

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.*

El aire todo se ha vuelto de repente como un inmenso cuerpo sonoro. Todo él despidе un mismo zumbido irregular e hiriente, zumbido que penetra en nosotros, que está en nosotros mismos y nos rodea a la vez por todas partes—por arriba, por los lados—, y aun parece surgir de la misma tierra, mancha apagada allá abajo. Todo el aire es zumbido, y todo él es luz: luz azul, blanca de puro azul, cegadora... Y arriba y abajo, y abajo y arriba, chispas de luz que cruzan y se entrecruzan con un seco tableteo y un despreczarse largo de su runruneo. Y en cada una de esas chispas, hecho uno con ellas carne de la carne de sus hierros, vida de la vida de sus motores, un hombre. Arriba y abajo se pierde la estela luminosa de las chispas; arriba y abajo ellas vuelan dóciles a la voluntad de los que son ya ellas mismas. Todo el aire zumba y es como una inmensa y vibrátil campana de luz que se hubiera volcado sobre nosotros.

* * *

Ahora, en el Aerodromo, un hombre al pie de su aparato jadeante. Un hombre joven que sonrío. Un día escribirá de su combate que fué el mejor homenaje a su Patrona: la Santa Virgen de Loreto. Esto sucedió en la guerra de España. El hombre, ¿no le conocéis?, se llamaba Joaquín García Morato.

* * *

Años arriba, ¿queréis? La escena está ya perfectamente encerrada en tiempo y en espacio. Tiempo, el 17 de diciembre de 1903. Espacio, una colina olvidada en la Carolina del Norte, en la costa oriental de los Estados Unidos; una colina que llaman en el país Kill Devil Hill, que en claro y entero castellano nosotros llamamos Colina de Mata al Diablo; 17 de diciembre de 1903. En la colina de Mata al Diablo cinco hombres esperan. El día anterior les ha llegado a las gentes de cinco leguas a la redonda—granjeros, sencillos granjeros nada más—una invitación extraña de esos no menos

extraños fabricantes de bicicletas, que hace años pierden su tiempo y su dinero en lanzar al aire cometas y en idear, encerrados en su barracón noche y día, día y noche, artefactos no tan raros como ellos mismos. "¡Mañana se volará!"—aseveraba categóricamente la invitación—. Mañana, es decir, hoy 17..., ¿se volará? Por si acaso, los más de los granjeros se han quedado en sus granjas, y sólo están estos cinco espectadores, por si... Pero no, no creen tampoco demasiado. 17 de diciembre: hoy, hoy precisamente se volará. En la mañana gris y fría sólo hay dos personas que piensan que así será; precisamente estas dos que aparecen ahora junto a su disforme aparato, muy apretados los labios y muy firme la mirada. ¿Muy firme? ¿No habrá siquiera alguna sombra de temor? El viento barre a placer la desnuda colina. Amenaza destruir el aparato. ¿Temor? Si lo hay, ¿se domina? ¿Ahora? ¡Ahora! Una última mirada de los dos hermanos..., y el avión se eleva. Un segundo, dos, tres... El viento le bambolea, pero el frágil aparato se mantiene firme. Cuatro, cinco... El avión continúa en el aire: no a mayor velocidad de la de un hombre, pero continúa. ¡Bien por Orville! Seis, siete... "¡Hurrah!" Los hombres—cinco y Wilbur Wriгth—corren hacia el punto donde el aeroplano pilotado por Orville Wriгth ha terminado, tras doce segundos, su primer vuelo.

