sus oídos todavía! Algunos de ellos, como el niño griego de la oriental de Victor Hugo, sólo pediría á los Hermanos, cuando le extrajeron de entre los humeantes escombros de su casa, devorada por el fuego, que le diesen pólvora y balas. Los Hermanos ofrecen á estas abandonadas criaturas instrucción y pan.

La instalación de los lazaristas tiene una nota artística; presenta libros ilustrados y objetos muy ricos de esmalte y bronce. Los franciscanos de Belén, incrustaciones de nácar. Los maristas, colecciones científicas (exposición seria y de fundamento.) Y para recordar que este pabellón no presenta únicamente frutos de la actividad y del trabajo, sino de la gracia santificante, á veces encontramos el busto de un mártir ó el grupo en bronce de un franciscano y un leproso. Los dioramas del piso bajo narran los anales de la mortificación y del martirio. A la puerta, hace guardia la estatua del bienaventurado Perboyre, estrangulado en una cruz. Alrededor de la sala, cuadros de suplicio: el del vicario apostólico de Argel, atado á la boca de un cañón; el de monseñor Borie, decapitado en el Tonkin, de siete sablazos. Vemos también á las monjas de blanco ropaje curando á los leprosos, y á los oblatos y lazaristas catequizando y enseñando. Nada se ha omitido para dar idea de la dura labor del misionero, enviado extraordinario de la fe, que, sin pretenderlo ni rehusarlo, se lleva enredada en los pliegues de la túnica la semilla de la civilización y de la fraternidad internacional.

XXI

ADELANTE

Aunque no soy aficionada á esta clase de estudios, no ignoro, ni es posible ignorar, los milagros de la mecánica y de la física, que en la Exposición entran por los ojos, convenciendo hasta al más rudo y reaccionario. Marchamos, nos precipitamos, volamos hacia estados mejores. Por agradecimiento, aunque no fuese por otro motivo, estamos en el deber de echar algún requiebro á la electricidad. Es muy bueno el antiguo rayo. Nos dispensa mil favores. Nos lleva en ferrocarril; nos pasea en automóvil; en el horno dora los bizcochos que merendamos; hace andar la acera movible, que evita largas caminatas para trasladarse de un Palacio á otro; pone en acción los innumerables y potentes ventiladores subterráneos y abanicos aéreos, que refrescan el aire, quitan la sofoquina

y disipan los olores de tanto gentío; iluminan las noches con esplendores siderales de fiesta perpetua; y—condición que merece todas mis simpatías—es callada y limpia, es discreta, bien educada, no inoportuna, mientras el vapor era sucio y estrepitoso.

¿Quién podrá negar que la vida se hace más grata, más fácil, gracias á este cambio continuo? No será el que vea y compare al recorrer las secciones. Nos presentan de bulto el progreso. Las Exposiciones centenales dan enseñanza. Por ellas comprendemos cómo se vivía hace siglos, y si en arte no siempre se comprueban adelantos y hasta pueden señalarse retrocesos, el adelanto científico es tal, que aturde su magnitud y ni aun acertamos á calcular las consecuencias que traerá en lo futuro.

Hemos padecido los antiguos medios de locomoción. Aún existen y funcionan en muchos puntos de España esos coches diligencias aquí presentados como tipo arcáico, que obligaban al viajero á bajarse en las cuestas arriba, y á veces á empujar las ruedas; que salían de los "puertos" arrastrados por bueyes, y echaban una semana en Brañuelas cuando la nieve obstruía el camino. Con todo, las "diligencias"—su nombre lo dice—fueron un adelanto, y, como la silla de posta de los raptos y de las fugas, en la época romántica, representaban la velocidad respecto á las sillas de manos y las literas.

Lo curioso es que estas especies arcaicas y medio fósiles, tienen siete vidas, lo mismo que los gatos. Las encontramos sobreviviéndose en

la Exposición misma. ¿En qué se diferencia de la silla de manos, llevada por robustos lacayos, el simón humano que llaman *fauteuil roulant*? En que tiene forma de sillón, y no de elegante caja forrada de damasco y pintada y dorada, y en que es de un solo caballo... digo, de un solo hombre. El modelo, el tipo del simón humano, existe ya desde el siglo XVII; era el coche portátil. Sólo que entonces, el hombre se enganchaba á limonera, y muy de librea, empolvado, con tricornio, hacía oficios de un caballo que no pega coces..., al menos mientras no le desenganchan.

La litera, colgada entre sus dos mulas, andaba dos kilómetros por hora. La diligencia, enorme progreso, una legua ó dos, si no había cuestas, ni paradas, ni relevos, ni vuelcos. Aquí, en la Exposición retrospectiva de los medios de locomoción, descubro la inmensa carroza, de recuerdo para nosotros doblemente histórico, donde viajaron Fernando VII y los infantes en 1811. Cosas de ayer, como quien dice. Era esta carroza de las que llevaban á la zaga lacayos de pie con la vida en un hilo, agarrados á las correas, y necesitaban tiro de ocho poderosas mulas. Entre rueda y rueda cabe una plazuela. En el fondo del inmenso armatoste me represento al *Deseado*, entreteniendo con una siesta el mal humor y el tedio. También podemos contemplar una diligencia con su disforme *vaca*, un trineo de figura de cisne, un *cabriolé*, una especie de calesín—y es triste pensar que bastante de lo aquí expuesto en cla-

se de *fósil*, es lo que todavía más comúnmente encontramos en España, lo que sabe Dios cuándo pasará á los Museos.

