

Miscelánea



De lo vivo a lo pintado

(Número 12)

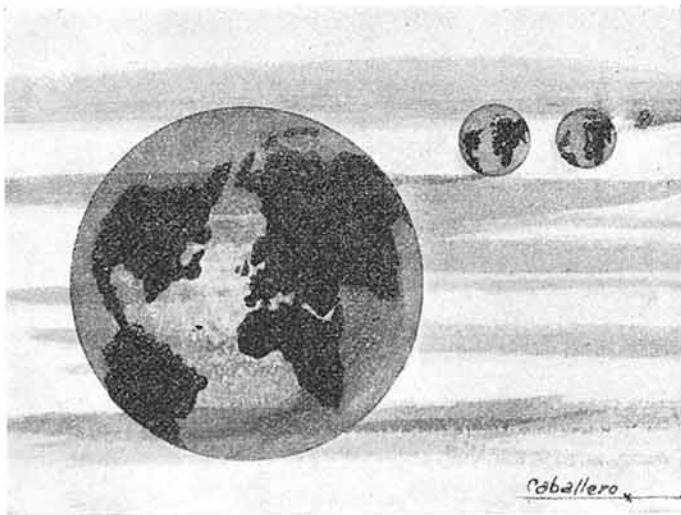
Por el Capitán Auditor
JOSE MARIA GARCIA ESCUDERO

"Sic itur ad astra"

Uno, cuando se reconoce feliz poseedor de sus quince primeros y abobados años, suele sentirse harto inclinado a mirar a las estrellas; aunque, a decir verdad, más que mirar a las estrellas lo que nuestra presuntuosa adolescencia pretende—si hemos de creer a Spranger y a la propia experiencia—es que las estrellas le miren a uno; tan importantes nos creemos entonces, y tal trascendencia atribuimos a esta o aquella revelación sobre el matiz del cabello o los ojos de tal cual arcangélico personaje de nuestro conocimiento. Con el andar de los años, es una leve sonrisa la que en todos nosotros aparece al recordar aquella primera conversación con



Grabado de "El hombre vuela", de Paul Karlson.

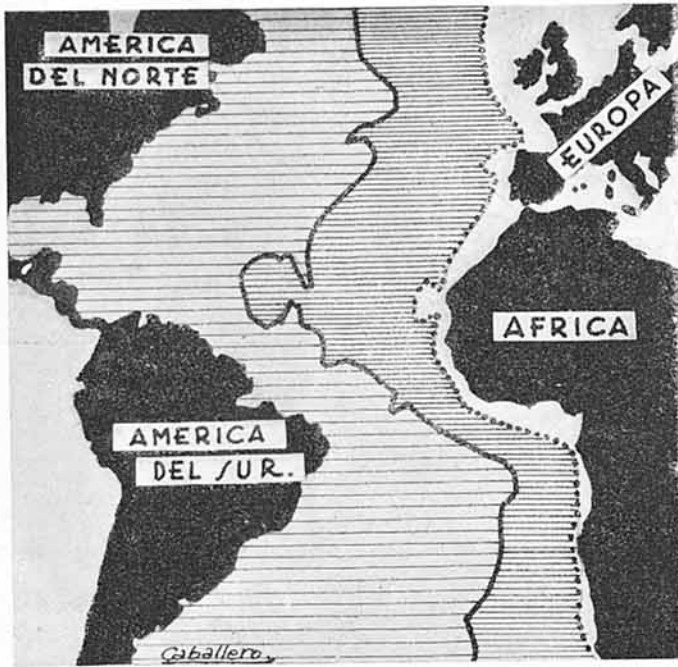


El mundo empequeñecido por la velocidad desde los tiempos de Elcano (tres años para rodearle) a los del "Golden Age" (noventa y tres días). Julio Verne (ochenta días) y la Aviación (tres días).

