



## LA REACCIÓN ANTIHEROICA ANTE LA CONQUISTA DEL AIRE Por el Teniente GARCÍA ESCUDERO

*Primer premio de "Historia y Literatura",  
de nuestro segundo concurso de artículos.*

*(Conclusión.)*

### FRAY ANTONIO DE FUENTE- LAPEÑA, O NUESTRO PRIMER "EMBOSCADO"

Pero dijimos que de esa zona luminosa no vamos a hablar: En ella están Leonardo y Rogerio Bacon, en el siglo XIII, escribiendo que "un día podrán hacerse barcos que remarán sin hombres, de suerte que navegarán como los mayores veleros. También podrán construirse coches que no sean arrastrados por animal alguno, y que, sin embargo, marchen fogosamente con impetuosidad desmesurada. El hombre puede llegar a sentarse en el centro de un máquina de volar, surcando los aires como un pájaro". Y Juan Bautista Dante, con sus alas artificiales, y el padre Llana escribiendo de su máquina volante que "no veo otra dificultad que pueda oponerse a esta invención, con excepción de una, y es que Dios no permitirá que tal máquina tenga éxito en la práctica, para evitar muchas consecuencias que alterarían las relaciones civiles y políticas de la Humanidad". Era esto en 1670. En 1670... Justamente por el tiempo de fray Antonio de Fuentelapeña. Pero éste ya no es de la zona luminosa, sino de la otra, y quizá el primero que conocemos de la otra: nuestro primer "emboscado".

¿No lo es acaso con su curiosísima obra "El ente dilucidado", publicada en Madrid en 1676? Sin embargo, la obra, en la parte que nos afecta—que es la Duda VI sobre "si el hombre puede artificiosamente volar—, engaña. Al principio todo va bien. El buen fraile, con clarividencia asombrosa, no duda de que se pueda volar; ahí están, para corroborar su opinión, las palomas de madera voladoras, de Aulio Gelio, y el águila de oro que se presentó a Carlos V, y la mosca de hierro de Nuremberg, que, al decir de Alonso Novarino, "soltándola en una sala vuela", y el águila de hierro, "que cuan-

do el Señor Emperador vuelve a la ciudad a algún paseo, le arrojan desde la puerta de la muralla y va volando hasta ponerse encima de la persona imperial". Tan sin dudas está el fraile (más lo hubiera estado de conocer las palomas de madera voladoras que Juanelo, relojero de nuestro Emperador Carlos, fabricó, dato que no citan Arquer y Vindel), que pasa a dar las instrucciones para volar. Leed:

"... Fabríquese, pues, una barquilla de madera en la forma del corpachón de un águila..., unas alas de materia ligerísima...; añádase luego la cola.

... Fíjese este ingenio (el del movimiento) en medio de la barquilla.

... Entrese después el hombre en dicho instrumento y átese bien con él, y sentado en el punto del medio, con una mano gobierna el timón de la cola..., y con la otra mano y con los pies... mueva las ruedas del ingenio... Con lo que obrándolo con la puntualidad y perfección debida, no parece queda duda de que conseguirá volar."

¿Que no parece queda duda?... El frailecico aquí se nos antoja un poco zumbón... y un mucho cobarde, porque... seguid, seguid leyendo; en seguida veréis que "si... correrán algún riesgo los que curiosos quisieran practicar esta especulación, respondo que... tengo por sin duda que algunos se harán pedazos..., por lo cual aconsejo a mis lectores que, no olvidando el título de píos por el de curiosos, tengan piedad consigo, y que contentándose con sólo lo especulativo de la duda, dejen para los que mal se quieren la práctica de ella, pues si es lícita estudiosidad al discursivo el querer apurar a la Naturaleza y al arte los posibles, el querer experimentar los riesgos es loca temeridad para el hombre cuerdo". ¡Ah!, yo no te llamaría "discursivo", sino escueta y modernamente, "emboscado". ¿O es que con

discursivos se habrían descubierto las Indias, o doblado el Cabo de las Tormentas, o llegado a esa misma navegación aérea en la que creías en el fondo, pero a la que no te atrevías?; porque, sean cuales fueren las razones que luego des, probando la mayor y la menor al modo escolástico y aun renegando de los ejemplos que primero aduces, ésa es tu razón: ¿Conque tu pluma, después de imitar a Icaro, volando, "ya reconocida de su insuficiencia por no imitarle también en el precipicio", abate humilde el vuelo, "dando fin al discurso y al volar?" ¡Qué cerca eso de Bartolomé Leonardo de Argensola recomendando que se huya aún por peligroso de

... ver acosar toros valientes...!