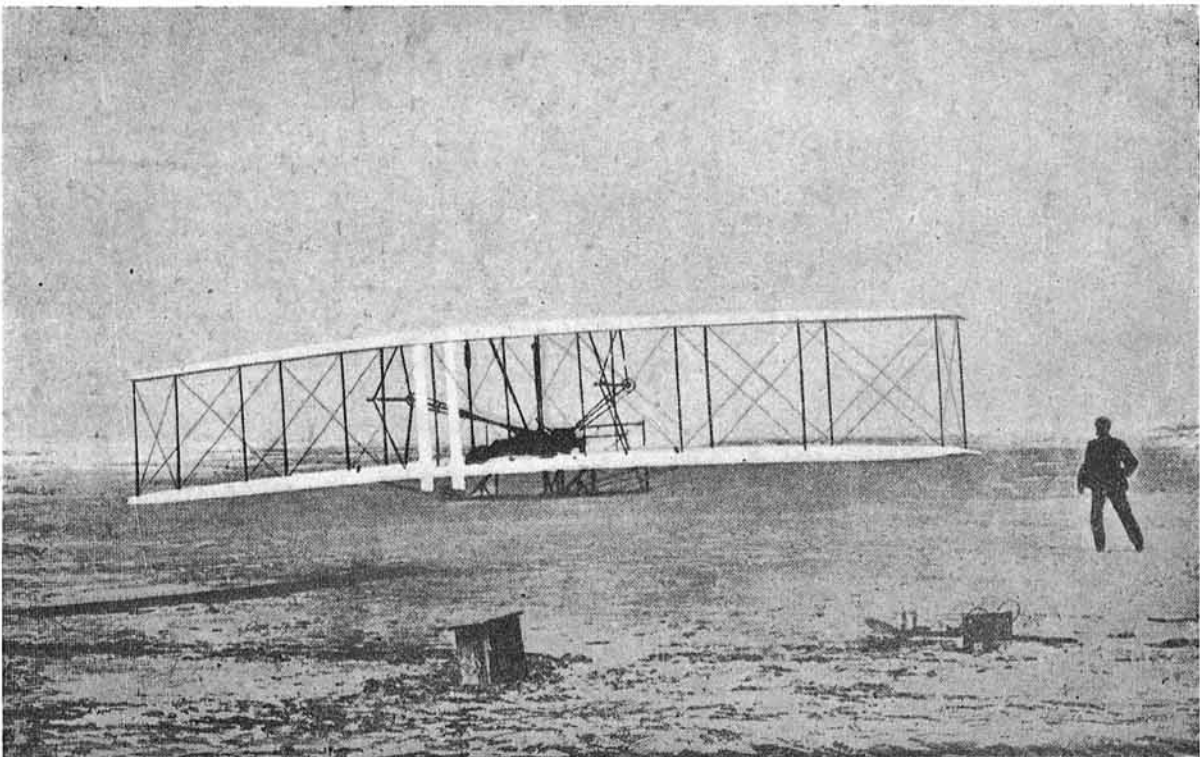
* * *

Aún más atrás, si gustáis. Del siglo XX al XVIII. De los Estados Unidos a Francia, y en la Francia, a una pequeña población provinciana. En Montpellier, empelucado y solemne—aún es el tiempo de las buenas formas, y faltan seis años para que llegue la Revolución, y, entre picas y "ça ira", se vayan abajo—, Esteban Montgolfier lee la traducción, recién publicada en Francia, de la obra de Priestley sobre "Las diferentes clase del aire". Esteban es metódico, reflexivo. Esteban tiene un hermano: José. ¿Extravagante? Algunos le tienen por tal. Nosotros diremos sencillamente: osado. En todo caso, un exacto complemento de su

hermano. Este, al menos, lo cree así, y cuenta por eso con aquél para la idea que al leer a Priestley va concibiendo. Esta vez la idea es singularmente fecunda. ¿No podrá ser una realidad el sueño de elevarse en el aire utilizando un gas más ligero que el aire mismo? Esteban Montgolfier concentra su atención. Ese, ése es el camino. ¿No podrá ser ese gas el mismo aire calentado?

Ahora estamos en 1783 y en la misma Francia, pero en otra ciudad: Aviñón. José y Esteban Montgolfier lanzan al aire un globo inflado con aire caliente, y el globo se eleva. Es un globo pequeño, de dos metros cúbicos de cabida. ¿Pequeño? Ya crecerá. En Anonay lo repiten; esta vez al aire libre. El globo se eleva a trescientos metros y acaba cayendo en una colina cercana. El 4 de junio de 1783, otra experiencia: en la

