

ce y arrojarlos por las chimeneas y por todas las aberturas de los edificios públicos. Tenía llenos los bolsillos de monedas de cinco francos cuidadosamente envueltas y las repartió entre doscientas habitaciones rompiendo cristales con la mano metida en un guante de esgrima. Seguía á estas explicaciones una memoria circunstanciada de la manifestacion del 1º de Junio, aumentada ya por el rumor popular con tantas exageraciones que se habia convertido en leyenda completamente milagrosa.

Al mismo tiempo el administrador recibia instrucciones que desempeñaba con tanto celo como inteligencia, y no decimos cuáles eran para no parecer difusos. Bastará conocer los efectos.

VII.

UN PASEO POR FRANCIA.

EL UNIVERSAL del 18 de Junio publicó un anuncio concebido como sigue:

La segunda manifestacion pública de la locomocion aérea empezará el próximo Domingo 22 de Junio.

Su objeto principal será demostrar la velocidad á que puede llegar este género de locomocion y mostrar á las provincias lo que ha visto Paris.

El navegante aéreo quedará reconocido á las compañías de caminos de hierro si se quieren tomar la molestia de ir anotando sus operaciones para dar á estas un carácter incontestable de certeza y autenticidad. En los relojes de las estaciones contarán de una manera precisa los instantes de su llegada y partida, en razon á la uniformi-

dad de horas adoptada por las diferentes líneas de caminos de hierro.

El navegante no puede decir con anticipacion de una manera precisa á qué hora llegará á cada estacion, pero puede decir la hora de su salida. Seria necesario que desde el momento en que dejara la ciudad, el gefe de la estacion y algunos empleados se fijasen en esta circunstancia para informarse del instante preciso de su llegada.

Hé aquí los datos que puede anticipar acerca de su itinerario.

Domingo 22 de Junio, á las siete de la mañana, partida del obelisco. Evoluciones sobre Paris. A las ocho partida de la estacion del ferrocarril de Lem.

Llegada á Dijon. Evoluciones. A las diez, partida para Leon.

Llegada á Leon. Desaparicion momentánea. Reparicion á las once y media. Evoluciones. A la una partida para Marsella.

Llegada á Marsella. Evoluciones. A las cuatro partida para Nimes.

Llegada á Nimes. Evoluciones. A las seis, partida para Narbona.

Llegada á Narbona. Desaparicion momentánea. El Lunes 23, á las siete de la mañana evoluciones en Narbona. A las ocho, partida para Tolosa.

El itinerario continuaba de este modo indicando como estaciones necesarias Tolosa, Bayona, Burdeos, Tours, Nantes, Rennes, Rouen, Lila, Estrasburgo, Nancy y Paris.

Preciso es decir que las compañías de caminos de hierro estuvieron léjos de acoger con entusiasmo la peticion que se les dirigió. ¿No las habia acaso de arruinar aquel fatal navegante aéreo como habian ellas arruinado á las empresas de diligencias? Verdad es que tan misterioso modo de locomocion no se habia revelado más que como aplicable al transporte de una sola persona á la vez y se ignoraba si su dificultad, su precio y sus peligros hacian de él un objeto de pura curiosidad que no podia tener una aplicacion usual y práctica. Pero tambien era posible que fuese tan practicable como poco costoso. Podia muy bien ser tan á propósito para trasportar barquillas y hasta verdaderos buques aéreos como una persona sola. Si así fuera, los caminos de hierro quedarian muy pronto abandonados, arruinados los accionistas y un inmenso personal cesante. Si bien no habia sobrevenido aun una baja sensible, no se compraban ya sus títulos, los cuales se negociaban á la par por la única razon de que sus poseedores no preveian de bastante léjos para deshacerse de ellos y venderlos á cualquier precio. Pero los más pru-

dentes empezaban á preguntarse si no sería conveniente negociarlos de cualquier modo.

Sin embargo, las compañías comprendieron que para el porvenir de la invencion, era indiferente que la acogiesen con más ó ménos simpatía. De nada serviría su mala voluntad, ni podria tener otro resultado que poner en ridículo sus mezquinos sentimientos. Además, eran las que más interesadas estaban en saber á punto fijo lo que debian temer de una futura concurrencia. Bajo este punto de vista, la comprobacion exacta del grado de velocidad presentaba una importancia de primer órden. Tomaron, pues, un partido y dirigieron á sus agentes instrucciones prescribiéndoles que apuntasen con la más rigurosa precision la hora, el minuto y hasta el segundo de la llegada y partida en cada estacion, y que redactasen informes circunstanciados de cuanto ocurriese digno de notarse.