¡Qué lejos del otro frailecillo, el de Lisboa, creyente, sí, en la Aviación, pero que "voló"!

### BURLAS Y CONTRABURLAS; EN ESPAÑOL

Pero la historia de los "emboscados" prosigue. Vamos a dejar el "Icaro y Dédalo", del que ya hemos hablado, y a saltarnos un siglo: a 1774. Cerca está Montgolfier. Pero ello no obsta para que Jerónimo Audixé de la Fuente se burle en el "Carro volante" de los que quieren volar...

No es mucho que vuele el buey  
si vuela el carro también.

Y aunque en seguida surja la fe encendida de Díaz Monasterio, con sus pedestres y entusiastas poemas, en los que, si asoma la duda al hablar del carro "frágil", pronto se borra por la fe en que llegue un día en que

la nave a un punto dirigida  
fuera obediente a la perita mano...

e incluso, prediciendo la guerra aérea, en que

el francés, en paz o en guerra,  
desde Calais volase a Inglaterra!"

"¿Qué falta, pues, para volar? Que cueste poco", dirá Francisco Surriá a propósito de las experiencias de Barcelona; y vendrá Ugena, y cuando la ascensión segunda del famoso Lunardi, el 12 de agosto de 1792, en el Parterre del Buen Retiro, "las gentes del lugar del Fresno le tuvieron miedo, creyendo que era cosa del otro mundo, y un guarda de viña le quiso tirar un escopetazo; y aun en 1821, cuando las experiencias de otro aeronauta, Robertson, aparecieron en Madrid unas "Noticias curiosas sobre el espectáculo de Mr. Robertson: los juegos de los indios, las máquinas parlantes, la fantasmagoría y otras brujerías de esta naturaleza", y en "La Colmena", periódico que aparece entre 1842 y 1845, se habla de "Castillos en el aire sobre la locomoción aérea".

No es que falten quienes animen a los aeronautas.

Un Alonso de Salanova, al relatar la ya mencionada ascensión de Lunardi, le anima enfáticamente y le "tranquiliza" a "surcar las ondas".

... donde, por no haber sirtes, no hay estragos...

Un Bretón de los Herreros, ya en 1856, refiriéndose a los pretendidos inventos de otro "inventor", Montemayor, y escribiendo que

"con intentarlo sólo es un buen patricio".

Aunque con un si es no es de duda, que fácilmente se refleja en ese dubitativo "con intentarlo sólo", y en estos otros dos versos:

... Y aunque a inútil deseo y vana prosa  
se reduzca el invento del "Eolo"...

Malo es ya, malo, que se dude de lo que se alaba: es el principio para no conseguirlo. Más que ese jugar a dos barajas preferimos las censuras desembozadas: al menos, ellas podrán agujonear al inventor más que una tibia adhesión con reservas. Y si el inventor se llama don Ubaldo Pérez Pasarón y Lastra, más, aunque a veces el inventor se nos reduzca, como en este nuestro personaje, a un Colón falsificado y de segunda mano, pero tan divertido, que no nos retractamos de nuestras palabras anteriores.



Ubaldo Pasarón

**PASARON, O EL "DESCUBRIDOR DE LA NAVEGACION ATMOSFERICA", Y LAS "CHIFLADURAS DE MARINAS": OTRO "SENSATO"**

Que Pasarón no fué el Colón segundo "de verdad" con que soñara Monasterio, es claro. Que Pasarón fué, sin embargo, un Colón segundo extraordinariamente interesante, lo verá con no menor claridad quienquiera que abra su obra "Pilotaje aeronáutico" y lea al final este certificado, que allí se transcribe para regocijo de cuantos con él dieren:

"Don Isidro Wall, Conde de los Armildez de Toledo, Intendente de la isla de Cuba, certifico: Que con arreglo a la ley actual de inventos y descubrimientos, recibí del Capitán don Ubaldo P. Pasarón y Lastra, para remitir al Gobierno en Madrid, una solicitud con fecha 6 de junio actual, en medio pliego de papel sello tercero, con un folleto impreso de 66 páginas y una lámina de aerostática, en la cual se solicita a Su Majestad la propuesta o venta de la navegación atmosférica de su invención, durante los diez años del privilegio que obtiene de esta superioridad, con arreglo a órdenes vigentes y las resumidas cláusulas siguientes: 1.ª En el precio de veinte millones de pesos (usufructo de un mes), pagaderos la mitad al contado y la mitad dentro del plazo de seis meses, acciones radicales de los Bancos principales de las naciones. 2.ª Que pase después de los diez años éste y todo servicio aerostático al libre dominio público. 3.ª Que haya un flotante correo universal circunnavegador cada semana. 4.ª Que lleven el nombre de Flotante Pasarón todos los que se boten a la atmósfera. 5.ª Que no pase de un medio, o sea un real de vellón español, el precio de cada carta hasta el peso de cuatro onzas a cualquier distancia. 6.ª Que los pilotos de flotantes correos para el Gobierno tengan que ser oriundos, habiendo habitado siete años su patria; moros desde el Atlas hasta el Mediterráneo, o árabes puros de las comarcas de Suez o chinos de las vertientes y valles del Tibet. 7.ª Que el descubridor acredite para sí y para sus descendientes por él legitimados en la Guía general de forasteros de cada año, el título y tratamiento de "Descubridor de la navegación atmosférica", Inviolable y Utilísimo. 8.ª Que se prohíba en España y sus dominios toda ovación sonora y demostración ruidosa al solicitante, siempre que el invento se logre útil. 9.ª Que el plazo para la construcción de esta proposición o conducta del contrato, se entienda sólo hasta el 30 del inmediato agosto, después del cual el solicitante se considera libre para contratar con otra nación. Lo cual se cursó por la Superintendencia de esta isla el día 15 de junio del actual, y para que conste lo firmo.—Habana y junio 10 de 1862.—El Conde de los Armildez de Toledo."

Por qué eso de que los pilotos hubieran de ser marroquíes del Atlas, o árabes de Suez, o chinos del Tibet, Dios y Pasarón, que no nosotros, lo sabrán. Como sabrán el porqué de aquella su última disposición por la que Pasarón advertía que "después de su fallecimiento el producto de la propiedad y venta sucesiva de ésta y todas las demás obras del autor... se destinará a la construcción en Norte-Africa de un presidio para delitos de coacción y a promover la inmigración de colonos blancos berberiscos en las provincias de Castilla la Nueva". Agradecámosle que nos quisiera

vender sus flotantes Pasarón en sólo veinte millones de pesos, "en gracia de haberle daño (España) su oriundez", y no por ciento veinte, como lo hubiera hecho a cualquier otra nación, y no pretendamos descubrir arcanos.

Pero si Pasarón no es el "Colón segundo", y no por falta de confianza en sí mismo, en su tiempo se sabe que llegará. La fe cunde. En 1864 se publica en Barcelona la obra "Tres imposibles vencidos o tres inventos del siglo: la dirección de los globos, el movimiento continuo y la cuadratura del círculo"... En

1862, Pedro Maffiote termina su primer artículo en "La Ilustración de Canarias" dirigiéndose a las personas curiosas "que lean estas líneas y gusten repetir mis ensayos..." Hay personas, sí, que sueñan con las adivinaciones de Julio Verne, cuyas obras empiezan por entonces a traducirse en España; cuando la célebre ascensión desde la plaza de toros de Madrid de Mr. Arban—barba y gabán de pieles, y él, chistera en mano, saludando desde la barquilla—en 1847, en que se sorteó entre el público "un almuerzo

de tee (sic) y doce cubiertos", muchos solicitaron acompañarle. Pero aún son más los que se encogen amedrentados en sus butacas; y aún es una realidad la lucha que el admirable escritor francés retratara en "Un descubrimiento prodigioso". Así, J. F. Marinas en "Chifladuras sobre la navegación aérea" (1884), no halla óbice en la exposición curiosísima que hace de sus globos en forma de calabaza y suspendidos de hilos horizontales, siguiendo los cuales podría trasladarse de Madrid a París o Constantinopla (he ahí—dice—resuelta la dirección de los globos) para advertir que "por ahora no nos proponemos volar ni otros excesos". ¡Chiflado, chiflado! El se lo llama; pero a nosotros se nos antoja demasiado "sensato". ¡Eso de los excesos! Ya puede decir, ya, que

con nuestras chifladuras  
volaremos al fin por las alturas...