lo sea la misma historia, precisamente por ser la más fascinadora que jamás se haya escrito. Por una parte, la más reciente. Cuando los Wrigth, graves señores de alto cuello duro y encopetadas señoras encorsetadas iban, una vez a la semana, a embobarse ante el cinematógrafo, recién inventado por los hermanos Lumière, o se atrevían a escalar, bien provistas ellas de velos flotantes y ellos de espesas gafas ahumadas, los primeros automóviles que un mundo aún hecho al vaivén armonioso y acompasado del vals contemplaba estupefacto, se hablaba ya en voz alta de socialismos; pero aún anarquistas rusonianos, pálidos y desmelenados, acaparaban la truculencia mundial, y pese a ellos, aún era el de la vida un ritmo apacible y cortés, tranquilo y enchisterado. Pero, por otra parte, es esa his-



El vuelo de Orville Wright el 17 de diciembre de 1903.

plaza de Anonay, un globo de doce metros de diámetro llega en diez minutos a quinientos metros: 1783... Sobre un tiempo que aún animan minuetos y viejas, cadenciosas formas de vida, el globo eleva su disforme y asonante figura. José y Esteban Montgolfier han triunfado.

EL HOMBRE, A LA CONQUISTA DE LA NATURALEZA

Estos son sólo—ya lo sabéis—tres jalones de una historia. Tres jalones muy conocidos, como lo es la aventura maravillosa de volar. Pero ya veis, yo no me hallo culpa en que sean los más conocidos, ni en que

toria la más antigua. Es verdad que la hazaña de los Wrigth fué sólo hace una cuarentena escasa de años, es decir, nada para la andadura del tiempo, aunque para la andadura de este tiempo pueda ya ser algo; pero es que la hazaña de los Wrigth, como, si lo queréis, la de los Montgolfier, sólo marca el principio del remate de la historia. Si queréis buscar el origen... seguid, seguid años y siglos arriba, y en el principio de los tiempos, donde el tiempo mismo empezó a ser, lo encontraréis. “Y echóles Dios su bendición, y dijo: Creced y multiplicaos, y henchid la tierra, y enseñoreaos de ella...” (Gén, 1, 28). Ahí, en el principio del Génesis, es el principio de nuestra historia. Una larga y fatigosa sucesión de siglos en los que el hombre, mínimo y débil, fué poco a poco, sin descanso, avanzando en ese mun-

do que se le cerraba hostil, retrocediendo a veces, pero ganando luego lo perdido; deteniéndose en ocasiones, pero acelerando después su marcha, y siempre, siempre, avanzando. Cuando las primeras máquinas de vapor aparecieron resollantes en la región minera de Cornwall, las gentes se apartaban recelosas de aquellos "demonios negros". "No huyáis—se les dijo—; no son "demonios negros", sino ángeles, "ángeles de hierro"; hechos por el hombre y para el hombre." Eso era en el tiempo en que alboreaba el maquinismo y en que se quería visumbrar en él, mesiánicamente, la redención de la Humanidad, entre librecambismo, democracia panfilona y silbar estrepitoso de parsimoniosas locomotoras. La redención que habían de traernos hierros y tornillos no llegó, pero la historia continuó. Esta vez vuelta, no ya sobre la tierra, sino hacia el cielo. Y así fué, en un día frío y gris de principios del siglo, en una desierta colina de la costa oriental de los Estados Unidos, el primer vuelo de los hermanos Wilbur y Orville Wright, fabricantes de bicicletas.

LA OFENSIVA DE LAS BURLAS

Mas no es de esa vertiente, luminosa y radiante, de la que ellos están, de la que aquí vamos a hablar. Sino de la otra: zona oscura que, a manera de sombra inseparable, la acompaña desde sus principios. ¡Qué fácil hoy creer! Tanto, tanto, como difícil ayer. Cuando a las cobardes razones del corazón se alaban razones que eran ciertamente de la razón; cuando todo estaba del lado de los prudentes, de los razonadores, de los críticos, de los objetores, pues de ellos hablamos. ¿Sabéis quién movió a los dos oscuros fabricantes de bicicletas a marcharse cierto día a cierta colina olvidada? Esto: una noticia perdida en un periódico, que decía así: "Berlín. El fabricante de máquinas Otto Lilienthal, que hace años estaba ocupado en el absurdo ensayo de construir una máquina de volar, se cayó el domingo desde una altura de quince metros, al dar un salto en su aparato desde una colina, y se fracturó la espina dorsal." Pero esto, que a ellos les llevó a otra colina, a los más sólo les movió a menear sesudamente la cabeza al leer la nueva en la hora sensata del desayuno y a arrebujarse frioleramente en las mantas de su comodidad. Porque ¿no era lógico que ese loco se rompiera un día la espina dorsal?

