, Chapel Hill, 1997.
- WRIGHT, Milton, *Diaries, 1857-1917*, Wright State University Libraries, Dayton, Ohio, 1999.

Artículos

- BUIST, H. Massac, «The Human Side of Flying», *Flight Magazine*, 6 y 13 de marzo de 1909.
- COLES, Thomas R., «The Wright Boys as a Schoolmate Knew Them», *Out West Magazine*, enero de 1910.
- DELAGRANGE, Léon, «Impressions sur L'Aéroplane Wright», *L'Illustration*, 15 de agosto de 1908.

- GRIMES, E. B., «Man May Now Fly at Will», *Technical World Magazine*, vol. 5, junio de 1906.
- KELLY, Fred, «Orville Wright Takes Look Back on 40 Years Since First Flight; Despite Air War, Has No Regrets», *St. Louis Post-Dispatch*, 7 de noviembre de 1943. —, «Leonardo da Vinci as Aviation Engineer», *Scientific American Monthly*, abril de 1921.
- MEADER, J. R., «Miss Katharine Wright», *Human Life*, junio de 1909.
- MOUILLARD, Louis Pierre, *The Empire of the Air: An Ornithological Essay on the Flight of Birds*, extraído y traducido de *L'Empire de l'Air: Essai d'Ornithologie appliquee a l'Aviation*, G. Masson, París, 1881.
- NEWCOMB, Simon, «Is the Airship Coming?», *McClure's Magazine*, 17 de septiembre de 1901.
- PRENDERGAST, James, «The Bicycle for Women», *American Journal of Obstetrics and Diseases of Women and Children*, 1 de agosto de 1896.
- ROOT, A. I., «Our Homes», *Gleanings in Bee Culture*, 1 de septiembre de 1904, 1 de enero de 1905.
- RUHL Arthur, «History at Kill Devil Hills», *Collier's Weekly*, 30 de mayo de 1908. —, «Up in the Air with Orville», *Collier's Weekly*, 2 de julio de 1910.
- SAUNDERS, William O., «Then We Quit Laughing: Interview with John T. Daniels», *Collier's Weekly*, 17 de septiembre de 1927.
- STIMSON, Dr. Richard, «Paul Laurence Dunbar: The Wright Brother's Friend», [The Wright Stories](#)
- TOOT TAYLOR, Charles E., tal como lo contó a Robert S. Ball, «My Story of the Wright Brothers», *Collier's Weekly*, 25 de diciembre de 1948.
- TOBIN, James, «The First Witness: Amos Root at Huffman Prairie», presentación en Ann Arbor, Michigan, 28 de septiembre de 2001.
- VERNON, «The Flying Man», *McClure's Magazine*, vol. 3, 1894.
- WEILLER, M. Lazare, «De Montgolfier a Wilbur Wright», de un informe de la reunión N° 52 de La Societe Archeologique le Vieux Papier, 22 de diciembre de 1908.
- WRIGHT, Orville, tal como se lo dijo a Leslie Quick, «How I Learned to Fly», *Boy's Life*, septiembre de 1914.

- WRIGHT, Orville y WRIGHT, Wilbur, «Tribute to Our Mother», *West Side News*, 3 de julio de 1889. —, «The Wright Brothers' Aeroplane», *Century Magazine*, N° 5, septiembre de 1908.
- WRIGHT, Wilbur, «Experiments and Observations in Soaring Flight», presentado ante la Sociedad Occidental de Ingenieros, 24 de junio de 1903, *Journal of the Western Society of Engineers*, agosto de 1903. —, «Remarks given by Wilbur Wright» [Comentarios de Wilbur Wright], 24° Banquete Anual de la Sociedad de Ohio en Nueva York el 10 de enero de 1910, *Actas de las sesiones, 1910*, Sociedad de Ohio, Nueva York, 1910.

