

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. Sombrea la 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-

gar á su noticia los anuncios que publicó *El Universal*. Algunos pretendientes no solicitaban impelidos por la necesidad de ganarse la subsistencia, sino movidos por una ardiente curiosidad ó por su carácter aventurero. Se negó á admitir, por razon de su edad, á un antiguo coronel de caballería, del temple de aquellos que á los cuarenta años haria Napoleon I mariscales de Francia. Dió la preferencia á un maquinista de caminos de hierro, soldado de mucho valor y sangre fria. Colocó bajo sus órdenes dos marineros, de los cuales el uno habia servido en la armada y estaba condecorado á consecuencia de varias brillantes acciones, y el otro, muy distinguido tambien, era una verdadera celebridad en la marina mercante, por las muchas medallas de salvacion que se le habian conferido. Estos tres individuos estaban dotados de una fuerza hercúlea y eran hábiles gimnastas. El primero recibió el título de conductor, y los otros dos el de ayudantes, debiendo el navegante aéreo desempeñar en persona las funciones de capitán de su buque.

Cuando estuvo todo preparado, el conductor y los ayudantes se ejercitaron en sus nuevas funciones, principalmente durante la noche, en el cercao que estaba oculto á todas las miradas. La maniobra, en la parte que les correspondia, era, á

decir verdad, casi nula. Su utilidad real se reducía en cierto modo á inspirar con su presencia bastante confianza á los pasajeros, para que éstos no se dejasen sobrecoger por vanos temores. No se les reveló absolutamente nada respecto á los procedimientos y á la persona del inventor, al cual no vieron nunca sino con la cara tapada, yendo y viniendo sobre la parte superior del aparato, que se ponía y quitaba cuando bien le parecia. Esta parte del aparato contenía los órganos de locomocion, y sin ella el buque permanecía en tierra como una masa inerte. El conductor y sus ayudantes se adiestraron principalmente en ajustar y desmontar los engarces y en navegar á algunos metros del suelo para familiarizarse con aquel género de locomocion.

Todo esto duró quince ó veinte dias más de lo que se deseaba, y hasta el 29 de Agosto no publicó *El Universal* el siguiente anuncio:

El domingo, 3 de Setiembre, un buque aéreo navegará encima de Paris y de su término, desde las ocho de la mañana hasta las cinco de la tarde.

Este buque se halla dispuesto á recibir unos cincuenta pasajeros. Pero esta vez no llevará más que el navegante aéreo, un conductor y dos ayudantes, pues sus evoluciones no tienen más objeto que demostrar la posibilidad de la navegacion

aérea, á las personas que deseen participar del viaje sucesivo, que se verificará el Domingo 10 de Setiembre.

Desde el 4 al 9 de Setiembre el buque, si bien destituido de sus órganos de locomoción, estará expuesto en un local dependiente de las oficinas de *El Universal*. Las personas que gusten visitarlo pagarán dos francos de entrada.

El experimento del 10 de Setiembre está organizado como sigue:

Se ponen á disposición del público treinta y cuatro asientos del buque, al precio de 1,200 francos cada uno.

Los que deseen embarcarse deberán inscribirse antes del 8 de Setiembre, en las oficinas de *El Universal* y dejar el importe de su asiento en manos del administrador del periódico, que les entregará el correspondiente recibo, y depositará diariamente los fondos en la caja pública que tenga á bien designar la autoridad.

Para la distribución definitiva de los billetes, el navegante aéreo dará la preferencia á las categorías siguientes:

Al gobierno, en la persona de cualquiera de sus miembros revestido de las funciones más elevadas. Si se presentan varios individuos de la

misma clase, por ejemplo, varios ministros, decidirá la suerte;

Al ejército, en la persona del militar de más alta graduación, teniendo la preferencia un mariscal de Francia sobre un general de división, y así sucesivamente;

La marina del Estado, siguiendo el mismo orden de preferencia;

Los principales ramos de la ciencia, siendo los preferidos los miembros del Instituto, representados por:

Un físico,

Un químico,

Un astrónomo,

Un geógrafo,

Un estadista,

Un economista,

Un médico,

La literatura, con preferencia para un miembro de la Academia francesa;

El periodismo, representado por un redactor de un periódico que no sea *El Universal*, al que está reservado un asiento;

Las artes, representadas por un pintor, siendo preferido un miembro del Instituto;

La industria, representada por:

Un constructor de buques;

Un constructor de máquinas;

Un administrador ó director de alguna compañía de caminos de hierro;

Un aeronauta.