(Croquis hecho sobre un grabado del artículo "Mares españoles", de José D. de Villegas, en *El Español*.)

los astros; sólo que algunos, seguramente los más, no vuelven a acordarse de mirar hacia arriba, y otros, posiblemente los menos, sí. Mas éstos, para ver el cielo de muy otra manera; más que como discreta bóveda de terciopelo en que encerrar nuestras confidencias, como inescrutable faz de un misterio que a través de mil luminosas pupilas pensamos poder penetrar, sin conseguirlo; misterio que, sin embargo, se nos hace más y más necesario, conforme avanzamos con los años; según la humanidad, ella también, envejece con el correr de los siglos.

Pues alguna vez aludí a esto: a la necesidad del misterio para el hombre. Durante centurias, la frontera de lo desconocido la encontraron los humanos bien cercana; a las puertas de su propia casa. Donde acababa la limitada cuenca del "Mare Nostrum", y mil Finisterres señalaban el comienzo del "Mar Tenebroso", al Poniente, o al Septentrión el del "Mare Mortum", que ahora llamamos del Norte. Con el paso de las edades, el hombre fué, valerosa, incansablemente, empujando esa frontera. Primero, hasta las Indias, donde un continente virgen se desperezaba a la caricia caliente del sol y de la verde brisa de las Antillas; después, aún más allá. Con Elcano, la división del planeta en dos hemisferios, el de lo conocido y el de lo desconocido, desapa-



El Atlántico, achicado por la velocidad, desde los tiempos de Colón (setenta días), a los del barco de vapor "Savannah" (veintiséis días, línea continua); y la Aviación, que ha acercado América a la distancia señalada por la línea de puntos.

(Croquis a base de otro del artículo citado.)

reció. Pero aún quedaron inmensas zonas inexploradas por el hombre; las dos Américas, por un lado; Africa, por otro; los casquetes polares... Todavía el siglo pasado, el de los Livingstone y Stanley, está transido del signo de la aventura. Con el siglo XIX, ésta, en rigor, muere. Al par que se completan los últimos mapas, al mundo lo van achicando los cada día más veloces medios de transporte. Los tripulantes de la "Victoria" tardaron tres años en medir la anchura del planeta; pero ya el vapor que impulsaba el "Golden Age" invirtió sólo noventa y tres días, y el "Phileas Fog", de Julio Verne, no empleó, pese a su flema, sino ochenta días. Ya podéis ver en el gráfico adjunto a qué dejaba reducido con eso el planeta; mas, ¡qué es eso junto a lo que produjo la Aviación! Es verdad que en 1924 Smith, Wade y Nelson, necesitaron, para dar por vez primera la vuelta al mundo en avión, casi seis meses; pero en 1931 a Wiley V. Post y Harold Gatty les bastaban ocho días, y hoy con tres tendríamos suficiente. Tres días que nos dejan una Tierra reducida a ese grano minúsculo de mostaza que mucho me temo ni aún se vea en el grabado, y más junto al tremendo volumen de la Tierra que trabajosamente rodearon Elcano y sus compañeros. Evidentemente, un planeta tan chico no puede dejar sitio para el menor misterio. Aún los polos... "Yo bebo —escribía, en 1886, H. de Graffigny, en sus "Fantaisies aerostatiques"—por la conquista del Polo, que los globos nos han permitido hacer, y por la gran unión de los pueblos que la navegación aérea nos ayudará a cimentar." Si esto resulta a estas alturas más que problemático, lo otro ha quedado cumplidamente realizado. El 9 de mayo de 1926, Byrd y Floyd Bennet sobrevolaban por primera vez, en avión, el Polo Norte, y en noviembre de 1929, un avión, conducido por el mismo Byrd, pasaba, también por primera vez, sobre el Polo Sur. ¿Qué más? Aún el Atlántico, cuya travesía su-