No es mal ángulo, ni desusado, el de la sombra para apreciar debidamente el esplendor de la luz. No será, pues, mal ángulo el de esa sombra de los prudentes, de los razonadores y de los tibios, para comprender en su plenitud la grandeza de quienes, solos contra corriente, islotes perdidos en riadas de incomprensiones, supieron alzar su fe. Y al cabo, triunfar. Descuidad: que si éstos no faltan, menos faltarán aquéllos. "Toda invención trascendental tropieza en sus comienzos con una hostilidad más o menos enérgica de la masa social: la inercia de las células cerebrales se opone al progreso humano, y por ello es necesario, antes de que un nuevo descubrimiento pase a ser práctico y corriente, realizar el trabajo preliminar de darlo a conocer, de vencer inercias espirituales, de crear ambiente, en una palabra." Lo escribió el hoy General Kindelán en 1916.

Casi dos siglos antes, hacia 1710, podía leerse en nuestra España un romance titulado "Icaro y Dédalo. Necedades de tontos y aviso de cuerdos", y en él, esta prevención para los

Necios que el Vando seguís
de un Icaro a quien le dieron
Dédalos de ingraticudes
las plumas para sus vuelos...

tras la que se contaba la desastrosa muerte del mancebo, y venía, sentenciosa, la moraleja:

Siendo el erizado mar
de tanto horror monumento,
a cuyo sepulcro aspiran
siempre tiranos anhelos...

Pero esto—me diréis—era antes de los Montgolfier. Me lo diréis en vano. Esa que bien puede llamarse reacción antiheroica, es de siempre, y ni aun ante la misma evidencia se rinde. Y así, yo puedo contestaros: es que después de los Montgolfier, en 1788, y también en España, un tal Domingo de Ugena, presbítero, escribía en su "Entusiasmo alegórico o Novela original intitulada...", como no nos importa, que "son las alas de la máquina aerostática invención ingeniosa resucitada por los franceses para andar por la región del viento; pero de la que hasta ahora no se ha sacado más utilidad que romperse las piernas y desbaratarse los cascos..." Y aun después, añadiré, casi un siglo después, en 1866, ruedan de mano en mano por Madrid unas aleluyas—esas inefabes aleluyas que aún alcanzó a admirar nuestro pasmo embobado de niños—, y en una de ellas se representa un globo, y al pie, desconsoladora, la leyenda ingenua:

Temerario y más que bobo
es el que sube en un globo.