Periódicos y revistas

- *Aero Club of America Bulletin*
- *Aero Club of America News*
- *Aeronautical Journal*
- *Aeronautics*
- *L'Aérophile*
- *Albuquerque Journal-Democrat*
- *Atlanta Constitution*
- *L'Auto*
- *Automotor Journal*
- *Chicago Chronicle*
- *Chicago Daily News*
- *Chicago Examiner*
- *Chicago Inter-Ocean*
- *Chicago Tribune*
- *Christian Science Monitor*
- *Cincinnati Enquirer*
- *Collier's Weekly*
- *Daily Mail* de Londres
- *Daily Mirror* de Londres
- *Dayton Daily News*
- *Dayton Evening News*
- *Dayton Herald*

- *Dayton Journal*
- *Dayton Press*
- *Echo de Paris*
- *Evening Item*
- *Flight Magazine*
- *Flyer*
- *Gleanings in Bee Culture*
- *Harper's Weekly*
- *L'Illustration*
- *La Vie Au Grand Air*
- *Le Matin*
- *Medina County Gazette*
- *Milwaukee Journal*
- *Motor Car Journal*
- *New York Evening Sun*
- *New York Evening Telegram*
- *New York Journal*
- *New York Sun*
- *New York Times*
- *New York World*
- *Paris Daily Mail*
- *Paris Herald*
- *Le Petit Journal*
- *Philadelphia Inquirer*
- *Plain Dealer de Cleveland*
- *San Francisco Chronicle*
- *Scientific American*
- *St. Louis Post-Dispatch*
- *Times de Londres*
- *Times-Herald de Waco, en Texas*
- *U.S. Air Services*
- *Washington Evening Star*
- *Washington Herald*

- *Washington Post*
- *Washington Times*
- *West Side News*
- *World Magazine*

Notas:

¹ Se refiere a Abbás Ibn Firnás, filósofo y científico de origen bereber que vivió en la época del emirato Omeya en al-Ándalus. (*N. de la T.*)

² Estas gotas, como otros medicamentos que contenían cocaína, se vendieron legalmente en las farmacias de Estados Unidos hasta 1914. (*N. de la T.*)

³ Alusión a la canción infantil «Jack Sprat»: «*Jack Sprat could eat no fat. / His wife could eat no lean. / And so between them both, you see, / they licked the platter clean*». [Jack Sprat no podía comer grasa. / Su mujer no podía comer magro. / Y así, entre los dos, fijaos bien, / dejaban la fuente limpia a lametones]. (*N. de la T.*)

⁴ Se refiere a Arthur St. Clair (1737-1818). (*N. de la T.*)

⁵ O Día de los Caídos, en que se adornaban las tumbas, tradición que empezó al término de la Guerra de Secesión. (*N. de la T.*)

⁶ *High tide en inglés.* (*N. de la T.*)

⁷ Grande, pequeña y occidental. (*N. de la T.*)

⁸ El autor da el nombre de la tela —Pride of the West—, que se usaba en la confección de ropa interior femenina.

⁹ El *National Mall*, en el centro de Washington D. C. (*N. de la T.*)

¹⁰ Movimiento social contra el consumo de alcohol que, en EE UU, se originó a finales del siglo XVIII y principios del XIX y tuvo su auge en 1919 con la ratificación de la «Ley Seca». (*N. de la T.*)

¹¹ Jullum» había sido el intento de un cliente de dar un aire alemán al nombre de «William» del que «Wilbur» es una variación; y sus hermanos —sobre todo Katharine— seguían llamándole así a veces. (*N. de la T.*)

¹² Se refiere a los colonos del *Mayflower*, que fundaron la colonia de Plymouth. (*N. de la T.*)

¹³ Las que se usaron en la conquista del Oeste, famosas por el cine. (*N. de la T.*)

¹⁴ Vía fluvial inaugurada en 1825 que conecta los Grandes Lagos con la ciudad de Nueva York y contribuyó al asentamiento en el Medio Oeste, al permitir el transporte de personas y provisiones. (*N. de la T.*)

¹⁵ Asociación fundada en las colinas de Kill Devil en 1927, cuando se inauguró allí el monumento a Wilbur y Orville Wright, destinado a preservar el emplazamiento original de los primeros vuelos de los hermanos en 1903. (*N. de la T.*)