

Miscelánea



De lo vivo a lo pintado

(Número 18)

Por el Comandante Auditor
JOSE MARIA GARCIA ESCUDERO

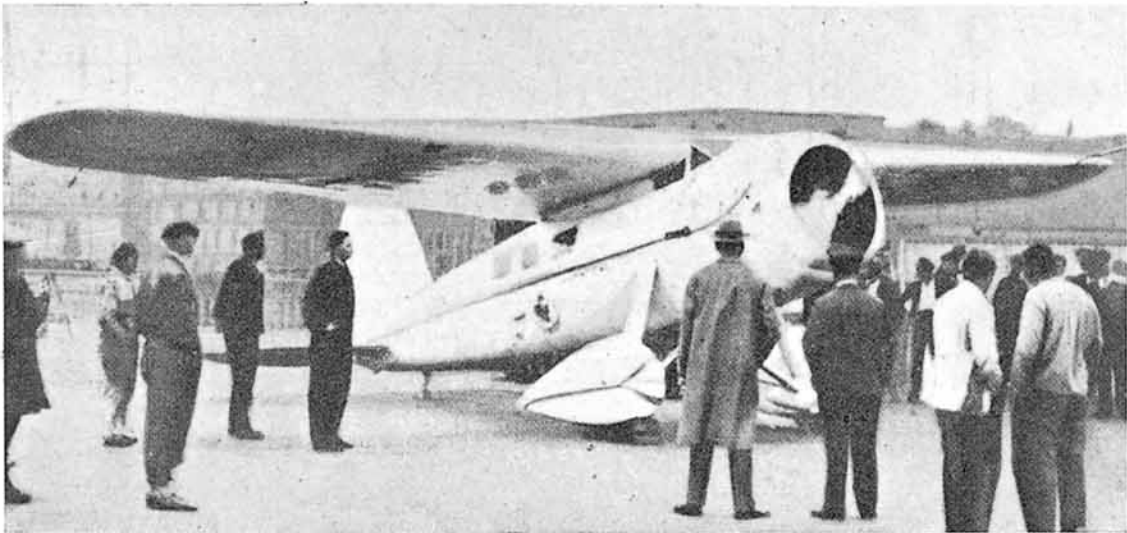
De Philleas Fogg al "Sky-master", o el capítulo que Verne se olvidó de escribir

Ya entenderá el lector qué obra había de completar ese capítulo nonato: aquella en que el novelista francés se ocupó en contarnos cómo un cierto Philleas Fogg, "squire", domiciliado en el número 7 de Saville-row, de Londres; respetable, austero, puritano y metódico miembro del "Reform Club" de la capital británica, se empeñó en darle la vuelta al mundo en ochenta días, o, según él mismo puntualizó, en mil novecientos veinte horas o en ciento quince mil doscientos minutos; y ello como consecuencia de una apuesta de veinte mil libras por él contraída durante una partida de "whist", juego, sin duda, el más apropiado para hombre tan regular. Que, tras recurrir a vapores, ferrocarriles, coches, buques mercantes, trineos y aun elefantes, mister Fogg se presentara en la puerta del "Reform Club" a las ocho horas cuarenta y cinco minutos de la noche del 21 de diciembre de 1872, ganando así su apuesta; que, a más de ello, ganara en su viaje una encantadora esposa, cosa por la que sin duda, y aun por menos de eso, valdría la pena de dar la vuelta al mundo, según la galante opinión del escritor francés, que yo comparto con entusiasmo; que, en fin, con el matrimonio se cierre para nosotros todo conocimiento acerca de nuestro flemático "gentleman", de quien es de suponer viera extinguirse dulce y regularmente sus días en la amable compañía de mistress Aouda, no constituye, sin embargo, razón suficiente para considerar definitivamente cerrada la novela. Pues, a decir verdad, ¿hay alguna de Verne que lo esté? Verne es precisamente la representación arquetípica de lo ochocentista. Tanto él como sus personajes se mueven en un mundo de máquinas y chimeneas, émbolos y fábricas, cuyo tizne aparece, empero, rosado por la



esperanza — muy siglo XIX — en que de todo aquello no podrá resultar sino una Humanidad más noble, tan noble como esos héroes barbudos, enteros, omniscientes y puros que poblaron nuestras fantasías infantiles y aún nos conmueven con su reposada dignidad. La creencia, por supuesto, nos resulta hoy harto cándida; pero ella se bastó para impregnar toda la obra del escritor francés de ese sello de honradez que nos hará añorarla perennemente, e igualmente para que esos interiores donde aún se acumula la barroca pompa de los pesados cortinajes, las alfombras profusas, los recargados tapices y los racimos de globos eléctricos, se abra a horizontes menos asfixiantes. Siempre palpita, tras cualquier escrito de Verne, la convicción de un progreso indefinido que empequeñecerá lo hasta entonces logrado. Ni el submarino de Nemo es inmejorable, ni el "Albatros" de Robur supone el logro de todas las aspiraciones por conquistar el espacio aéreo; novelas abiertas aquéllas en que se nos muestran, abierta ha de ser "La vuelta al mundo en ochenta días"; abierta, quiero decir, a la posibilidad de futuras vueltas al planeta en menos, y aun en muchísimo menos, de ochenta días.