Al presente, en España los automóviles son todavía una novedad peligrosa y sospechosa. Nos hemos empantanado en la bicicleta. En el mundo entero el ciclismo ya decae; se reduce á la condición de mero deporte; entra triunfante el automovilismo, y el problema del *coche propio* desaparece.

Aquí tenemos á la vista la breve historia del ciclo y la del automóvil. Nuestro siglo gasta pronto los inventos. El velocípedo es de ayer, y ya no se cuenta con él, en el sentido general de la palabra. Juguete empezó y acabará juguete, como son juguetes las cometas, aunque las utilice el material de guerra. ¡Qué candoroso el *celerífero*, el cual estuvo muy en favor, y la primer bicicleta, incómodo aparato, que construyó la casa Michaux en 1860! ¡Cuarenta años nada más!... En 1885 el primer triciclo de vapor; después el primer automóvil, movido por el vapor y calentado con petróleo. ¿Quién querrá hoy meterse en él?

No es paradoja: al automóvil (cuando menos en los países de poca iniciativa y algo recelosos de la novedad ó *misoneistas)* le han perjudicado sus propios rapidísimos vertiginosos perfeccionamientos. Como se transforma de día en día, todo el mundo anda con el corte de chaleco bajo el brazo esperando la última moda. Se teme perder el dinero. Se compra un automóvil hoy, y resulta que ayer noche, sin

que nos enterásemos, había salido un sistema nuevo, diferente, superior, barato. Este niño crece tan aprisa, que no tiene jamás ropa que le venga.

Ya se ha aplicado la idea del automovilismo al viaje colectivo, y hay trenes automóviles muy acelerados. Acaso venga por aquí la muerte de los ferrocarriles. Cada quisque se organizará libremente su tren, y no tendrá que aguantar vejámenes y chinchorrerías. Irá adonde le parezca y se detendrá donde se le antoje. Nos emanciparemos de las Compañías, la tiranía más insufrible. Será de las formas hermosas y simpáticas de la libertad individual, á la cual atentan los viajes colectivistas, con su férrea disciplina calculada en ventaja de las empresas.

¿Velocidad? Aquí tenéis un cochecito eléctrico que anda un kilómetro *en menos de un minuto*. Aquí otro, cuyo *record* es de ciento setenta y ocho kilómetros *en menos de tres horas*. Ya parece suficiente, y no están contentos. ¡Más! ¡Más! Ese *más* será mañana la lentitud, la pereza, la tortuga, el caracol. El efecto que hoy causaría la dama que saliese en litera, causará muy pronto el coche arrastrado por caballos. Será curiosidad, caso de atavismo.

Pues esos automóviles que están preparando el trastorno completo de la locomoción, no son sino *una* de las aplicaciones de la electricidad. La Exposición de 1889 aún pertenecía al vapor: ésta, á la electricidad; el vapor—¡quién lo dijera!—es en cierto modo una antigualla. La ma-

quinaria aspira á utilizar sólo la fuerza eléctrica. A la caldera ha sucedido la dinamo. También á los *caballos* de vapor los disecaremos y los pondremos en los Museos. Y cuenta que las máquinas de vapor no se han estacionado, sino que han ido perfeccionándose en grado increíble. Ya no meten bulla: á un milímetro del émbolo se hace el vacío, y funcionan sin aturdir los oídos ni romper la cabeza. Me entero de que la misma máquina que hace cuarenta años representaba una fuerza de diez y seis caballos y necesitaba ser manejada por dos hombres, desarrolla hoy una fuerza de mil setecientos caballos y los mismos dos hombres bastan para su servicio. El combustible gastado decrece en igual proporción, y á cada Exposición disminuye el número de máquinas, creciendo la necesidad y el consumo de fuerza

El porvenir sonríe, promete sobrepujar estos ya colosales adelantos. Me dicen (perdonen ustedes si en tales materias no hablo nunca por cuenta propia) que en esta Exposición se dibujan dos hechos destinados á causar una revolución definitiva (¿hay algo definitivo?) en la industria. Uno, el aprovechamiento del gas en los altos hornos, pues parece que hoy se pierden las nueve décimas partes del carbón que se quema; otro, la producción de electricidad barata. Estas novedades proceden de Bélgica y de Alemania en primer término. Sepamos á quien agradecer los bienes. ¡Electricidad barata! Es decir, ¡alumbrado, calor, fuerza al alcance de todos! Falta hace, pues, por hoy la luz

eléctrica; en Madrid al menos, es un lujo y un gasto indefinido; no obedece á la ley de proporción de otros gastos, y nos cuesta más á veces en Abril que en Enero... porque sí.

Para producir la electricidad, se captarán ríos y torrentes, se aprovechará hasta la fuerza que el flujo y reflujo del mar desarrolla, y se harán maravillas... En otros tiempos, diríamos con cierta melancolía inevitable: "Las verán nuestros descendientes." Ahora, que en diez ó doce años se cumplen tan portentosas transformaciones, decimos con certidumbre arrogante: "Las veremos."