

ra quinientos pasajeros cuesta 100.000 francos. nada más fácil que hacerle recorrer 1.200 kilómetros por día 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 capitán, 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 conservación contabilidad y embarcadero, y para pagar los intereses del capital y amortizarlo. El propietario de diez buques se embolsaría anualmente 20.000.000 y los viajeros pagarían 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 podría aplicarse, como motor, á todas las máquinas posibles, y hacerlas mover, sin más gastos que los de instalación, resultando una revolucion industrial que aumentaría el bienestar general con la disminucion del precio de fábrica de todo, sin hablar de los centenares de millones de beneficios que podría 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

desde entónces la más memorable. Se publicaron sobre la cuestion del dia algunas obras notables y muchas insoportables estupideces. Los folletos y los periódicos reflejaban generalmente el entusiasmo y la admiracion del público, con que, sin embargo, se mezclaba una especie de oposicion sorda que la reflexion acrecia y que los poderosos intereses que se sentian comprometidos fomentaban bajo mano.

La ruina de los caminos de hierro era un hecho realizado. Los millones de millones invertidos en tan gigantescas empresas se desvanecian como por encanto, arruinaban á los accionistas, dejaban sin pan ejércitos de empleados, escalaban las posesiones de sus altos funcionarios, ponian fuera de combate un inmenso material y envolvian en la atmósfera cien industrias accesorias.

Otro tanto puede decirse de la marina mercante y de todas las artes que á ella se refieren. No habia un armador ni un constructor de buques que no presintiese su ruina. Análogos temores experimentaban todas las empresas de trasperte, terrestres, fluviales y marítimas. Tambien la marina del Estado iba á quedar repentinamente anclada, y sus oficiales y marineros, perdiendo su razon de ser, se quedaban sin carrera. No les quedaba otro recurso que dedicarse ellos tambien á la navega-

cion aérea, que requería un personal mucho más restringido, ó recibir del Estado un sueldo parecido á una limosna, sin esperanza de ascensos, en lo sucesivo imposibles. Tampoco se construirian más carreteras ni puentes, bastando unas cuantas sendas de mala muerte para los peatones; ni se abririan canales, como no fuesen de riego; ni habria puertos de mar, puesto que no habia marina. Se abolirian completamente los ingenieros de puentes y calzadas, y los vigilantes, y los peones camineros, y los destajistas y contratistas. El carbon de piedra no se usaria ya más que para combustible, y la industria carbonífera desapareceria. Veríanse sériamente amenazados los cocheros y los caleseros, los carreteros y hasta los traficantes y domadores de caballos.

El comercio del mundo iba á experimentar una transformacion brutal. Tal vez á la larga el inmenso desarrollo que tomase seria un beneficio. Pero entretanto se iban á alterar todas las relaciones, á deshacerse todos los centros mercantiles, á abolirse de hecho todas las aduanas y portazgos, lo que, de paso, mataba una infinidad de industrias, incapaces de resistir una exageracion semejante del libre cambio, comprometia las rentas de los Estados y de las ciudades, y suprimia los medios de subsistencia de numerosos emplea-

dos, sin hablar de otra revolucion industrial que produciria el uso para las máquinas de una nueva fuerza motriz que arruinaria todas las fábricas existentes. En resúmen, el comercio y la industria, tales como estaban constituidos, quedarian desde luego completamente arruinados para mayor bien de la posteridad, á ménos que no fuese para su mayor mal.

Y no eran solamente los intereses materiales los que tendian á coaligarse contra la invencion. Los partidos políticos la miraban con malos ojos. En un principio los liberales la aplaudieron con entusiasmo. ¿No traia acaso al mundo aquella invencion la libertad, toda la libertad, la libertad absoluta, sin cortapisas posibles? Pero no tardaron en preguntarse si eso podria ser tambien un instrumento de tiranía. Los pueblos no pueden pasar la vida en el aire para sustraerse á los desmanes de los déspotas, los cuales podrian organizar ejércitos aéreos y absorber en su provecho, por medio de leyes rigurosas sancionadas por penas severas, el monopolio del nuevo género de locomocion. La actitud tomada por el inventor contribuia á hacer prevalecer sobre la simpatía la antipatía y la desconfianza. No habia hablado de la autoridad sino con deferencia de mal agüero. Parecia estar pronto á entregar su secreto al go-

bierno luego que éste hubiese tomado las medidas necesarias para asegurarse el monopolio. No se veia que se preocupase mucho de volver su invencion favorable á la libertad del mundo.