Por eso no he podido por menos de imaginarme al impasible Philleas Fogg perdiendo su flema ante esta hazaña del "Skymaster", que tan distante ha dejado la suya de los



El "Lockheed-Vega" de Post y Setty.

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

ochenta días, o, si hemos de ser exactos, setenta y nueve. Aun así, muchos para esta empresa de hoy. Pues cuando, el 9 de septiembre de 1924, llegaron a Washington los aviadores norteamericanos triunfantes en la empresa de circunvalar por vez primera el planeta en avión, la sombra de Philleas Fogg podía aún descansar tranquila. Volando y todo, no habían necesitado menos de ciento setenta días, ¡casi los seis meses previstos!; y si es verdad que de todo ese tiempo sólo habían volado en realidad trescientas cincuenta y una horas, lo que en fin de cuentas contaba era lo otro; y lo otro rebasaba con mucho los dos meses y medio empleados por el intrépido viajero enchisterado y por medios de transportes, alguno tan notablemente lento comparativamente al avión, como el elefante de la India; pero después, cuando Post y Gatty, o cuando el vuelo posterior de Wiley Post, esta vez solo, o cuando el de Howard Hughes, en 1938, o cuando este del "Skymaster"...

Pero pienso ahora que estoy interpretando de manera sobradamente mezquina a mister Fogg. ¿Por qué había de



Smith, Arnold, Nelson y Harding, recibidos en tierra americana por las autoridades navales.

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

sentirse celoso? Tres años tardaron en circunvalar la Tierra las naos de Juan Sebastián Elcano, y en nada dañó a su gloria la de Philleas Fogg; pero es que aun dentro de la novela, y de la novela de Verne, ¿se oscureció acaso la figura de mister Fogg por el brillo de la de Robur, quien, no por menos conocido, dejó de dar, y con usura, la vuelta al mundo, y por los aires, y harto más ligero que mister Fogg? Más que el brillo personal, hubo de importarle a cada uno de ellos el prosperar de la empresa común: el advenimiento de esa ciencia futura—"tal vez la de mañana, indudablemente la del porvenir", dice Verne—, quizá simbolizada en el propio Robur. ¿Ochenta días para circunvalar el mundo? Bien, bien está para 1872; pero, sin duda, el propio autor de la proeza hubo de regocijarse imaginando el día en que sus sucesores batieran, uno tras otro, su "record".

Y ello llegó. Nuevos Philleas Fogg, seguramente menos estirados, pero indudablemente tan valerosos, trocaron el sombrero de copa por el casco del aviador y se lanzaron a la vuelta al mundo. A los primeros que lo lograron ya los conocemos. Son esos muchachos, tenientes norteamericanos Smith y Nelson, jefes a bordo; Arnold y Harding, mecánicos voluntarios, que en la foto nos contemplan, recién llegados a la península del Labrador, por el Oriente, cinco meses y medio después de abandonar Santa Mónica de California, rumbo a Occidente. La vuelta al mundo... Es verdad que en el camino ha quedado alguno: primero, el que era jefe de la expedición, mayor Martin, que con el sargento Harvey hubo de renunciar a la empresa en la etapa Seward-Chignik—el aparato chocó en la bruma contra una montaña—; después, los tenientes Wade y Ogden, cuyo aparato hubo de amarar entre las Orcadas y Horna Fjord, estropeándose al subirlo a bordo del crucero "Richmond", que acudió a auxiliarles; pero ya es sabido: toda empresa exige su precio; y no es demasiado el que la gloria retenga, celosa, a la mitad justamente de los que partieron a conquistarla. ¿A la mitad? No, que Wade y Ogden lograron llegar a tiempo en un aparato de recambio para recibir juntamente con sus compañeros el aplauso cálido de Washington. En cualquier caso, a estos muchachos que conversan distraídos con los marinos que han acudido a saludarles, les bailan demasiado recuerdos ante los ojos para pensar en más. Vuelta al mundo... Avión "Chicago", avión "Nueva Or-

leáns...”, “Douglas DT-2”, biplanos, motor Liberty, transformables en hidroaviones... No les llevó poco tiempo la preparación del raid, el poner a punto sus múltiples engranajes, para que todo resultara... como ha resultado. Con regularidad, se han ido cubriendo las etapas. Alaska, Japón, Calcuta, el esfuerzo por llegar a París el 14 de julio, fiesta nacional francesa... Son varios mundos de paisajes y razas los que se entrecruzan ante su mirada pensativa. Después de partir supieron que el inglés Mac Laren partió de Calshot, casi a la par que ellos, el 25 de marzo, en un anfíbio “Vickers”, con la misma intención, pero también que hubo de abandonar en el Pacífico. Mala suerte; la fortuna les había escogido a ellos. A ellos, sí, pero ¿por cuánto?