Diez y siete asientos, ó en número mayor si no se hallan representadas todas las categorías que se han indicado, serán distribuidos por la suerte entre las personas que se hayan inscrito.

Se reservarán doce asientos gratuitos á músicos organizados en orquesta, dando la preferencia á una música militar, si se presenta.

Otros dos asientos gratuitos se reservarán á dos simples trabajadores que designen por votación los peritos de los oficios.

En la mañana del 9 se dirigirán billetes definitivos á las personas admitidas, con instrucciones útiles para el embarque y el viaje. Las cantidades entregadas por los que no hayan podido tener asiento les serán inmediatamente devueltas con solo presentar sus recibes.

El viaje se verificará conforme al itinerario siguiente:

El día 10, á las nueve en punto de la mañana, embarque. Evoluciones encima de Paris y de sus afueras, y partida para Strasburgo, de modo que se desembarque en dicha ciudad á las seis.

El 11, á las nueve de la mañana, embarque en

Strasburgo, evoluciones encima de la ciudad y partida para Lila, donde se desembarcará á las seis. Del mismo modo continuará el viaje por Lila, Rouen, Nantes, Burdeos, Bayona, Tolosa, Marsella, Leon y Paris, donde se estará de vuelta el miércoles 19 de Setiembre á las seis de la tarde.

Este anuncio suscitó inmediatamente un *tolle tolle* general, diciéndose en todas partes que no se habia visto nunca una fatuidad semejante. Las preferencias con tanta soberbia otorgadas á ministros, mariscales de Francia y almirantes, como si los más encopetados personajes debiesen disputarse el favor de entregarse con los ojos cerrados á un aventurero cuyo incógnito nada bueno anunciaba; el precio de 1.200 francos por asiento, lo que daba un total de 40.800 francos por un viaje de diez dias, corriendo por cuenta de los embarcados los gastos de comida y alojamiento durante la noche; aquella música reclamada para conferirse el aeronauta á sí mismo un triunfo estrepitoso, todo demostraba tanto orgullo como codicia. X. Nagrien creyó de su deber contestar en *El Universal* á estas censuras, diciendo que no por orgullo, sino por deferencia, manifestaba, ántes de divulgar su descubrimiento, una predilección marcada á la autoridad, al ejército, á la marina, á la ciencia, á la industria, á la literatura, á las artes, para

que estudiasen los efectos adquiridos y las consecuencias probables. Respecto al precio de los asientos, dijo que no cometeria la baja de justificarse del cargo de avaricioso que se le hacia sacando á relucir los centenares de miles de francos que le habian costado sus experimentos y la práctica de un descubrimiento, del cual podria sacar millones siempre que quisiera. Los que creian que era caro un viaje semejante llevado á cabo por primera vez atravesando los aires, que no lo hicieran si no querian hacerlo, y lo mismo los que no abrigaban una confianza absoluta.

Catorce dias mediaron desde el anuncio al primer experimento anunciado y veintiun dias desde el anuncio al principio del experimento segundo. Este intervalo permitia llegar á Paris y á los demás puntos donde debia presentarse el buque, no solo á los que residian en Francia, sino que tambien á los habitantes de varios países extranjeros. Donde quiera se habia resuelto desde mucho tiempo partir al primer anuncio de una exhibicion nueva. No habia quien á últimos de Agosto no estuviese en disposicion de tomar el portante. Muchos, sobre todo en los países lejanos y particularmente los Estados-Unidos, creyeron que lo más seguro era ponerse en marcha ántes de aguardar la señal. Al darse ésta, se apoderó

de todo el mundo un verdadero frenesí. Organizáronse en todas partes trenes extraordinarios. El material móvil de los caminos de hierro llegó á ser iusuficiente. Las compañías no bajaron sus precios, y ya que se hallaban tal vez en vísperas de su ruina, pudieron al ménos realizar beneficios bastante notables. Se agotaron todos los medios de locomocion, siendo sobre todo notable la afluencia de los ingleses.