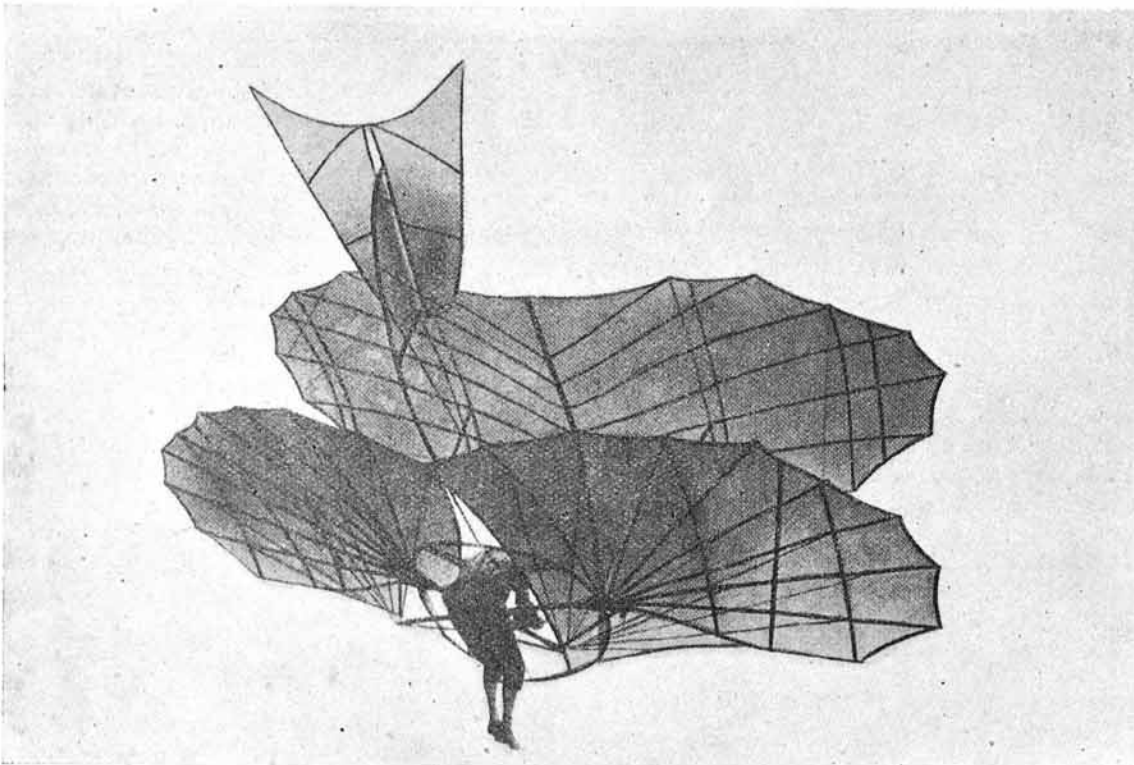
Temerario y más que bobo es, aun hoy, para no pocas gentes, el que sube en un avión, aunque se altere el consonante. Temerario y más que bobo lo era para los más el que en los tiempos heroicos de la Aviación—cuando en España, en 1912, por ejemplo—se arriesgaba a subir en uno de aquellos primeros aparatos que vió nuestro cielo, o después, en cualquiera de los ya míticos Bréguet, de nuestras primeras campañas africanas—harcas al acecho de los blocaos, que habrían de socorrerse a fuerza de suplir el hombre lo que aún a la máquina no podía exigirse—. Temerario y más que bobo... Pero no sólo el que sube por los aires. Para la mancha opaca de los "prudentes", todo aquel que intente "hacer", lo es. Es claro que entre estos iluminados que "hacen" están todos los farsantes; pero es cierto también que todos los innovadores están entre los iluminados. Y que, en todo caso, más vale irse con éstos que con los "prudentes" de las objeciones. Que—lo repito—no son exclusivos de ninguna parte. También los conocemos en la historia. En ese empeño que es ésta por vencer la tendencia animal, casi vegetal, a la disgregación y a lo local, con la unidad, ellos están siempre del lado de allá: del del individuo frente a la

sociedad; de la aldea frente a la urbe; de la tranquilidad a toda costa, contra el deber de hacer historia...

.... Busque muy enhorabuena
el mercader nuevos soles;
yo, conchas y caracoles
entre la menuda arena...

Por Góngora ha hablado ahí la prudencia. No arriesgarse, no obrar, conformarse... Son razones de todos los hombres y de todos los tiempos. Si se esgrimen ante el quehacer histórico, ¿no habrán de rebotar ante esa otra aventura, la aventura por excelencia, que

ner la vida en una jugada en que a cada vuelta espera la muerte, vertical, cierta, implacable... Les basta con saber que al pie pueda esperarles una gloria como la que en Griñón, en esta tierra seca de España, rinde muda guardia a una laureada sobre unas alas rotas. ¿Estará de más volverse hoy a quienes en el balbuceo de la conquista del aire presintieron ese vivir, y sobre todo sintieron, y más que nadie, la soledad tremenda de la incomprensión? Si es tan fácil trazar la historia del sentimiento antiheroico en la historia política, ¿será más difícil o menos provechoso trazar la de ese mismo sentimiento en su lucha contra quienes antes que nadie soñaron conquistar al aire?