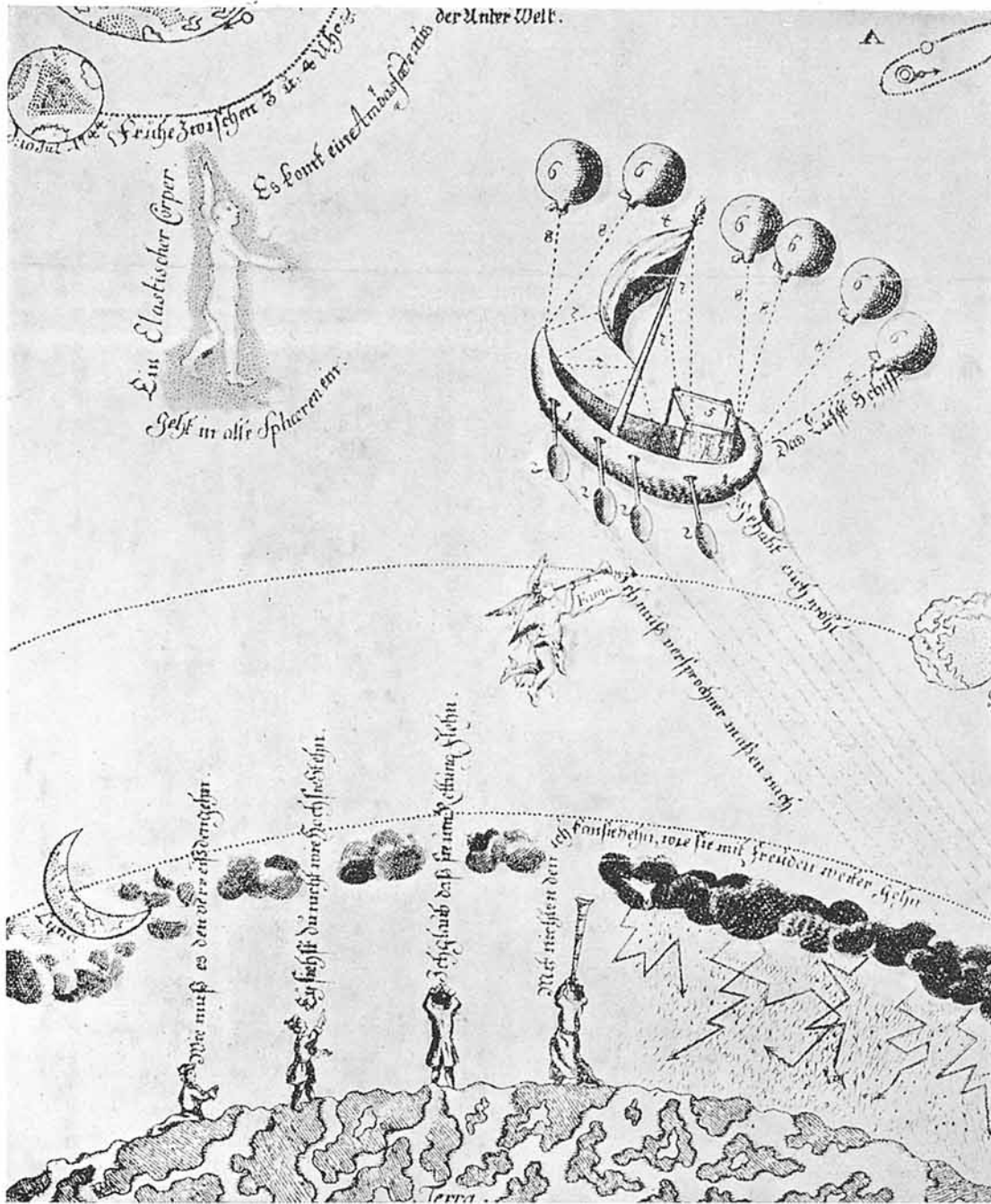
puso la gloria para Lindberg o el español "Plus Ultra", es cosa de todos los días; y si el vapor del "Savannah" acercó las costas de las Indias, distantes setenta días de las de Huelva que vieron partir a Colón, a menos de un mes, la Aviación desprendió de sus raíces el continente Nuevo, trayéndolo, sobre las olas, a casi confundirse con las costas del antiguo.