El viaje empezó el 22 de Junio á la hora anunciada. Despues del efecto producido por la primera manifestacion, fácilmente se adivina cuál debió ser en Paris el apresuramiento de la multitud desde las siete de la mañana. *El Universal* penetraba ya en los más recónditos rincones de Francia, y, además, ningun periódico sin exponerse á perder sus últimos suscritores, habia podido

librarse de reproducir ó extraer las publicaciones cuyas primicias tenia un feliz colega. Así es que no habia nadie que no supiese en qué ciudades debia presentarse el navegante aéreo. Todas las demás, lo mismo que las aldeas, quedaron completamente desiertas. Llegaron viajeros de Alemania, Suiza, Italia, España, Inglaterra y Bélgica. Dijon, Leon, Marsella y todas las ciudades donde se habia prometido una corta detencion no habian visto nunca un gentío semejante. Inútil seria entrar en pormenores sobre las precauciones que, por medio de su administrador, habia tomado X. Nagrien para sus comidas y alojamiento en que pernoctar sin arriesgarse á hacer traicion á su incógnito. Lo que importaba era la comprobacion de la velocidad.

El gefe de estacion de Paris y todos los empleados á quienes su servicio permitia agruparse en torno suyo dieron fe de que el navegante aéreo, que llegó á la estacion algunos minutos ántes de las ocho, llevaba, á más de la media careta de su primera aparicion, una máscara de cristal, con objeto sin duda de resguardar su cara y sus ojos de la impresion del aire cortado con rapidez suma. Evolucionó algun tiempo, y partió de Paris á las ocho en punto, dándose inmediatamente aviso por telégrafo á la estacion de Dijon.

Allí se le vió aparecer y avanzar directamente hácia el reloj, cuyo cuadrante indicó con la mano. Eran las nueve y veinticuatro minutos. Por los maquinistas y fogeneros, los viajeros de los trenes que habia cruzado ó dejado atras y por los empleados de las estaciones intermedias, se puso más adelante que no habia dejado de seguir la línea del camino de hierro, y por consiguiente habria ganado diez ó doce minutos si hubiera viajado á vuelo de pájaro.

Pudo permanecer en Dijon más de media hora y volver á partir, como lo habia anunciado, á las diez en punto. Llegó á Leon á las diez y cincuenta minutos. En cincuenta minutos habia recorrido 197 kilómetros.

El viaje continuó del mismo modo.

El resultado era una velocidad media de 240 kilómetros ó 60 leguas por hora, 4 kilómetros ó una legua por minuto, el cuádruplo próximamente de la *gran velocidad* usual de los caminos de hierro, el sétimo á poca diferencia de la velocidad de la bala al salir del cañon, que anda de 400 á 500 metros por segundo, que vienen á ser 25 ó 30 kilómetros por minuto, y unas 400 leguas por hora.

Se podria ir de Paris á Lóndres en una hora y quince minutos; á Madrid en cinco horas y vein-

ticuatro minutos; á Viena en cinco horas y cinco minutos; á Berlin en tres horas y cuarenta y cinco minutos; á San Petersburgo, en once horas y quince minutos; á Moscou en doce horas y diez y seis minutos.

Se podria dar la vuelta al globo en seis dias, once horas y cuarenta minutos, con lo que se ahoraria casi la sexta parte de la velocidad de la superficie de la tierra girando alrededor de su eje. Si partiendo de un punto del Ecuador el domingo por la mañana, por ejemplo, se dirigiese el aeronauta hácia el Oeste, estaria de vuelta en el mismo punto el sábado por la tarde, si bien habria ganado un dia en el camino, lo mismo que en todo viaje en este sentido alrededor del Ecuador. Seria viérnes para el viajero en el momento de su regreso, y sábado para los habitantes del punto de partida y de llegada, los cuales habrian visto ponerse el sol seis veces, al paso que el viajero no le habria visto ponerse más que cinco.

El Universal publicó una relacion circunstanciada del viaje, y puso á las compañías de ferrocarriles en el caso de contradecir ó afirmar la exactitud, segun las comprobaciones de sus agentes. Las compañías en un principio se resistieron á contestar; pero *El Universal* volvió á la carga con tanta insistencia, que tuvieron al fin que diri-

girle algunos breves apuntes, declarando que en efecto los datos que habian adquirido, no se diferenciaban mucho de los que el periódico habia publicado.

La alarma de las empresas iba en aumento, y se manifestó en sus títulos una baja algo más marcada. No era aun gran cosa, pero bastaria tal vez que se viese en el aire una barquilla dirigida por aquel maldito inventor para que el pánico acarrease un *sálvese quien pueda* general.

Un nuevo artículo de *El Universal*, renovando sus temores para el porvenir, les daba, sin embargo, por el momento algun respiro, pues anunciaba que el próximo experimento público, en razon de los preparativos que requería, no podría verificarse hasta último de Agosto.

VIII.

EL BUQUE.

El administrador, encargado con anterioridad de una triple mision, hizo construir en conformidad con los planos, dibujos é instrucciones que se dirigieron, un aparato que llamaremos buque, á falta de una expresion más exacta, y cuya descripción se hallará más adelante.

Tomó en alquiler, detras de los cerros de Mendon, una casita cercada, cuya tapia, que era bastante extensa, hizo levantar hasta una altura de seis metros. Sombreaba dicha tapia una colina no interrumpida de corpulentos árboles.

Contrató tres hombres, que escogió con el mayor cuidado. Fueron muchos los que se le presentaron, especialmente aeronautas y marinos, al lle-