la gente, de que parecia rebosar la gente que cubria todo el pavimento. Se descendió á los jardines de la prefectura. Apénas el buque tocó la tierra, los dos dependientes se dirigieron á las escalas de cuerda y desataron las amarras que sujetaban el pequeño aparato superior, el cual subió rápidamente por los aires, llevándose al capitan. No se sabe qué disposiciones habia tomado para comer y hospedarse, y no se le volvió á ver hasta el dia siguiente, diez minutos ántes del embarque.

En todas partes las fiestaa fueron brillantes y el entusiasmo llegó á su colmo. La multitud se agolpaba alrededor de los viajeros, y se consideraba dichoso el que podia oir de su boca algunos pormenores de sus observaciones. En Strasburgo, despues del banquete, los ministros de la Guerra y de Marina tomaban café con el prefecto en medio de un grupo.

—Mi querido almirante, dijo el primero al segundo, podemos felicitarnos de que este acontecimiento no sobreviniese veinte años ántes, pues de otra suerte ni vos ni yo tendriamos el baston de mando.

—En cuanto á mí, tal vez, respondió el almirante, porque voy viendo que dentro de poco nuestras cáscaras de nuez solo servirán para hacer leña y nuestras velas se destinarán á envol-

ver fardos. Pero si la marina ha muerto, la artillería sigue viviendo.

—¿Quién sabe? replicó el mariscal. Además, yo no soy artillero, sino ingeniero. Fortificad plazas de guerra contra aparatos que os enviarán los proyectiles en forma de granizo. Desafío al mismo Vauban á que haga ahora una demostracion de la *plaza ideal*. ¿Qué opina acerca del particular el señor ingeniero en gefe?

—La interpelacion se dirigia á uno de los pasajeros, director de una compañía de caminos de hierro.

—Soy de parecer, respondió, que nuestros accionistas están arruinados.

—Y los directores de los caminos de hierro van á ser tan inútiles como los capitanes de viajes trasatlánticos.

—¡Oh! eso me tiene sin cuidado. Necesidad habrá siempre de alguno para fabricar y gobernar estas máquinas, como la hay ahora de fabricar locomotoras y gobernar buques. ¿Sabeis cuál es la gente de la cual en lo sucesivo no se sabrá qué hacer?

—Los gendarmes, respondió el prefecto.

—A no ser, observó el académico, que se les envie por los aires á perseguir malhechores, como Geronte queria que se hiciese justicia en el mar.

—Los ladrones *volarán* (1) y log gendarmes tambien, se permitió decir un estudiante bohemio que habia ganado su billete á la suerte, gracias á 5 francos que puso con otros en la rifa que se abrió al efecto.

—Otros habrá más inútiles que los gendarmes, replicó el ingeniero en gefe.

—¿Quiénes son esos otros? preguntó el prefecto.

—Preguntádselo á uno de vuestros convidados, á un inspector de aduanas que está, segun creo, en la pieza inmediata.

—Pues bien, exclamó el economista, ¡viva el libre cambio!

A eso de las cinco se desencadenó entre Nantes y Burdeos un huracan esp antoso. Los ánimos estaban intranquilos, sobre todo, despues de una observacion del físico, miembro del Instituto, sobre la materia con que se habia construido el buque, casi todo de metal. Mucho riesgo se corria de atraer algun rayo en medio de las nubes cargadas de electricidad, parecidas á densas nieblas, que envolvian á los pasajeros. El conductor dió á éstos aviso de que se colocasen alrededor del

[1] *Volaront*, dice el original frances, lo que significa *volarán* y tambien *robarán*. El castellano hace desaparecer el equívoco.

porta-voz para oir una explicacion del capitan. Este les manifestó que no debia la tempestad inspirarles la menor zozobra, en atencion á que el aparato habia recibido una especie de cimentacion, cuyo secreto él solo poseia, que le daba tanta energía para rechazar la electricidad como la que tiene el hierro ordinario para atraerla. Más adelante debia revelar este secreto al mismo tiempo que los procedimientos de locomocion. Poco comprendieron de aquella explicacion los viajeros, y á pesar de la fe que tenian en un hombre que tantas maravillas habia producido, estuvieron todos muy contentos de verse una hora despues guarecidos en Burdeos en la casa de ayuntamiento.

Las observaciones particulares de los pasajeros no les permitieron formar conjetura alguna acerca de los procedimientos de locomocion y de la persona del inventor. Se calculó exactamente la velocidad media, que era de treinta y cinco leguas por hora, un poco más de la mitad de la que habia podido alcanzar el navegante aéreo en su primera vuelta alrededor de Francia y el doble próximamente de la gran velocidad ordinaria de los caminos de hierro. Era una velocidad enorme, y, sin embargo, no era el máximo de lo que podia obtenerse.