Resultado de todo eso: que la línea de lo desconocido se ha despegado de nuestro globo para quedarse frontera a su superficie, envolviéndonos a modo de otra atmósfera, que los hombres, sin descanso, se obstinan en alejar más y más. Son primero los intentos de un Piccard, que el 27 de mayo de 1931 se eleva con Hipler hasta los 15.500 metros; después, una lista de nombres empeñados en lo mismo. Piccard otra vez, con Cosyns, hasta 16.201 metros; Cosyns, con Van der Elst, sólo hasta 16.000; los rusos Prokopieff, Burbaum y Godunoff, que alcanzan los 18.500, y Fossejewsko, Wasenko y Usseyskin, que pagan con la vida su elevación a los 22.000, y los norteamericanos Alberto W. Stevens y Orvil Anderson, que en su "Explorador II", el 11 de noviembre de 1935, logran los 22.066 metros de altura. Veintidós kilómetros. Suspendida la proyectada ascensión argentina del padre Ignacio Puig con don Eduardo A. Olivero, es ese el máximo empujón dado por el hombre al velo impalpable de lo desconocido. No es en manera alguna presuntuoso esperar que muy pronto se suba aún más alto; y no ya a modo de experimentación, sino como medio normal de transporte. Resultaría imprudente por mi parte que alegremente me engolfara en el piélagos de unos pormenores técnicos excluidos de las posibilidades y de las intenciones de esta sección, re-



Ascensión de Piccard a la estratosfera.

(De la Histoire de l'Aéronautique, de Dollfus y Bouché.)



El navío de Lana, utilizado para un viaje interplanetario en la obra de Eberhard Christian Kindermann, "Die Geschwinde Reise auf dem Lufft Schiff nach der obern Welt" (1744).

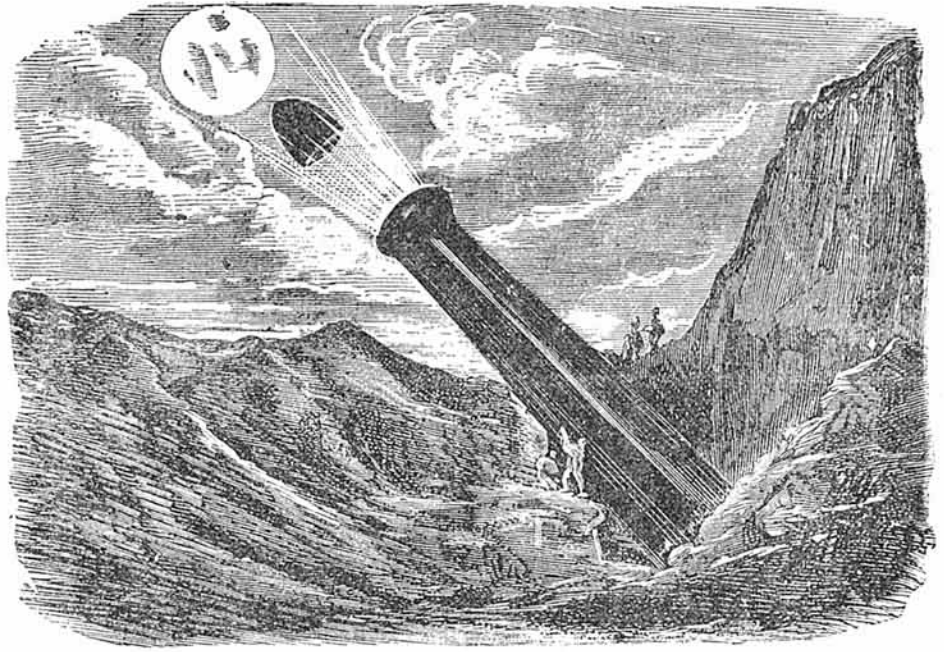
(De la *Histoire de l'Aéronautique*, de Dollfus y Bouché).

flejo únicamente de las reacciones de un profano ante las cosas del aire; reacciones profanas, naturalmente, más o menos regocijadas o sentimentales, pero en todo caso lamentablemente tintadas de profunda e irremediable ignorancia; pero cuando se lee a un escritor tan cauto como Karlson asegurar que el vuelo estratosférico, con ese impresionante programa del Berlín-Nueva York en tres horas, llegará, tampoco me parece prudente ponerlo en duda; menos aún que a la hélice suceda, en tales menesteres, el avión cohete, aunque cautamente el autor se abstenga de decirnos cómo éste sea, y se limite a aclararnos cómo no puede ser, cuando se sonríe

ante la fantasía (reproducida en la última página de este artículo) de un dibujante norteamericano que, evidentemente, señala Karlson, "no es un técnico"... No pasa más allá Karlson, que así se marcha, abandonando a nuestra fantasía en plena estratosfera. Bien; nosotros nos encargaremos de ir más allá, por un camino en el que quizá—y aun sin quizá—nos estorbarían demasiado cualquier clase de acompañantes en exceso técnicos.

