mentado las emociones de aquella noche pasada encima de las nubes. Su presencia, por otra parte, nos eclipsó inmediatamente á los ojos de los curiosos y las curiosas que acudieron de todas partes; primero quisieron tocar sus vestidos para asegurarse de que aquella hija de Eva descendida del cielo no era una abstraccion, y despues se atrevieron á dirigirle la palabra y áun á traerle leche. En cuanto á nosotros, habíamos sido relegados en el acto al segundo lugar.

Este viaje es sin contradiccion uno de los más curiosos que se han efectuado en los aires, tanto bajo el punto de vista meteorológico como bajo el aspecto puramente artístico. Mi satisfaccion sería completa si en esta nueva relacion, muy sencilla y muy inferior á las emociones que hemos experimentado, hubiera conseguido dar al lector una idea exacta del incitante interes que despiertan estas excursiones del hombre por el imperio que está llamado á conquistar un dia.

XII.

DUODÉCIMO VIAJE.

Ascension nocturna, el 27 de Julio de 1880.—El alumbrado de París visto desde arriba.—Un incidente desagradable.—Las alturas aéreas.—Plena noche.—La madrugada en globo.—Llegada á Reims.—Borrasca y tempestad.—La meteorología y la aerostacion.

Hacía algun tiempo que padecia la nostalgia del cielo. El buque aéreo ejerce sobre la imaginacion de aquellos que le han confiado ya su destino una fascinacion duradera y penetrante; el recuerdo de aquellos grandes horizontes, de aquellas horas victoriosas en que flotamos sobre las pequeñeces de abajo, de aquellos silencios absolutos de la atmósfera superior, de aquellas nubes pesadas é impalpables que ruedan bajo

nuestros piés á la pálida luz de la luna, de aquellas brillantes estrellas que parecen llamarnos hácia su atraccion infinita, de aquellas angélicas auroras que se extienden como un celeste concierto, el recuerdo de los mágicos cuadros aéreos que se desarrollan en el espacio al salir al sol perturbaban mis sueños desde el dia en que dí cima á mis trabajos sobre las estrellas dobles y la *Astronomía popular*. Al empezar á respirar, terminadas aquellas penosas tareas, no deseaba, como diversion de aquel año, ni el mar ni las montañas, sino las sublimes alturas de la atmósfera. ¡Extraña fascinacion! ¡Cuán bien se comprende que el primer mortal que se lanzó á los aires, el jóven é intrépido Pilâttre de Rosiers, fuera tambien la primera víctima y sellara con su sangre el martirologio de la navegacion aérea!

Recordarán mis lectores aquella monomanía científica y estética de que he hablado anteriormente, al narrar mi viaje aéreo de París á Pru-

sia: permanecer dos dias y dos noches en globo, sumergido cuanto posible fuera en la misma corriente aérea, y marchando con ella para estudiar sus variaciones. El aerostato que me ofrecian para intentar la realizacion de aquel proyecto se hallaba en las mejores condiciones. Construido todo él con *seda de China* impermeable, medía 1.500 metros cúbicos, estaba cubierto por una ligera red y se hallaba provisto de un material nuevo y muy elegido; todo parecia preparado para el éxito, y el aeronáuta no dudaba de él. Tenía además el mismo deseo que yo y ansiaba dirigir con honor aquella larga travesía, y esperábamos emplear en ella, si no dos dias y dos noches, por lo ménos dos noches y un dia (1).

Al tener noticia de este proyecto de viaje, em-

(1) Para mayor seguridad habia celebrado una especie de contrato con mi aeronáuta, por virtud del cual, además de pagar yo todos los gastos, le asignaba una indemnizacion de 1.000 francos por dia si triunfábamos. Aun cuando hubiéramos estado quince dias en el aire, hubiera sido un placer científico no muy caro.

pezaron á hacer algunas gestiones dos amigos para tomar parte en él: M. Mauricio Fouché, del Observatorio, y M. Pablo Thomás, de la Sociedad de Geografía. El primero se encarga de las observaciones meteorológicas, y el segundo se propone levantar los planos; por mi parte me ocuparé del trazado de nuestra marcha, de su direccion y de su velocidad.