El Universal, cuyo principal redactor y cuyo

administrador habian obtenido gratuitamente dos asientos que tenian muy merecidos, publicó una série de artículos cuyo cunjunto venia á ser una memoria circunstanciada de aquel viaje, que se podia considerar como un experimento decisivo. La prueba estaba hecha de la manera más irrecusable. Solo faltaba estudiar las consecuencias probables de aquel descubrimiento, y *El Universal* anunció que iba á emprender este estudio por su cuenta y sin la intervencion del navegante aéreo. Solicitó con ahinco de la autoridad, de las corporaciones sábias y de todos los pasajeros que publicasen sus observaciones, y suplicó á todos los publicistas qne procurasen profundizar la cuestion durante los seis ú ocho meses que debian trascurrir ántes del gran viaje anunciado. El inventor aguardaba, para poner al público en aptitud de sacar partido de su descubrimiento, que se hubiesen calculado las consecuencias que de él debian resultar, y que el gobierno le diese á conocer las medidas que se le ocurriese adoptar para impedir que un gran bien se trasformase en un gran mal, y para que la Francia hallase en la nueva invencion un nuevo manantial de superioridad sobre todas las naciones rivales.

Para facilitar estos estudios, *El Universal* sugirió algunos datos trasmitidos por el inventor.

Los órganos de locomocion de que se valia para viajar aisladamente por los aires, le habian costado 5.000 francos, pero calculaba que podrian llegar á fabricarse con 1.000 ó con 1.200 francos. Su eficacia debia durar un centenar de años, sin ningnn gasto de conservacion.

El buque aéreo le habia costado 42.000 francos y los órganos de locomocion 20.000 francos, lo que formaba una suma total de 62.000 francos, que se reduciria á ménos de 40.000, cuando haciéndose usual, la fabricacion se hubiese perfeccionado. La duracion del aparato podia considerarse como indefinida, sin necesitar más gastos que algunos de conservacion muy insignificantes. Estas ganancias aumentarán con las dimensiones del buque, aunque en una proporcion menor.

La locomocion, propiamente dicha, no costaba absolutamente nada, porque el aparato funcionaba en virtud de una eficacia propia.

La velocidad podia exceder en mucho á todas las velocidades de vehículos conocidos. Pudiera decirse que no tenia más límite que las exigencias de la organizacion humana, á lo cual no es dado traspasar cierto grado de velocidad en la atmósfera. A la medicina y á la experiencia correspondia fijar con exactitud este grado.

Admitiendo que un buque aéreo construido pa-

ra quinientos pasajeros cuesta 100.000 francos nada más fácil que hacerle recorrer 1.200 kilómetros por dia sin contar las noches. Con solo hacer pagar á cada viajero un céntimo por kilómetro, resulta, sin contar los trasportes de bagajes y mercaderías, una ganancia de 6.000 francos diarios ó 2.000.000 de francos anuales. Con un personal pródigamente retribuido, señalando, por ejemplo, 40.000 francos al capitan, 20.000 al conductor y 50.000 á cinco dependientes, queda un beneficio neto de 20.000 anuales, despues de separar 80.000 francos para gastos de conservacion contabilidad y embarcadero, y para pagar los intereses del capital y amortizarlo. El propietario de diez buques se embolsaria anualmente 20.000.000 y los viajeros pagarian ocho ó diez veces ménos que en camino de hierro, para ir dos, tres ó cuatro veces más de prisa, sin ningun peligro de descarrilamiento, naufragios ú otros accidentes.

Por último, el procedimiento podria aplicarse, como motor, á todas las máquinas posibles, y hacerlas mover, sin más gastos que los de instalacion, resultando una revolucion industrial que aumentaria el bienestar general con la disminucion del precio de fábrica de todo, sin hablar de los centenares de millones de beneficios que podria procurar al inventor.

X.

POLÉMICA.

No habia necesidad de las excitaciones de *El Universal* para que se publicasen sendas reflexiones sobre el inaudito descubrimiento. Los comentarios abundaron desde la manifestacion primera, y se multiplicaron, como era natural, á cada nuevo experimento. Con ellos se mezcló la poesía. El obelisco de Luxor, monumento único en el mundo, simbolizando á la vez el pasado más remoto y el porvenir con sus más magníficas perspectivas, se convirtió en un tema clásico de odas y de himnos. Se organizó una especie de agitacion para exigir que su pedestal fuese reemplazado por otro, en que se grabase la memoria del inmortal acontecimiento de 1º de Junio, fecha