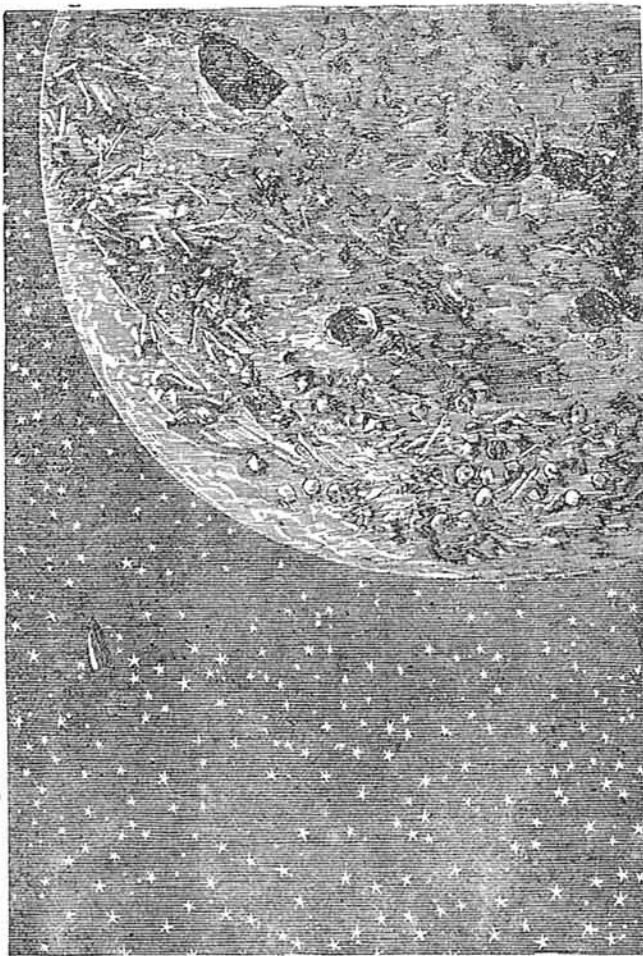
Se trata, ¡claro está!, de la navegación intersidereal. "Sicutur ad astra"... ¿Así? ¿En el navío interplanetario de Lana? Pese al recibimiento afectuoso del "cuerpo elástico", que en

el grabado contemplamos, un tanto adánico, anunciando en las altas esferas celestiales la llegada de una embajada del bajo mundo, considero un poco problemático, no ya el recibimiento, sino la mera posibilidad del mismo; quiero decir, la llegada de la nave a las altas esferas dichas. Pero temo que me sea preciso pensar lo mismo de los viajes que nos cuentan Luciano y Kepler, y Giordano Bruno y Cyrano, pues aunque éste se nos adelantara en recurrir al cohete como medio de locomoción (él se conformaba, modestamente, con llegar a la Luna), el que titubeara entre él y los otros, ciertamente más pintorescos, que inventó, y de los que he dado tiempo ha noticia, me impide tomarle demasiado en serio. Y, llegando a Verne, ¿no será cosa de mantener un idéntico escepticismo? No sin un profundo dolor estampo estas frases. No más lejos que en el último número de esta Sección me permitía dudar del viaje a la Luna de Hans Pfall, apo-



El disparo del famoso cañón en "De la Tierra a la Luna".

(De la edición de Trilla y Serra.)



El proyectil de Barbicane y sus compañeros camino de la Luna.