Que también dice: "Mas yo no afirmo si en él (en el globo-calabaza) nos embarcamos, que no nos romperemos el bautismo". En resumen: un fray Antonio de Fuentelapeña con levita. Nada más. Que sólo se redime por la pintoresca descripción que luego, más envalentonado, nos hace de los pocos peligros de la atmósfera, a la que sólo halla el defecto de "un fresquillo regular"... Aunque "todas estas incomodidades son menores que las que nos proporcionan las chinches, las pulgas y las moscas..."

PILOTAGE

AERONAUTICO,

POR

**D. UBALDO P. PASARÓN Y LASTRA,**

DESCUBRIDOR DE LA NAVEGACION ATMOSFERICA

2.ª EDICION CORREGIDA Y AMPLIADA.

—  
—  
Precio en todos puntos con los  
tasques \$1.

HABANA.

Imp de la viuda de Barrio y Comp  
calle de la Reina núm 6.

1862.

## JULIO VERNE; Y APARECEN LOS "MAS PESADOS QUE EL AIRE"

Pero ahí precisamente se ve que han de pasar muchos años hasta que la navegación aérea pueda ser algo, si no popular, al menos indiscutible. Cuando las experiencias triunfales de Wright, gorra de visera y cuello de pajarita, sentado apaciblemente en esos absurdos conglomerados de pesadilla que son sus aeroplanos. Entonces, sí, "los testigos de estos vuelos estaban tan entusiasmados que no podían dejar ociosas las lenguas". Pero antes, si tampoco las dejaban ociosas, era, no en alabanza, sino en pullas. Aún están recientes las frases del "New York Herald" sobre "los hermanos mentirosos en vez de voladores". Y además, que eso, en fin de cuentas, es sólo hacia 1905, 1906, 1907... Y hasta 1909 no se verificará la travesía del canal de la Mancha, en que Luis B'ériot, el 23 de julio, haga realidad el sueño del oscuro poeta español en que una vez alguno

desde Calais volase a Inglaterra,

en vista, al parecer, de que al quererlo hacer Pilâtre hallara su muerte, y Charles, algo antes, logró sólo desde Douvres a Francia, y no a la inversa. Pero es que justamente donde terminan las críticas para los "menos pesados que el aire", comienzan las burlas contra los "más pesados que el aire".

Verne la predijo. Es claro, me diréis: pura novelaría... Pero no, no es pura novelaría. De niños, no él, sino Salgari, era nuestro profeta; no el capitán Nemo, que se nos antojaba harto doctoral y a quien hubiésemos deseado con más ganas de pelea y menos historia natural en la cabeza, sino el capitán Tormenta u otro cualquiera de quien supiéramos de cierto que no habían de detenerse ante los muros de Famagosta a narrarnos la técnica de su construcción, sino que habían de arremeter sin más contra ellos, aun resignándose a hacerlo sin conocer muy al detalle la estructura de su granito. Fué luego cuando llegaron a nosotros el ingeniero omnisapiente de la isla misteriosa, y Paganel, perennemente en la luna, y el buen Club de los artilleros que dispararon una bala a la luna real y no literaria, y el Nautilus, y el caprichoso cometa Galia coqueteando con todos los planetas del sistema solar. Pero eso fué cuando ya éramos lo bastante crecidos para apreciar, por encima de las mal llamadas novelarías, la gracia de un estilo personalísimo, primero, y después, cómo aquel francés de las grandes barbas, que apenas si se atrevió a salir de su París para asomarse al mar por El Havre, y desde su despacho se paseaba por las afueras de Saturno como por el bulevar, resultó ser la más perfecta encarnación de la fe ochocentista en el progreso, en cuanto este optimismo tuvo de bueno, que no fué poco. Y Verne—¡claro!—predijo, y no por pura novelaría, sino por lo que yo llamaría—en honra suya—su ochocentismo. Y predijo, naturalmente, la conquista del aire. Y no ya de cualquier manera tímida y recelosa, en globo, sino como señor de él: sea en la máquina de "Un descubrimiento prodigioso", sea en el "Albatros" de Robur",