El biplano de Otto Lilienthal.

es volar? Aun en este tiempo nuestro, cargado de historia y de ímpetu despeñado en torrente, en que se hace sangrante realidad la dura profecía de hierro y de fuego de Oswald Spengler, la máxima encarnación del peligro está para las gentes en el aire; ¿qué no había de suponer éste para el bobalicón Ochocientos cuando aún la sociedad dormía en su paraíso liberal y progresista, con chistera y Parlamento, chimeneas y democracia, y el ritmo del vivir era quieto y apacible, como para leer en cualquier "home" confortable el casero soneto de Plantino? La "bonheur de ce monde"... Para nosotros, antes que esa felicidad recoleta y cobarde, impera el deber. A la vida sabiamente administrada en dosis sucede la vida apurada en un sorbo: el aviador, que es no ya estabilidad, sino dinamismo, gente que ya no ve sus días como áurea med'ócrita, sino como arco tenso al sacrificio: siempre dispuestos a po-

BURLAS EN FRANCIA

Pues esa historia—indirecto homenaje a aquellos sobre los que más pesadamente descargaron las burlas—existe. ¿Desde cuándo? Id a buscarla donde los principios mismos de la zona luminosa. ¿Dónde ésta? En 1783, dijimos, con los Montgolfier. ¿Dónde aquella? Leed, leed estos versos, que ya por 1784 circulan, malévolos, de mano en mano:

Vous venez de Lyon, parlez-nous sans mystère;
le globe, est-il parti? Le fait est-il certain?
—Je Pai vu! Dite-nous, allait-il bien grand train?
S'il allait!... Oh, monsieur, il allait ventre à terre!

Menos malévolos, sin embargo, que este otro grabado que tengo ante mí. Es del tiempo de las mongol-

fieras. Era rara entonces la fiesta pública que no terminara con una ascensión. Había modas a lo globo, a lo montgolfier, a lo carro—que éste era el nombre con que también se conocían—. Pero tras este primer estallar del entusiasmo, pronto asoma la crítica helada. Hela aquí en este globo del grabado, con cañones, castillos, barcos, casas, un órgano para avisar a los posibles habitantes de la luna, paseos, ejércitos... Y su anuncio al pie: "Inventado para la felicidad del género humano, este globo partirá incesantemente para las escalas de Levante"; y el canto de las excelencias de este pequeño mundo aéreo, en el que "los unos estarán de baile, los otros rezarán; los unos comerán, los otros ayunarán..." Burlas, risas... El entusiasmo fué al principio: cuando los gentiles hombres echaban mano a la espada por si vos o yo subimos con Pilâtre en su globo. Ahora ya asoman razones. Son las que aconsejaron a Luis XVI, escrupuloso y timorato, negar su real consentimiento para la ascensión primera de Pilâtre de Rozier y Arlandes, en vista del peligro. A lo más, que vayan dos condenados a muerte. Tanto daba, ¿verdad?, una muerte como otra: y la de horca no era menos cierta, ¿no es así?, que la de elevarse en un globo de papel y tela, sin válvula para bajar a voluntad, sin lastre, sin barquilla, y con un solo pasillo o galería circular a su alrededor, casi llena de paja con que alimentar la hornilla encendida precisamente debajo. Claro que Pilâtre y Arlandes lograron que no fueran dos condenados los primeros señores de la atmósfera; pero las burlas o las razones continuaron. Los aldeanos de Ecouen creen que el globo de Charles es la luna. Cuando después le ven abatido, se vengan de su miedo destrozándolo y arrastrándolo a la cola de un caballo durante una hora. Ante ese pueblo, que ora se prosterna, supersticioso, ante esos anuncios de los "demonios negros", ora los pulveriza, encolerizado, el Gobierno de Su Majestad el Rey de Francia ha de lanzar una proclama:

"AVISO AL PUEBLO SOBRE LA ELEVACION DE
LOS GLOBOS EN EL AIRE

Se acaba de hacer un descubrimiento que el Gobierno ha juzgado conveniente dar a conocer para prevenir los temores que pudiera ocasionar en el pueblo... Cada uno de aquellos que descubra en el cielo algún globo semejante, que presenten la forma de una luna oscura, esté advertido de que, lejos de ser un fenómeno espantoso, no es más que un aparato compuesto de tela de seda o de algodón forrada de papel, que no puede causar daño alguno, y el cual se puede presumir que algún día tendrá varias aplicaciones útiles a las necesidades de la sociedad.