(De "Alrededor de la Luna"; edición de Trilla y Serra.)

yándome precisamente en el testimonio de Barbicane (que verdaderamente llegó a la Luna, según Verne), para quien aquella empresa fué imaginaria; no podía llegar a más, creo, mi fe. Pero ahora me encuentro con que en "Men Only", W. E. Johns, cuyo relato transcriben Manuel Amat y Luis Conde Vélez en "La conquista del espacio", escribe, y para mayor escarnio, de pasada y con desdeñosa indiferencia: "En cuanto al famoso cañón de Julio Verne, hubiera necesitado para tener algunas probabilidades de éxito verosímil, medir 637 kilómetros de longitud..." Y aunque de Verne se haya alabado precisamente su ponderación, el saberse contener en el momento en que lo maravilloso toca con los linderos de lo fabuloso, es el caso que el pretender llegar a la Luna con su cañón de novecientos pies se nos va a quedar precisamente en plena región de la fábula, y nuestros amigos Ardan, Nichol y Barbicane, en simples fantasmas, sin más realidad que la que les hayan podido prestar las imaginaciones de sus juveniles lectores. Pero en fin, aunque la "Sociedad nacional de las comunicaciones interestelares", que a raíz de la vuelta del viaje se fundó, hubiera necesitado de la asistencia del juez comisario y del síndico que previsoriamente se nombraron para la contingencia de una quiebra, es difícil dejar de pensar que algo de posible hay en ello. Difícil para mí. Difícil para todos.

Cuando en los Estados Unidos comarcas enteras se despoblaron, estremecidas las gentes de terror, ante el anuncio de que los marcianos habían aterrizado en las proximidades; cuando años después, hace meses, sucedió lo mismo en Chile, no se hacía sino confirmar mis palabras. Lo de menos es que en ambos casos se tratara de una retransmisión radiofónica de "La guerra de los mundos", de H. G. Wells, tan perfecta, que los más de los oyentes se vieron efectivamente destrozados por la fría amenaza que tan maravillosamente pintara el escritor inglés; lo de más es lo que aquello reflejaba: el estado de ánimo de una humanidad que, verosímilmente, tomada individuo por individuo y en tiempos

normales, se hubiera sonreído ante la sola suposición de una visita de los marcianos, pero que, ante el mazazo de la súbita noticia, no pudo sino dar libre salida a lo que yacía en el fondo de su subconsciencia... y creer. No voy a entrar aquí en la embarazosa cuestión de la pluralidad de los mundos habitados. Me contento con insistir en la creencia sobre la posibilidad de las comunicaciones intersidérales. ¿De otros a nosotros? ¿De nosotros a los otros? Quedémonos con esto. Las gentes de hoy se han acostumbrado a contemplar cómo el progreso material ha seguido una curva ascendente, casi vertical, en la cual han quedado muy atrás, ya, el automóvil, el teléfono y la máquina de vapor, y empiezan a quedarse rezagados el propio avión y la radio. Son legión los conocimientos teóricos en fila a la espera de aplicarse a alguna cosa. ¿Por qué dudar de que se llegue a la astronáutica? En un libro pletórico de fantasía, "Bajo las constelaciones", el ingeniero español Carlos Buigas no lo ha dudado, por su parte, y nos ha pintado la llegada a la Tierra, andando los siglos, de gentes de Marte, allá por el año 3072, y nos ha llevado a los hombres del año 3160 a ocupar Venus, cosa que muchos se permitirán quizá dudar, pero que, sin embargo, y aun con el exceso de optimismo que supone no irse a tan distantes fechas, alienta por no pocos artículos y adivinaciones, más o menos científicas, pero que ahí están, y en mi opinión con más visos de verosimilitud que por los tiempos de Verne, y nada digamos de los de Cyrano de Bergerac. A propósito de los temores que la retransmisión de "La guerra de los mundos" produjo en Chile—esto fué a fines del año pasado—, se comentaba en la prensa la posibilidad de la exploración de la Luna por aviones dirigidos por radio, con carga suficiente para la propulsión por reacción de ida y de vuelta, a mil kilómetros por hora de velocidad media; y aún más, la de establecer observatorios con T. S. H., atmósfera propia con aire artificial renovado, y la de que los trajes de buzo para el vacío con que los protagonistas de la obra de Pierres Sélènes, "Un mundo desconocido: Dos años en la Luna", publicada en Barcelona en 1898, exploraron las comarcas de nuestro satélite, encuentren nue-