especie de "Great Earnstern" de las alturas, segunda edición de la isla aérea que un tal señor Gull'iver acertó a vislumbrar en uno de sus extraños viajes al remoto Oriente, si hemos de creer a un tal y maligno señor Swift, que nos lo contó. Pues bien; Verne predijo también el desvío: por él acaba el descubrimiento prodigioso y por él se retira Robur, Júpiter tronante del espacio aéreo, tras humillar a los envidiosos aeronautas rivales. Aún no es su tiempo...

Fuera de las novelas por Gaspar y Roig ilustradas, es lo cierto que aún no era el tiempo de la plenitud de esa historia de los "más pesados que el aire", historia aún más gloriosa, porque todavía fué más cerrado el frente de la incompreensión. Allí están Leonardo, y Cayley, el hidalgo campechano del Yorkshire, ensayando en su granero aparato tras aparato y confiando en que por ellos "podrán transportarse por el aire hombres y mercancías a velocidades desde 20 a 100 millas por hora y con mayor seguridad que por el agua"; y Henson, y Pénaud... Y la rúbrica irreverente de la carcajada junto a ellos.

En 1807, Jacob Degen, un pobre relojero vienés, inventa un aparato con el que, en la Universidad de Viena, se eleva hasta el techo de una de las salas, "descendiendo suavemente". Quiere acoparlo a un globo. El ensayo es en París. El globo no despega: el inventor es golpeado; la máquina, con tanto amor conseguida, destrozada. Por su tiempo se lee en los periódicos esta leyenda, explicando una extraña caricatura: "Araido nuevo, sin patente de invención, apropiado para labrar la tierra sin caballos, inventado por Herr Degen, el famoso mecánico alemán." Las gentes son crueles, sin duda. En 1783 esas mismas gentes que han apaleado al oscuro relojero vienés, veían elevarse a Charles en medio de una fuerte tormenta, "y la satisfacción era tan grande, que las mujeres, elegantemente vestidas, recibían la lluvia ocupándose mucho más de ver un hecho tan sorprendente que de protegerse contra la tormenta". Pero esa misma gente, ante el fracaso... Después de Degen, Henson crea su proyecto de vehículo aéreo de vapor, con el que pretendía volar hasta por encima de las pirámides. Funda una sociedad de tráfico aéreo. No se llegan a suscribir las acciones. Y después todavía, Otto Lilienthal comienza sus experiencias. Los científicos se le burlan: el vuelo..., pura charlatanería; como la cuadratura del círculo. Lilienthal calla y trabaja. En 1866 escribe: "El vuelo de las aves, como fundamento del arte de volar." Al final, estas nobles palabras: "Hemos de conceptuar posible que la investigación y la experiencia nos aproximen a ese gran momento histórico que forzosamente habremos de designar como el comienzo de una nueva época cultural." Hoy, al leerlas, nos sentimos orgullosos, como hombres, del momento feliz para la Humanidad, en que esas palabras, que de tanta miseria nos compensan, se escribieran. Entonces no se le escuchó. El mismo lo confesó al fin de su vida: "Mi mayor deseo sería que muchos jóvenes, pero a ser posible sólo jóvenes, quisieran ocuparse de mi aparato. Mas todavía no he encontrado uno que se interese voluntariamente por él." Otto Lilienthal, inventor de "máquinas absurdas", se mató en 1896 en una de sus experiencias. Sus últimas palabras parece que fueron: "Es necesario que haya víctimas."