Madama Flammarion se consideraba obligada á acompañarme de nuevo en las regiones aéreas, y, finalmente, en el último momento me anunció mi aeronáuta, Eugenio Godard, que tenía un socio, M. Crommelin, y que le era imposible partir sin él.

La expedicion se componia, por tanto, de seis pasajeros, y á pesar de la fuerza ascensional del excelente aerostato (1) y los 300 kilos de lastre que aún podíamos llevar, no hubiera podido

(1) La fuerza ascensional del gas del alumbrado es de 700 gramos por metro cúbico. Un aerostato de 1.500 metros cúbicos, eleva por lo tanto 1.050 kilogramos.

prolongarse en los términos del programa si no se hubiera decidido que los viajeros aéreos descenderian *sucesivamente*, cuando la pérdida de gas hiciera descender al globo cerca de tierra, y que, en definitiva, no nos quedaríamos más que tres en la barquilla para la última etapa. La combinacion parecia fácil, y hubiera podido realizarse, á no ser por el viento, el mayor enemigo de los aeronáutas. Conservo la firme esperanza de poder navegar por lo ménos veinticuatro horas, lo que no es de desdeñar, puesto que nadie ha podido conseguirlo hasta ahora.

Habiamos elegido como dia de partida el 21 de Julio, época de la luna llena, y debíamos partir por la tarde, á condicion de que el viento soplara del Oeste.

Si se tiene el proyecto de realizar un largo viaje aéreo es preferible comenzarlo por la noche, en atencion á que el aerostato sufre ménos vicisitudes de temperatura, de dilataciones y de condensaciones que durante el dia, pierde mé-

nos gas y puede mantenerse á una altura más uniforme. Al dia siguiente puede compensar el calor solar por la dilatacion, las pérdidas experimentadas durante la noche y añadir las ventajas de la montgolfiera á las del aerostato. Hay además observaciones peculiares de la noche, y que es muy interesante no olvidar.

Al llegar á la fábrica de gas de la Villette se cae del camion y se abre la cabeza el jóven asociado de Godard. Dos horas despues sopla un viento huracanado y llega la lluvia. Al dia siguiente mejora el tiempo, pero el aeronáuta tiene calentura, y de este modo continuamos durante muchos dias en una incertidumbre que nos enerva. Estos accidentes, estas dificultades, estos retardos serian un mal presagio si, como los antiguos romanos, creyéramos en los dias nefastos y en los augurios; pero nosotros somos los hijos de los galos, y decidimos partir el 27, despues de la puesta del sol, sin consideracion á lo que pueda ocurrir.

A las diez de la noche, el hermoso globo de seda del cual vamos á suspender nuestros destinos, se balancea y se estremece, dispuesto á emprender su vuelo, acariciado por los primeros rayos rojizos de la luna oriental. Está enteramente hinchado y perfectamente esférico; pero el apéndice inferior está abierto, á fin de que el gas pueda escaparse en los momentos de dilatacion, quedando visible el interior del aerostato. Esta esfera de gas eleva y conduce 1.000 kilogramos. Ya estamos en la barquilla, y un puñado de arena es suficiente para hacernos abandonar la tierra. El globo sube y se desliza en silencio, siguiendo una línea oblicua que le eleva lentamente en la direccion del Este.

Los amigos que asistieron á nuestra partida nos vieron desaparecer en algunos minutos en el nublado y oscuro cielo, vagamente alumbrados por la luna que salia entre las nubes. Confieso que por nuestra parte la transicion ha sido *brusca* y de *asombro* entre las conversaciones que

nos rodeaban en el momento de la partida y el silencio taciturno, glacial y súbito de arriba.