vas y más reales aplicaciones. Naturalmente que yo no sé demasiado qué hacer con tanta mezcla de propulsión por reacción, dirección por radio, vuelo del italiano Campini con su avión por reacción desde Milán a Roma el 29 de noviembre de 1941, "V-1" y "V-2", desintegración del átomo..., puesto que todo eso se baraja para llegar a la conclusión de que la astronáutica o navegación sideral, si no es una realidad inminente, puede muy bien ser una realidad relativamente próxima. Pero es esto lo que me importa, siquiera contriste a mi fe en Verne el que, como Peter Van Dresser dice

en "Forum", de Nueva York, y transcribo de "La conquista del espacio", "la idea de un proyectil disparado haya de abandonarse porque, aparte de las dificultades de su construcción, el rozamiento de su velocidad con la atmósfera lo licuaría y vaporizaría en un segundo"; pero por eso mismo lo menos que puede hacer mi ignorancia es confiar humildemente en que no quedarán frustradas tales maravillas, y la Compañía de Explotaciones Interplanetarias, S. A., que el citado Van Dresser gusta de describirnos, establecida allá por el año 2000—"para hablar, dice, en números redondos"—, en el Monte Kenia, como "estación de salida para viajes interplanetarios, a tres millas de altura", logre las fabulosas utilidades que la augura y son menester si han de quedar a tono los beneficios económicos con los que en los más superiores órdenes de la ciencia se logren. Pues es lo de menos, colocados en tal camino, pensar que un vehículo de tal Compañía (que extraería de sí mismo su fuerza de ascensión, con combustibles menores que



El avión "Lockheed" al regresar de su vuelta al mundo.

(De "El hombre vuela", de Paul Karlson.)

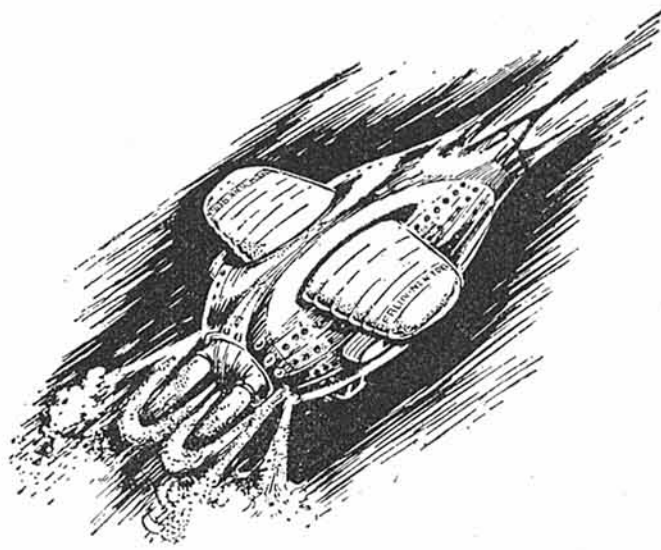
su peso, no conquistados aún por la química), daría la vuelta a la Tierra, a una altura de 600 ó 700 millas, en una hora y tres cuartos, depositando a los turistas en sus lugares de destino con mayor rapidez que los telegramas, si junto a eso consideramos que de tal manera ese proyectil, "a medio camino del infinito, será un nuevo Caballo de Troya con que el hombre irrumpirá a través de la más fuerte muralla física que la Naturaleza haya puesto a su alrededor, y que es la gravedad".

Más aún que razones teóricas, muéveme a creer otra índole de consideraciones de muy diverso rango, y sin duda,

harto personales, pues que me temo no han de compartirlas conmigo muchos: las que me hacen volver a aquello por lo que comencé. Pues durante siglos el "manto estrellado de la noche" de todos los poetas estuvo desplegado, como ahora, sobre nosotros, a manera de perenne invitación para la fantasía; pero había otras regiones más al alcance del hombre, por la tierra y por el agua, igualmente cubiertas con la atracción de lo extraño, y a las que primero debía dirigirse un esfuerzo—el de dominar la Naturaleza—que sólo de pasada podía encaminarse contra los cielos. Pero ahora son éstos el último refugio desde el cual lo desconocido lanza su no por inaprensible menos evidente llamada.