Temores en sentido opuesto mantenian perplejos á los gubernamentalistas y al gobierno. Pero entre los partidarios del principio de autoridad, los habia que no titubeaban en considerar la invencion como una inspiracion satánica, próxima á desencadenar en el mundo el mayor desórden, y que merecia, por lo tanto, se fulminase contra ella toda la reprobacion divina y humana.

Compréndese que se trata de cierto catolicismo, tal como en aquella época lejana lo comprendieron algunos. Podia admitirse en rigor que los gobiernos y las sociedades hallarian, aunque con grandes dificultades, medios de ponerse á cubierto de la anarquía material y del desórden exterior. Pero las sanas doctrinas serian de todo punto impotentes para librarse de una anarquía intelectual mucho más temible. La libertad de pensar, la libertad de escribir, la libertad de propaganda y todas las libertades, diabólicas á cual más, tenian un instrumento invencible. La imprenta no habia hecho la décima parte del mal que iba á producir la locomocion aérea. Bien ó mal, habia sido posible defenderse contra la imprenta, en tanto que

subsistieron fronteras y la policía fué posible. ¿Cómo defenderse contra el libre cambio de ideas funcionando en el espacio con más holgura aun que el libre cambio de mercancías? La congregación del Índice, la inquisición, la represión de los delitos de imprenta, los reglamentos de la profesión de impresor, no eran ya más que armas enmohecidas, curiosidades para los anticuarios, tan impotentes contra el libre pensamiento como los escudos de los griegos y romanos contra la metralla. ¿De qué servía anatematizar las libertades vomitadas por el infierno? Tanto valiera anatematizar la libertad de andar, teniendo el hombre piernas. La fuerza de las cosas prevalecería sobre las excomuniones más solemnes, y la religión estaba perdida, á no ser que el navegante aéreo fuese el Antecristo en persona y que su invención anunciase el fin del mundo, lo que no hubiera sorprendido á nadie.

Los clericales estaban tanto más dispuestos á abandonarse á la idea de que el inventor anónimo era un descreído, cuanto que habian observado ciertas circunstancias extraordinarias al trasluz del prisma de la prevención. Sin ninguna necesidad habia escogido siempre el Domingo para sus ensayos públicos, lo que era una prueba evidente de que no solo dejaba él de cumplir los deberes

religiosos, [sino que inducia á la multitud á que tampoco los cumpliera. Y precisamente en aquel año cayó el 1º de Junio, que era el día de la manifestación, en fiesta de Pentecostés, á la cual ni siquiera hizo alusión en su anuncio. No habia solicitado para su buque las bendiciones de la Iglesia, ni reservado asiento alguno á sus dignatarios, como los habia reservado para la autoridad, la ciencia y hasta el periodismo. Era mal interpretada hasta la franqueza y falta de aprensión, consideradas irrespetuosas para un lugar santo, con que se habia sentado, fumando un cigarro, en uno de los pararrayos de Nuestra Señora. Evidentemente aquel hombre era un libre pensador, y no se debia vacilar en condenarle como un enemigo y en ver en su descubrimiento un azote.

A todo lo dicho se añadian ciertos sentimientos que no era decente confesar y que no se confesaban, pero que sordamente contribuian no poco á las diferentes causas de antipatía y recelo. La generalidad se resentia del incógnito guardado por el inventor. Decíase de él que coqueteaba con la gloria como una mujer hermosa con el amor, y que regateaba demasiado sus revelaciones. Odiábasele porque no se le habia podido sorprender su secreto, no obstante las encarnizadas investigaciones á que se dedicaban con más ó ménos misterio

los sábios, los inventores y los más prácticos industriales. Humillaba á todos la insoportable superioridad de aquel desconocido. Tanto poder en un hombre, que tenia solo en sus manos los destinos del mundo, pasaba como una usurpacion. No habia en la tierra un solo personaje cuya importancia no fuese eclipsada por la suya. El solo absorbía la atencion del universo.