¡Qué maravilloso espectáculo ofrece París, observado á las diez de la noche, desde la barquilla del solitario aerostato! Ya lo habia contemplado desde lo alto del magnífico globo cautivo, tan maravillosamente instalado por M. Giffard, en 1878 y 1879, en el patio de las Tullerías; pero la impresion que se recibe en globo cautivo queda siempre incompleta, miéntras que aquí, ¡qué aislamiento, qué soledad! La gran ciudad está allí, bajo nuestras plantas, completamente iluminada. ¡Qué torbellino! ¡qué vida! ¡qué pasiones! ¡qué rivalidades! Allí se libran los mezquinos combates de la gran batalla de la vida, miéntras nosotros flotamos en el silencio eterno, subiendo, asombrados, estupefactos, encantados, en direccion á la vía láctea, en la que resplandecen ya las celestiales luces de Perseo y de Andrómeda... El esquife aéreo se desliza misteriosamente á través de las etéreas llanuras.

Apénas comenzábamos á gozar de este grande espectáculo: la iluminacion de París abajo y la iluminacion del cielo arriba, cuando lanzamos todos un grito de espanto: «¡Desgraciado! ¿qué haceis?» Y al mismo tiempo nos precipitamos á coger por las piernas al jóven aeronáuta, para salvarle de una muerte cierta. Se hallaba ya en pié en el borde de la barquilla para salir de ella y trepar por el *exterior* á las cuerdas de la red. ¡Un movimiento en falso, tan fácil en aquellas tinieblas, y se caia desde 500 metros de altura, miéntras que nosotros, deslastrados de su peso, iríamos lanzados hácia el zenit con una rapidez vertiginosa! Hubiera sido indudablemente muy notable bajo su aspecto dramático, y áun como complemento de los experimentos de Galileo sobre la caida de los cuerpos; pero como no era tal el objeto de nuestro viaje, suplicamos á nuestro intrépido compañero que permaneciera quieto en un tono que no admitia ambigüedad alguna sobre la expresion absoluta de nuestra voluntad.

¡Qué hermosa era aquella luna de helados rayos que iba á ser nuestra única compañera, nuestra sola luz durante toda la noche! Parecia separarse de las ligeras nubes que flotaban ante ella, para mirar curiosamente aquel nuevo satélite pequeño que giraba alrededor de la tierra de Occidente á Oriente. Parecia más próxima á nosotros, y miéntras velaba sobre el sueño de la tierra, hubiera podido creerse que sentia que tambien nosotros, solos en el universo, estábamos como ella suspendidos sobre el mundo. Se hácia para nosotros más simpática, más amiga, más íntima aún. No léjos de ella, resplandecia un astro brillante, con todas sus luces, en la despejada atmósfera: era Júpiter, el mundo inmenso, la capital del universo solar. Las pedrerías del cielo, diseminadas por el espacio, lanzaban sus rayos de oro y de plata. Percibíamos de vez en cuando estrellas errantes, que parecian desprenderse de los cielos y caer en la atmósfera, debajo de nosotros.

Pero nuestro aéreo buque experimenta fuertes oscilaciones; sube y baja, segun las diferencias de temperatura de las capas de aire, que desgraciadamente son muy acentuadas y nos obligan á perder mucho lastre. Bogando unas veces un poco más hácia el Norte y otras un poco más hácia Oriente, hemos salido de los departamentos del Sena y de Sena-y-Oise, y entramos en el Seine-y-Marne por Villeparisis; á las once y cuarenta minutos pasamos por el zenit de Claye, á 1.000 metros de altura. Inclinándonos un poco sobre nuestro balcon celeste, distinguimos muy bien los detalles de toda la topografía que nos rodea; el lejano horizonte se ha ido elevando con nosotros, la tierra es una inmensa superficie plana sin la menor colina, un verdadero plano topográfico, con sus matices de bosques, campos, praderas, aldeas, rocas, rios, carreteras y caminos de hierro, visibles á la suave claridad de la luna, manifestándose de una manera muy sensible la forma cóncava peculiar en las grandes

alturas. Toda aquella extension está sumida en el sueño; un silencio inmenso, absoluto, profundo, nos envuelve y nos penetra, invitándonos á callar nuestras impresiones y á escuchar... ¡á escuchar el silencio!... Para definir una noche en globo no hay más que una palabra, y áun ésta bien vaga: *es un sueño.*

Las doce campanadas de media noche van subiendo sucesivamente de las aldeas que pasan bajo nosotros.