Leído y aprobado.

3 de setiembre de 1783.—De Sauvigny."

Cuando Watt y Boulton, su socio, instalaron en Londres el primer molino de vapor, la multitud, el 3 de marzo de 1791, lo asaltó y lo destruyó. Cuando un cierto Denis Papin, "conocido charlatán, tenido en opinión de algunos como inventor", ensayó en Cassel su máquina submarina, una carcajada unánime de mil espectadores rubricó un fracaso que no a él, sino a un mero accidente fortuito, era debido. Pero era preciso que en él se aupara el oscuro sentimiento de rencor que la conciencia de su inferioridad—de la inferioridad de la

masa ante el individuo genial—despertaba en aquellos mil burlones. Burlas, carcajadas, críticas, fáciles chistes, son también el "leit motiv" de estos años primeros en que el hombre intenta conquistar el aire en frágiles montgolfieras. ¿Siempre? Por fortuna, hay, junto a los inventores, quienes creen en ellos, y los hay, por ejemplo, en nuestra España.

DE LOS MALOS VERSOS DE
MONASTERIO AL FRAILE VOLADOR DE LISBOA

Así, hacia el año del Señor de 1783, aparecía en cualquier ciudad de España—según puede leer quien lo quisiere, en la "Historia bibliográfica e iconográfica de la Aeronáutica en España, Portugal, Países Hispano-americanos y Filipinas", de Vindel y Díaz Arquer—la poesía "La Machina aerostática", que su autor, un cierto don José de Vieira y Clavijo, escondido tras el seudónimo de Diego Díaz Monasterio, presentaba como adición al poema de "Los Ayres fixos", por él publicado tres años antes. La adición o coletilla de 1783 fué, que nosotros sepamos, si no la primera, sí la última. En ella, el poeta, grandilocuentemente—y.. dicho sea con todos los respetos, un mucho pedestremente—, acomete, brioso, en la primera estrofa, con que

Nuevo prodigio el ánimo arrebatá.

Vuelve, Musa, a inspirarme, y la voz mía
más firme cantará la invención grata
con que el mortal, por colmo de osadía,
desdeñando la tierra, vuela, y trata
de acometer la etérea Monarquía,
donde hasta aquí reinaba sola Juno,
fiera de ser más libre que Neptuno...

Sobre que la Musa llegara, cábenos hoy dudas; pero de que Monasterio supo, aun sin Musa, escribirse veintitantas densas estrofas, no es posible dudar: ahí están, para que quien quiera las cuente. En tal caso, quien lo haga, al llegar al final se encontrará con el postrer verso esperanzado:

... Ved de otro Non plus ultra el vencimiento...

1783—no lo olvidemos—es el año en que se escriben estos versos. El año también en que José y Esteban Montgolfier, en Anonay, lanzan su globo de papel, inflado con aire caliente; el año en que Pilâtre de Rozier y el marqués de Arlandes van en globo desde los jardines de la Muette al cerro de Cailles, en París; el año, pues, en que se inicia verdaderamente la conquista del aire. Nuestro bueno de Monasterio escribió sus versos precisamente vuelto a Francia y a lo que en Francia sucedía. Apenas apurada la primera estrofa, nos espera en la segunda el propio Montgolfier, al principio sólo abocetado

... mas llega un hombre ya que del sonrojo
vengando la razón, muestra el talento...

pero en seguida, en la estrofa siguiente, directamente señalado...

... Tú, Montgolfier, tú, fuiste el primero...

y con la narración circunstanciada de las tormentas y huracanes con que la "aérea Potestad, llena de envidia", recibe a los intrépidos aeronautas que intentan

... sin brújula, timón, remo, ni antena,
pisar las torres y pasar el Sena.

Mas nuestro poeta no hubiera necesitado ver, como vió, pisar y pasar, para creer. No necesita, por ejemplo, ver nada para cantar que

Bien podrá ser que un día la Fortuna
vea nacer otro Colón segundo
que emprenda navegar hasta la Luna
como aquél hizo viaje al Nuevo Mundo.