El 3 de Setiembre la curiosidad pública no presentaba el mismo carácter que el 1º de Junio. No se hallaba ya mezclada de duda, de incertidumbre y de la inflexible ansiedad con que se espera siempre lo desconocido. Era más tranquila, pero no ménos ardiente. Se sabia lo que se iba á ver, más no por eso se deseaba ménos verlo. La multitud, engrosada por una enorme concurrencia de extranjeros, era más numerosa pero no convergia hácia un centro determinado. Estaba diseminada por todas partes, dirigiéndose muchas personas con preferencia á los puntos en que se les figuraba que seria ménos considerable. La autoridad habia tomado medidas de precaucion, pero como no temia ningun complot, no puso la tropa sobre las armas.

A las ocho se vió avanzar magestuosamente el buque aéreo por la avenida de los Campos Elíseos,

á una altura que permitía observarle bastante exactamente. Presentaba el aspecto general de una tienda prolongada cuyo lienzo se hubiera levantado hasta las dos terceras partes de su altura, teniendo las cuerdas muy tirantes. Era el piso de forma elipsoidal, angosto hácia adelante y ancho en su porcion posterior. Hallábase rodeado de una balaustrada en que se veían unos cincuenta asientos vacíos, separados por intervalos de más de un metro y que parecían sumamente cómodos. Delante de cada asiento había una mesita, y encima estantes, perchas y lámparas de globos esmerilados. El vértice del aparato reproducía en menor escala su forma general, y terminaba en una esfera de metal bruñido, que parecía cobre. Debajo de la esfera, en una reducida plataforma rodeada también de una balaustrada, de la cual partían cuerdas y barras de metal que tenían al parecer suspendida la parte inferior del buque, había una especie de sillón, de la forma llamada *á la Bonaparte*, que daba vueltas alrededor de un eje como un taburete de pianista. Allí estaba sentado el navegante aéreo, vestido como el día de su primera aparición. Dos palancas encorvadas, que arrancaban de debajo de su asiento, remataban en manubrios al alcance de sus manos. Otra palanca bajaba de la esfera superior y terminaba lo mismo

que las otras. La pequeña plataforma tenía anterior y posteriormente dos grandes lentes que podían girar en todos sentidos en torno de sus sustentáculos fijos. El aeronauta además, tenía en la mano un catalejo. Una mesa en forma de herradura, que parecía provista de cajones, estaba colocada delante de él, con la escotadura hácia atrás. Fijos en la parte anterior de la mesa se veían cuatro objetos en que los espectadores provistos de anteojos ó gemelos de teatro, creyeron reconocer un cronómetro, un barómetro, un termómetro y una brújula.

En el piso inferior había colocados tres hombres, dos en la parte anterior, en una especie de estrado, y otro en la posterior, en otro estrado más alto. Todos tenían á su alcance un gran lente giratorio y un anteojo en la mano, un asiento detras y al lado una escala de cuerda tendida, enganchada en los bordes de la plataforma superior. El que estaba detras tenía además una mesa de herradura igual á la de arriba y provista de los mismos objetos. Tubos acústicos, con sus correspondientes pabellones de portavoz, ponían en comunicacion la parte superior con la inferior y ésta con aquella.

Se distinguían delante del piso inferior dos cañones de pequeño calibre, con la boca dirigida al

espacio en ángulo de cuarenta y cinco grados. Cuando hubo llegado el buque encima del obelisco, los que estaban en la parte anterior se acercaron á las piezas y se oyeron dos cañonazos, que se repitieron de media en media hora mientras duraron las evoluciones. El buque aéreo, que á primera vista no era más que un vehículo, podía convertirse en una terrible máquina de guerra.