Oimos las codornices en los trigos.

A 1.000 metros de altura, al entrar en Seine-y-Marne, volvemos á ver París una última vez, como un pequeño faro luminoso sobre el fondo negro del espacio occidental, presentando un plano tan perfectamente definido que podemos conocer y nombrar los boulevares de las fortificaciones. Ahora bogamos ya en plena noche, sin que aparezca la más insignificante luz sobre la tierra.

La ciudad de Meaux y el Marne pasan en silencio por nuestra derecha. Pasamos sucesivamente por los dos anillos que forma el rio en Lisy y en Mary, bogando siempre hácia el Nordeste y remontando el Marne algunos kilómetros por su orilla derecha. De vez en cuando se contempla tranquilamente en las ondas la blanca Diana. Hemos subido á 1.500 metros y despues descendemos á 1.000, al entrar sobre el departamento del Aisne.

El silencio que nos rodea es tan inmenso que apénas si osamos cambiar nuestras impresiones, á pesar de que siendo seis, es difícil permanecer absolutamente mudos. Las sombrías campiñas pasan bajo nuestros piés; algunas veces flotamos sobre campos amarillentos, en los que se distinguen grupos de árboles, arroyos, caminos grises y tortuosos y blancas carreteras completamente rectas. Godard nos explica que un desgarron del globo sería suficiente para precipitarnos en aquellas sombrías profundidades, en atencion á que nuestro peso ejerceria una pre-

sion muy eficaz sobre la tela, hinchada por el gas y comprimida por la red. Añade que como ató la barquilla durante la noche, pudiera muy bien haberse equivocado y haber olvidado alguna cosa... ¡Si se desatara una cuerda!... ¡Realmente me parece que la barquilla no está vertical!... Pero resulta que únicamente por *distraernos* nos cuenta esta historia.

Una y cuarenta de la madrugada: Estacion de camino de hierro alumbrada sobre la orilla izquierda del Marne, puente sobre el rio y poblacion sobre la orilla derecha. Es Château-Tierry. Rio encajonado. Colinas escarpadas. Selvas. Se cruzan dos trenes. Uno de ellos nos sigue, haciendo un ruido infernal, pero marcha más lentamente que nosotros y no llega á alcanzarnos.

El cielo se cubre. Ya no hay luna. Todo está sombrío alrededor de nosotros. La lectura de los instrumentos se hace imposible. La tierra parece hundirse en una bruma negra y no distinguimos casi nada. Son las dos de la madrugada y

nos hallamos á 1.650 metros de altura, en una atmósfera fria y en medio de nubes vaporosas y ligeras que corren por el espacio con una velocidad bastante considerable, la mayor quizás que hemos alcanzado en esta travesía: 38 kilómetros por hora. Las nubes que pasan por delante de la luna nos parecen arrebatadas en una direccion contraria á la nuestra.

Hácia las dos y tres cuartos, á la hora en que esperábamos contar con la aurora para mantener el aerostato á una elevacion suficiente, empieza la condensacion á hacerle bajar constantemente. Godard, que ha agotado casi todo el lastre, arroja además botellas y diversos objetos de que podemos desprendernos en caso de necesidad, pero se presenta un hermoso valle, y por temor de verse obligado á descender sobre las alturas, abre la válvula; dos pastores, que no se atreven á dar crédito á sus ojos, nos oyen, alcanzan la cuerda y nos llevan á tierra. Nos hallamos en Mareuil-le-Port y son las tres de la ma-