Porque a la fortuna es difícil retenerla por cualquiera; imposible por quienes, como William Brock y William Schlee, se muestran capaces de abandonar la empresa, intentada en 1927 en el “Orgullo de Detroit”, por los ruegos de sus esposas. La fortuna es diosa celosa y exclusiva; y, lo repito, poco constante. En 1931 la veremos al lado de otros dos aviadores, que éstos sí que triunfarán, dejando muy atrás la marca de siete años antes: hablo de Post y Gatty.

Nueva York, 23 de junio de 1931; a las nueve horas, salida. Nueva York, 1 de julio; a las veinte horas cuarenta y siete minutos, llegada. Un vertiginoso polígono de catorce vértices — catorce etapas—, leo, trazado sobre el paralelo 40; 24.914 kilómetros en ocho días, quince horas, cincuenta y un minutos; una alucinante sucesión de nombres que desfilan como flechas: el Atlántico, Berlín, Moscú, Siberia, Kamtchatka, Alaska, Canadá...; el premio de 20.000 dólares ofrecido por mister F. C. Hall, propietario del avión “Winnie Mae” — un “Locked-Vega”, motor Wasp 450 caballos—, que ha realizado la proeza; y la gloria para los dos hombres que la han hecho posible.

Pero que la han hecho posible precisamente por no conformarse con ella. Ahora será Wiley Post, solo, quien probará el vencerse a sí mismo; y quien hará desfilar ante nosotros la misma sucesión fantasmagórica de nombres, de datos, de cifras... Nueva York, Berlín, Moscú, Irkutsk, Nome, Flat Fairbanks, Edmonton... Otra vez Nueva York. El triunfo, de nuevo, que viene fácil: 25.053 kilómetros; siete días, dieciocho horas y cuarenta y cinco minutos... En el promedio del año 1933 el aparato y el héroe se detienen gloriosos, jadeantes aún, de la hazaña.

Philleas Fogg expuso en su empresa todo su caudal y no ganó mucho más de un millar de libras; no la ganancia, sino el espíritu de lucha le impulsaba. Un mismo espíritu unió al hombre que se lanzó a su empresa en un modesto “cab” de alquiler, el “Bradshaw’s continental railway steam transit and general guide” bajo el brazo, y estos “gentleman” que van a zambullirse en la aventura que les aguarda. No hay sino “sport”, en efecto, en Jimmy Mattern, vaquero de Texas, cuando en 1933 se lanza a la vuelta al mundo en su “Siglo del progreso”, pintado en forma de águila, que se verá forzada a plegar sus alas definitivamente en tierras de



Willy Post y Harold Gatty.

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

Siberia; ni cosa diversa encontraremos en quien, como Howard Hughes, consigue en 1938 superar la marca de Post sobre un avión de dos motores de 1.100 cv. contra el único motor y los 500 cv. de Post, 350 kilómetros de velocidad media contra los 240 de Post... y tres días, diecinueve horas y ocho minutos por la misma ruta que Post tardara una semana en recorrer.

Es, ya, el máximo “record”; pero no hay proeza deportiva que no arrastre ese progreso material, en el que encuentra su principal significación; de ahí el valor de este vuelo del “Skymaster” que acaba de terminar victoriosamente.

La noticia escueta cualquiera puede leerla en los periódicos de estos días: “El avión de transporte norteamericano “Skymaster” (un “Douglas” como los que primero dieron la vuelta al mundo en 1924) ha aterrizado en el aeropuerto nacional de Washington, después de dar la vuelta al mundo, con un recorrido de 37.000 kilómetros en ciento cuarenta y nueve horas cuarenta y cuatro minutos, incluyendo treinta y tres horas veintidós minutos perdi-

dos en los trece puntos de parada. Las escalas fueron las siguientes: Bermudas, Azores, Casablanca, Trípoli, El Cairo, Aladán (Persia), Karachi, Calcuta, Manila, Guam, Kua-jalain, Honolulu, California y Washington.” Lo que quizá necesite explicación es esto: que el valor de la hazaña radica en el hecho, ya puntualizado, naturalmente, de no tratarse de “una circunnavegación efectista que podía ser tanto más rápida cuanto más se subiese en la escala de los paralelos por encima del Ecuador”, sino de “una vuelta al mundo comercial”, emprendida por este tetramotor, a quien tan a maravilla cuadra el título de Señor del cielo, por las líneas de transporte aéreo corrientes, incluso sin desdeñar las cercanías del Ecuador. Mister Philleas Fogg emprendió su aventura con todo el ánimo deportivo que se quiera, pero desprovisto de otra preparación física que la que hubiese requerido para, pongo por caso, trasladarse a Liverpool por ferrocarril o cualquier otro medio de locomoción de los corrientemente usados en su tiempo; precisamente en esa normalidad de los medios empleados radicaba el valor de una empresa que bien podría considerarse como el “aburguesa-



..... Recorrido de Smith y compañeros.
 — — — — — de Gatty y Post.
 + + + + + de Post.
 x x x x x del «Skymaster».