A pesar de todo, no hubo bastante audacia para retar abiertamente el sentimiento del público, cuya admiracion se sobreponia á todas las consideraciones. Los espectáculos de que habia sido testigo le habian causado una impresion demasiado profunda. Se procedió por insinuaciones. Las consecuencias probables de la invencion se estudiaron bajo todos los aspectos, y no fué posible desconocer su grandeza. Hubo que limitarse á acumular los *sí* y los *pero*, las objeciones y las reticencias. Con la admiracion pública se mezcló un verdadero terror. Cuanto más se reflexionaba en aquella maravilla, más imposible parecia adivinar por qué nuevas vías iba á precipitarse el mundo. ¿No correria á su pérdida? ¿No iba á empezar de nuevo el reinado de la violencia, cien veces peor que en los peores dias de la edad media? ¿No se hallaba la humanidad en vísperas de zozobrar en el caos?

El navegante aéreo no tomó parte alguna en la polémica. Pero *El Universal*, cuyos redactores se hallaban animados de una fe profunda, hizo frente con la mayor resolucion á los adversarios más ó ménos declarados del gran descubrimiento. Descubrió los intereses ocultos que intentaban batirlo en brecha. Atrajo á su causa la mayor parte de liberales, demostrándoles que de la nueva invencion no podia resultar más que el progreso y que no habia poder en el mundo capaz de confiscarla en su provecho cuando se habria divulgado. Obligó á los ultra-clericales á declararse abiertamente sus adversarios y á exponer sus razones, que fueron acogidas con un favor muy mediano. Prohibió que la guerra se haria imposible; que las naciones penetrarian la una en la otra hasta el punto de no formar más que un solo pueblo; que repartiéndose las riquezas propias de cada país por toda la superficie del globo, la facilidad de emigrar á vastos territorios incultos y fecundos extinguiria el pauperismo y aumentaria el bienestar general, al mismo tiempo que la difusion de las luces, el comercio de ideas, suprimiria en todas partes la ignorancia y la barbarie. Contra todos proclamó, sostuvo y defendió á brazo partido el siguiente axioma: El mal no ha salido nunca del bien, ni de un desastre de un progreso, ni una catás-

trofe de una invencion. Por el solo hecho, decia, de haber Dios inspirado al hombre la idea de un gran descubrimiento, debemos aceptarla con tanta fe como gratitud bien persuadidos de que está en los destinos de la humanidad y de que todo progreso es para ella un nuevo manantial de prosperidad y bienandanza.

Uno de sus artículos recibió una respuesta de las más extrañas que puedan imaginarse. Emanaba de un periódico que tenia por redactor principal el hombre más excéntrico de toda la prensa parisiense; trataba todas las cuestiones por el lado paradójico, y sostenia, con gran contentamiento del público, las tésis más absurdas. Verdad es que nunca se conquistó [un adepto, pero se deslizaba con tal destreza por debajo de la refutación, que era siempre el que cerraba las polémicas y tenia siempre á su favor la gente que rie.

Hé aquí el artículo que publicó sobre la locomocion aérea.

XI.

PARADOJA.

La locomocion aérea no existe.

No existe, porque es imposible que exista.

No se me diga que se ha visto al navegante aéreo y su buque. No es esta la cuestion.

Yo tambien los he visto. Pero esto no es más que un hecho, ¿y qué es un hecho?

NADA.

¿Qué es la lógica?

TODO.

Y la lógica va siempre de un punto de partida á un punto de llegada.

El punto de partida es que el hombre, no teniendo alas, no ha sido creado para volar.

El punto de llegada es que la locomocion aérea NO EXISTE.

Cuantos han buscado medios para dirigir los