Las hubo, ciertamente, y quizá fueran necesarias para que ante aquellos aparatos grotescos no nos invadan burlas, sino respetos. Pues cuanto se soñó, hoy se ha logrado. O mañana se conseguirá. En 1886 era H. de Graffigny quien prorrumpía en entusiásticas visiones, muy decimonónicas: "Yo bebo... por la gran unión de los pueblos, que la navegación aérea nos ayudará a cimentar. La ciencia hoy nos llama en las nubes; el aerostato, este caballo del progreso, esta locomotora del porvenir, nos... invita a fundar la libertad en la luz." Brindis demasiado a lo Verne para nuestro gusto. Estamos demasiado curados de espantos para creérnoslo todo sin más; y menos que nada, esa mesiánica y ochocentista fe en una Edad de Oro futura, con máquinas y chimeneas, y el hombre feliz en un paraíso por él creado; entre otras cosas, porque no ponemos ya paraísos en la tierra, y mucho menos ornamentados con engranajes, émbolos y motores de explosión. Pero si no como paraísos, como mero futuro grandioso, sin otros calificativos, sí es dable suponer que esté la visión de Graffigny cercana a nosotros; y que a la que se ha bautizado como "revolución especial" del XVI, que abrió ante los ojos atónitos de los hombres del Medievo un mundo inédito y desmesurado, suceda una revolución vertical que achique esta tierra y trastrueque radicalmente todo lo que hoy aún se nos antoja inmutable: la revolución de la que el propio maquinismo ochocentista no sería sino una tímida promesa. ¿Para bien? ¿Para mal? El uso lo dirá. Pero en todo caso, nada podrá apagar la luz de quienes porfiadamente vencieron a la Naturaleza. Y aún más que a la Naturaleza, a los hombres, burlones, escépticos... Cuando no a sus anatemas. Pero esto es ya otro cantar.

#### LOS ANATEMAS DE DON JOAQUÍN CALONGE

Entre textos que el libro, precioso de datos, de Díaz Arquer y Vindel, se limita a citar, está el "Diario de Madrid", del 18 de enero de 1791. En él, tras el santoral, las "afecciones astronómicas" y las "meteorológicas", y ante las "noticias particulares de Madrid" (libros que se venden, grabados de un tal Mr. Edmond Bright... "que pesaba 24 arrobas y 18 libras", y en cuya chupa "cabían siete personas"; anuncio de un pañuelo que se ha encontrado y está a disposición de su dueño, etc.), está, a modo de artículo de fondo, una carta que a los "señores diaristas" dirige don Joaquín Calonge y González (capellán) contra los "globulistas", y en la que, tras advertir que ese invento usurpa a Dios sus facultades, al pretender el hombre invadir otro elemento distinto del que le es propio, y que es imposible de lograr, pues al sumergirse la nave aérea en el aire es éste quien la dirigirá, y no el "globulista", añade: "También digo al globulista (por si no lo sabe) que peca mortalmente en subir en esa invención y que desde ella se bajará al infierno si con la caída pierde la vida; la razón es evidente en toda sana moral: todo aquel que por antojo o voluntariedad se expone a peligro grave de perder la vida o algún miembro principal, peca mortalmente."

Claro que contra este anatema feroz, el 6 de ene-

ro apareció en el mismo diario una respuesta de uno que se llama "Americano" y se firma Fermín Pelynsinchón y Aquirreta, no porque sea globulista, "ni permita Dios que lo sea, después que he visto la carta del señor don Joaquín Calonge", sino para consultar un caso de conciencia: pues le sucede que habiendo venido de América con la creencia de que era el piloto quien le trajo aquí, y enterándose por el señor Calonge de que sumergida una nave aérea en el aire sólo puede ir donde éste la conduzca, le asalta la duda de si por modo parecido la nave marítima, cuya parte inferior va sumergida en el agua, sólo podrá ir donde el agua, y no el piloto, la lleve; y no sabe si volverse, no sea que "las corrientes, así como tuvieron a bien conducirme a donde yo quería en mi primer viaje, les dé la gana de llevarme en el segundo sobre escollos en que peligre mi vida", con lo que se verá "en la dura necesidad de baxar a los infiernos", según la sentencia del señor Calonge, por introducirse en el mar que Dios les dió a los peces... Al Americano contestó, y sin gracia, otro, y no el bueno del capellán, que, al menos en el "Diario", calló para toda su vida. No así, como hemos visto, los demás censores. Hoy, ante este recuerdo de sus invectivas, se nos hace fácil la risa, a nuestra vez; pero es que hoy la navegación aérea es un hecho, y de tal trascendencia, que quizá el futuro del hombre se oriente a base del dominio de esta parte del espacio que hasta ahora le estuvo vedada. Pero pensemos que cuando todo lo conseguido se reducía a ascender en "un carro frágil", y bien frágil, ciertamente, a merced de todos los elementos y sin otra defensa que la fe, no era tan sencillo resistir a las críticas y escribir, como Juan Andrés Nieto Samaniego, en 1794, al pie de su proyecto de nave aeronáutica—estampa ingenua de un globo con velas, remos, toletes y angelotes soplando, que hoy contemplamos con amorosa curiosidad—, que "el feliz éxito de quince diferentes globos aerostáticos... manifiesta no ser tan arriesgada y temible esta navegación como la creen innumerables" y colocar sobre el globo la vieja y orgullosa divisa: "Nihil mortalibus arduum est."