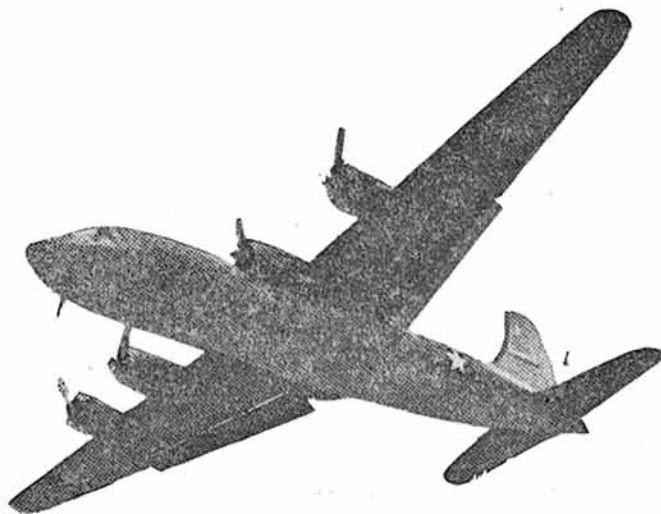
Los aviones "Chicago" y "N. Orleáns" llegan a Indian Harbour (Labrador).

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

miento" de la aventura, en cuanto pretendía poner de manifiesto cómo algo hasta entonces tenido por imposible o por sólo accesible a los más osados, estaba al alcance de cualquier enchisterado "gentleman" de regular fortuna, siquiera Verne se retire, al fin de la obra, sin habernos convencido de ello. Pero ese convencimiento el "Skymaster" nos lo ha traído.

Lejos han quedado ya, en efecto, las hazañas de excepción. Más los fracasos. No es que en nada se amengüe por ello la gloria que aun a quienes no vencieron se entregó: la de un Locatelli, naufragando en Terranova tras cubrir unos 5.300 kilómetros a bordo del bimotor "Dornier Wahl" con que partió el 25 de julio de 1924 para dar la vuelta al mundo; la del Comandante argentino Pedro Zani, con sus maravillosas etapas desde Amsterdam, punto de partida, a Hanoi, en el mismo año y sobre un "Fokker", aunque en el último punto rompiera su avión y, al cabo, rota también la admirable regularidad inicial, hubiera de abandonar en Tokio. Menos aún puede decirse que la hazaña moderna eclipse el fulgor de quienes vencieron; mejor que el del equipo norteamericano, harto lento seguramente con su promedio horario de 23.600 kilómetros, el de un Post y un Gatty, o el de un Post solo, en la hazaña que le valiera, en el año 33, la Medalla de Oro de la Federación Aeronáutica Interna-

cional. Quizá por la misma regularidad y prosaísmo de la empresa de ahora, brillen más intensamente las empresas de ayer: esas fascinadoras vueltas al mundo, que, no por no serlo en ningún caso, pues que nunca llegaron a cubrir los 40.000 kilómetros de máxima redondez de la Tierra, dejan de maravillarnos hoy. Pero, en fin, vuelvo a lo ya apuntado alguna vez, desde estas mismas páginas, sobre lo romántico y lo clásico, que aquí también, en las cosas del aire, tiene esa distinción algo que ver. Muy románticas se presentan, en efecto, esas hazañas. Por no faltarles, ni aun les falta a las más relevantes de ellas la asistencia singular del héroe para que toda la carga de la aventura y toda la gloria caigan, íntegras, sobre él. En una mente lúcida, todo ese cegador relampagueo no debe, empero, alejar la consideración de que el valor primordial de la hazaña heroica radica, más que en ser única, en ser primera; no hecho aislado, sin posible repetición, sino inicio de una cadena de hechos que llevarán la cultura a la selva que sólo uno se atrevió a explorar el primero, o acercarán a la Humanidad la fórmula que sólo uno acertó a descubrir. De ahí el valor de aquellas aventuras que aquí he historiado; gracias a ellas, la "excepcional" vuelta al mundo en avión puede ser ya, de verdad, cosa de todos los días, o, al menos, de todas las semanas. Philleas Fogg está de enhorabuena. Y con él, nosotros.



El "Skymaster".