Las evoluciones fueron á poca diferencia iguales á las que el navegante aéreo había practicado solo el 1º de Junio. La más notable particularidad que ofrecieron fué la siguiente: El aeronauta se levantó varias veces de su asiento despues de imprimir al buque una marcha lenta y regular, para describir alrededor mil evoluciones aéreas, adelantándose, quedándose atras, uniéndose á él, dando vueltas por encima y por debajo. Se observó que el buque, si bien adquiria de cuando en cuando una velocidad considerable, no llegaba ésta nunca á la mayor con que se había visto al navegante aéreo moverse solo. Notóse tambien que los varios movimientos del buque dependian de la acción de las palancas con manubrio.

El aparato estuvo expuesto desde el dia siguiente en un local desocupado, que era como un accesorio de la casa en que se hallaban situadas las oficinas de *El Universal*. Dicho local recibia la

luz de lo alto por una grande abertura en que había una vidriera que se quitó expresamente para introducir el buque. Pareció muy pequeño á la multitud que se agolpó á la puerta para verle. Fué necesario establecer en el interior una corriente regular, gracias á la cual pudieron entrar diariamente de diez á doce mil personas á las que se dejaba tiempo suficiente para verlo. Durante los seis dias que duró la exhibicion, se recaudaron unos 140,000 francos.

La curiosidad de los visitantes no quedó satisfecha más que á medias, si bien no se puede decir que hubiese habido engaño despues de lo que se había anunciado explícitamente. La parte superior del buque se reducía á una balaustrada circular, á la cual podian adaptarse, siguiendo un sencillo sistema que se explicó al público, los órganos de locomocion, el piso superior, el asiento del capitan, su mesa, etc. El conductor y los dos dependientes eran por lo comun los encargados de a maniobra. Pero el capitan, si queria, podia hacer funcionar el buque por sí solo y sin ayuda de nadie. De su voluntad dependia desprenderse de todo y quedarse solo en el aire, sin que en los despojos del buque, hecho pedazos en su caída, se pudiese encontrar el más mínimo indicio de los procedimientos de locomocion. Tan formidable po-

der, en manos de un desconocido, hizo vacilar á muchos que estaban dispuestos á pedir asiento para el viaje anunciado.

En cuanto á los pormenores de instalacion, se consideraron generalmente cómodos y bien entendidos. El piso, muy bien alfombrado, se componia de un metal que parecia hierro, lo que daba al aparato un peso considerable y le mantenia perfectamente equilibrado. Tambien eran de metal las barras de suspension, en número de doce, y en cada extremo terminaban en argollas que se introducian en otras fijas en los bordes de los dos pisos. Grandes y tupidas telas, con agujeros guardados de cristales, podian envolver todo el aparato y convertirlo en una tienda impermeable, con independencia de las cortinas elegantemente pintadas que cada pasajero tenia á su disposicion para resguardarse del sol. Los sillones, girando sobre ejes, podian trasformarse en verdaderas camas.

Los cañones se habian quitado de las cureñas, y éstas eran análogas á las de los cañones de marina. Notóse que no habia solamente dos cureñas sino seis, cuatro en la proa y dos en la popa.

IX.

LA PRUEBA DECISIVA.

La primera persona que soltó sus 1,200 francos, pidiendo asiento, pertenecia al bello sexo. El sexo no estaba previsto. La viajera pertenecia á la alta sociedad, y se habia hecho célebre por sus extravagancias, por la exageracion de su tocado, por sus trajes de colores chillones, por sus maneras demasiado libres y desenvueltas y por su lenguaje salpicado de palabras no muy escogidas, que hasta impropias hubieran sido de la gente de medio pelo, pero todo sin consecuencias. De buen fondo y no destituida de talento, se le aceptaba tal como era, y formaba escuela. No eran pocas las que querian imitarla. A la mañana siguiente el administrador tuvo que recibir la solicitud y el dinero de sesenta elegantes, más ó