\* \* \*

Ciertamente, ahí está, por encima de cualquiera otra cosa, la gloria de nuestras gentes occidentales: en ese no ponerle vallas a su ambición, a su anhelo fáustico, gigantesco, de romper límites; en ese su empeño prometeico por robarle sus secretos a esta tierra que el Señor de todo lo creado sujetó a nuestro yugo. Desafiando para ello burlas y censuras; venciendo egoísmos e incomprensiones. Y sin otro norte que la fe.

Tengo aquí, ante mí, un libro. Su nombre: "Guerra en el aire". Su autor ya lo conocéis: García Morato. Y en el libro, unas palabras de quien lo escribió porque antes lo vivió; habla de su aparato: "Arrancado brutalmente de las entrañas de la tierra; sometido y tratado bajo el fuego infernal de los altos hornos; modelado y forjado por la mano del hombre, y orientada tu educación por el genio del ingeniero calculador, eres hoy, guiado por mí como piloto, mi vehículo alado sobre los frentes de batalla... Eres, al parecer, material...; pero yo sé que no es sólo esto: en tu cuerpo se encierra un corazón fuerte y genero-

so; tu lenguaje, que yo comprendo, me dice a cada momento lo que sientes... ¿Cuánto tiempo durará todo esto? No lo sé. Sólo me interesa el triunfo final de nuestra causa, y esa seguridad la tengo..."

Allí, la aventura de la invención, puro combate con la Naturaleza; aquí, la aventura del combate con los hombres, puesta la máquina a su servicio. Allí y aquí, un mismo sentimiento, que podría llamar sentimiento atlántico de la vida, y es opuesto al que, por antitesis, se ha bautizado como sentido mediterráneo de la existencia. Este, el de la Antigüedad. Un mundo medido, limitado, contenido por normas y cánones encerrando su ideal. Non plus ultra... No más allá. No más allá de Calpe, en la geografía; no más allá de Euclides, en geometría; ni de un Olimpo convencional, en mitología. La física conoce el "horror vacui", el horror del vacío, y éste se refleja, para griegos y romanos, en ese vacío en que se agitan los pueblos bárbaros, que por estar fuera del limes romano, no son ya del mundo. Pero hubo unas gentes que pasaron de Calpe y opusieron al limitado, geocéntrico, sistema de Ptolomeo las perspectivas ilimitadas de Copérnico; y a la limes romana, un orbe desmesurado, largamente desperezado en tierras vírgenes, islas y continentes; y a sus pobres mitos, su fe en un Dios sin límite, ni

tiempo, ni medida. Fueron las gentes que nacieron cara al mar Tenebroso que ellas abrieron con las quillas de sus naves: gentes hechas al gusto de la aventura, de lo incierto y misterioso e inexplorado... De aquí están ya también muy lejos los versos mesurados, quietos, de Plantino:

Avoir une maison comode, propre et belle...

y está, en cambio, muy cerca Leonardo. Leonardo, que un día del año 1505 escribía estas palabras: "El gran pájaro alzaré el vuelo desde la cima de su colina, llenando al mundo de su fama, al universo de estupefacción y dando gloria eterna al lugar que le vió nacer." Ya se ha alzado. ¿No le oís? ¿No le veis? Es Morato que vuelve. Hay un danzar de chispas de luz por el aire. Vuelan arriba, vuelan abajo... El sentimiento que fué al principio patrimonio de unos pocos, al fin—en este tiempo nuestro—lo es de todos. La vida es otra vez aventura, y el aire un inmenso, colosal, zumbido.

\* \* \*

Esa es, occidentales, vuestra gloria. La de los versos de Horacio. Pues por encima de críticas, y de bur-las, y de censuras, nada para vosotros resultó excesivo.