El esfuerzo así concentrado de la Humanidad, ¿no logrará, al cabo, lo que durante centurias le estuvo vedado? Quien, como yo, es hombre dado a la fantasía, no puede por menos de recordar en tal trance, no ya a un Verne, que al fin y al cabo sólo llegó a la Luna, y ya hemos visto que sospechosamente, y si recorrió el sistema solar fué por un medio tan natural como embarcándose en un cometa, sino a Wells, o, mejor aún, a aquel Coronel Ignotus de nuestra adolescencia, tan fascinador pese a las interminables digresiones científicas que nuestros doce años tenían que saltarse para llegar sanos y salvos al final. Pero quienes, como yo también, empiezan ya a ser algo más que un adolescente de doce años, comienzan a temer por las circunstancias que puedan acompañar a ese deslumbrador futuro. Pues los héroes de Verne, como los de "Ignotus", eran, sobre todas las cosas, nobles y buenos; pero, ¿ahora?...

Hubo un tiempo en que lo moral se creyó en cierto modo condicionado por lo técnico. El cándido maquinismo del siglo XIX no fué, en realidad, otra cosa. Empezábase por creerlo todo posible, como el inválido y octogenario Mariscal Villeroi, que contemplando una de las primeras ascensiones desde las Tullerías, según nos cuenta Marion, cayó de rodillas y con los ojos bañados en lágrimas, exclamando: "¡Sí, es cierto! Ellos descubrirán el secreto de evitar la



Cohete estratosférico, según la visión de un dibujante norteamericano, ¡no técnico!

(De "El hombre vuela", de Karlson.)

muerte; ¡pero será demasiado tarde para mí!" Seguíase por mí aun considerar la posibilidad de que ese progreso técnico fuera para mal. Pero en realidad la técnica puede ser para mal, por lo mismo que es sólo un fin susceptible de desviarse del último fin. Y es el caso que en las más de las ideales visiones que por ahí se nos ofrecen de ese maravilloso año 2000, cada vez más cercano, la técnica campa por sus respetos, huérfana de toda consideración moral. José Ignacio Escobar, en un artículo publicado en "El Español", se hacía eco de este temor. El mundo se rió alguna vez, recordaba, de la anunciada "cultura proletaria"; pero es el hecho que en Rusia ello es una realidad. Hay allí mecánicos,

ingenieros, científicos. Faltan Historia, Filosofía, Religión... Y es lo terrible que sin esto todo lo demás no pasa de constituir un cuerpo sin alma, ni la Humanidad otra cosa que un dócil rebaño de seres sometidos a un poder sin límites ni entrañas. Los hombres, naturalmente, pueden seguir muy diversos caminos. En las dos admirables novelas de R. H. Benson, "El amo del mundo" y "Alba triunfante", se nos muestran. Por un lado, los vehículos aéreos concentrados sobre Nazaret, en Palestina, para intentar aniquilar un poder que ni aun pueden ellos, vencidos de antemano por él, medir con sus pobres medidas temporales; por otro lado, esos mismos aéreos volando en deslumbradora cabalgata sobre el cielo de Europa para dar fe de la Verdad en la cual, por lo mismo que no es de este mundo, puede este mundo descansar. ¿Será lo uno o será lo otro? Porque en el primer caso, de poco valdría que el hombre, al fin señor del espacio, lograra vencer la fuerza que le sujeta a la tierra, si dentro de esos insospechados aviones intersiderales no fueran hombres, sino pobres máquinas esclavas de su limitación, quienes viajaran; si la Humanidad, por escrutar el gran misterio del firmamento, olvidara que éste, a su vez, es sólo antesala de un Misterio infinitamente mayor; Misterio en el cual vivimos, nos movemos y somos, y ante el cual toda la gloria de este mundo es como nada.