Y es que—otra vez—los versos son de 1783. Y 1783 es el siglo XVIII. Y el siglo XVIII es el siglo de la razón. En gran parte, para su desgracia. En pequeña parte, para su dicha. Pues—circunscribiéndonos a esta parte dichosa—del prescindir de lo sobrenatural, que es tónica del tiempo de Voltaire, le vino al hombre un fortalecimiento de la fe en sí mismo. Todo le parece a su alcance; y, más que nada, el mundo que le rodea. Se viaja; se leen ávidamente narraciones de países lejanos; privan en París cuentos chinos y cartas persas. Y, sobre todo, se investiga; que es como viajar verticalmente, profundizando en los misterios de la tierra más que midiendo su anchura. "Hay que medir todo lo que pueda medirse e intentar hacer mensurable todo lo que no lo es", proclamó Galileo. Se le escucha. Ya no más misterios. ¡Qué no podrá la razón! En París, el "Journal des Savants" escribe que "desde que los matemáticos han encontrado el secreto de... hacer entrar en los gabinetes de las damas los términos de una ciencia tan sólida y tan seria como la matemática..., se dice que el imperio de la galantería está en decadencia, que no se habla allí más que de problemas, corolarios, teoremas, ángulo recto, ángulo obtuso, romboïdes, etc." Hoy empezamos a apreciar en su justo lugar el papel de la ciencia: que, con ser mucho, no lo es todo. Las empelucadas gentes del setecientos, como luego las enchisteradas del ochocientos, sí creían lo último, en general; y quizá por ello, esa ilusión que hoy nos parece ingenua del progreso indefinido, logró

el prodigioso avanzar de las conquistas naturales que había de culminar con la del espacio aéreo. ¿Quién dudaba de ello? Era la nueva "carrera de las ciencias" de que hablara Fontenelle; en un siglo en que tantas maravillas se presencian, ¿podrá dudarse de alguna? ¿Qué de extraño, pues, que en esta España, que desde 1697 tiene, por ejemplo, en Sevilla una Sociedad de Física y Medicina experimental, un poeta cante de "otro Non plus ultra" el vencimiento y crea en "otro Colón segundo que emprenda navegar hasta la luna"?

¿Que no concuerda la fe que aquí describo con las burlas que antes narré? Riman, si pensamos en aquella como patrimonio de una minoría y en éstas como propiedad de los más, prontos ciertamente a entusiasmarse, pero aún más prontos a destrozar el aparato del inventor fracasado y a destrozarlo a él mismo, a fuerza de rechifla, si fué lo bastante listo para librarse de ser apaleado, no ya moral, sino materialmente. Entre aquéllos siguen los creyentes. En Francia, por ejemplo, donde un Lignet, en sus "Anales políticos del siglo XVIII", llegó aún más allá que nuestro pedestre Monasterio, y en vez de desear un "Colón segundo", lo señaló concreto, real y tangible: Pilâtre de Rozier. Y fuera de Francia, y antes que Monasterio, y que Lignet y que los propios Montgolfier...

Hoy, en 1942, no es difícil conocer el papel militar de la Aviación; no era tan fácil predecirlo a principios del siglo XVIII; y sin embargo, es entonces cuando el jesuita Bartolomé Lorenzo de Guzmán publica la máquina por él descubierta, con la cual "se puede viajar por el aire mucho más rápidamente que por tierra o por mar", y con la que podrían "recorrerse en un día más de doscientas leguas" y "llevar cartas para los Ejércitos en los lugares más lejanos...; sacar de las plazas sitiadas las personas que se quiera sin que el enemigo pueda impedirlo". Pero el jesuita sabía que fe sin obras poco vale, y el 8 de agosto de 1709, ante el Rey de Portugal, ensayó un globo con el que "subió suavemente a la altura de la Sala de Embajadores, y descendió del mismo modo", setenta y cuatro años antes que los Montgolfier. Si creyente era el autor de la "La Machina aerostática", creyente, y en más alto grado, era "O Voador", como lo llamaba el pueblo de Lisboa.

(Continuará.)

