

la aviación será distracción de millonarios, empeño, loable sin duda, de Sociedades deportivas, que pueden gastarse el dinero en premios, y darse el gusto de crear el drama de los aires, para seguirlo con interés desde la tierra.

No me convencen los que argumentan diciendo que también, al principio, los ferrocarriles, los barcos de vapor, los automóviles, cuantos inventos útiles enriquecen el caudal de la humanidad, lucharon con parecidos inconvenientes, atravesaron períodos igualmente críticos, para establecer, al fin, su funcionamiento normal. Doy en figurarme que el hombre, cuando cruza el aire está fuera de su elemento. Podemos hacer mucho sobre la base de lo natural, pero yendo en contra, los resultados serán problemáticos. No tendría yo inconveniente en apostar algo bueno á que la aviación jamás será invento de aplicación general. Ojalá que los hechos me desmintiesen, y confesaría mi error de buen grado.

Entre tanto, la multitud se entusiasma con las proezas de Vedrines, el hombre pájaro, el rey del aire. Madrid se ha trasladado á Getafe, y ha estado mirando al cielo todo un día, sin que asomase el ave humana. ¡Qué diablo! Esto no es como el tren, que llega á hora fija, y aun suele, á veces, retrasarse...

En general, y el mismo aviador lo atestigua, España ha demostrado gran simpatía y ha prestado activa cooperación á la empresa aviadora. Cualquiera que sea el resultado de estos intentos, y abriguese ó no convicción optimista, es un deber facilitar, ayudar, animar con el aplauso á los valerosos surcadores del aire. Que la aviación llegue á ser algo para todos buenos, ó que permanezca entre pocos, no debe negarse que es gloria de nuestra especie y de nuestro siglo el haber avanzado tanto por sendas ignotas. Las aplicaciones de la aviación, el tiempo las irá revelando; el principio dará sus consecuencias; el hecho no por eso es menos alto, y se explica la emoción con que Madrid ha acogido al volador, llevándole en palmas.

No es Vedrines un hombre de ciencia. Es únicamente, podríamos decir, un *chauffeur*, un mecánico. Esto contribuye á hacerme dudar de la transformación de tal *sport* en transporte. De varios aeroplanos que salieron de París, uno solo llega, y ése porque lo tripula un hombre habilísimo en el oficio. Acaso siempre sea necesaria esta superioridad, esta destreza del mecánico, para que un aeroplano no se haga cisco y no se precipite de dos mil metros de altura.

¡Cómo ha de ser! Hasta nueva orden, pertenecemos á la tierra. Ella nos sustenta y cría; ella nos acogerá en su seno cuando, cansados de la jornada, se cierren nuestros ojos. El aire no lo hemos podido ni habitar ni recorrer, sino en lucha con tales obstáculos, que, al menos, han demostrado el alcance de la energía humana. El gesto de Vedrines, al llegar, fué en extremo significativo; tuvo toda la elocuencia que un gesto puede tener. Se arrojó al suelo, se tendió sobre la tierra, nuestra madre, como el niño que busca el calor del seno, como el arrepentido que besa las losas del templo donde está su Dios. Esa actitud, dictada por el más natural de los instintos, expresa el horror involuntario al aire, característico del ser humano, y que se refleja en la sensación de vértigo. Nuestros pies buscan el apoyo de la tierra, y hay un goce físico en pisarla, y un atractivo que nos lleva hacia ella, que nos hace amarla con amor inmenso. Vedrines, cuando aterrizó, venía ya exhausto, agotado, yerto de frío y de fatiga. No en balde se asciende á la región de las águilas.

El episodio del águila se ha comentado mucho. No ha faltado quien lo incluyese entre los capítulos de novela que escriben los viajeros, viajen por donde viajen. No lo encuentro inverosímil. El águila tiene muy bien puesta su fama de valor y acometividad. Al ver invadidos sus dominios, no debe sorprendernos que haga, como dicen los caballistas, un extraño.

Y no digo nada, si el águila es de las que ponen su nido en los sombríos picachos de Pancorbo, que tan trágica impresión me causaron vistos á la luz de los relámpagos, una tarde de horrible tormenta. Esas águilas de Pancorbo no han olvidado que se las tuvieron tiesas con otras águilas, y muy arrogantes: las del Capitán del Siglo. Yo creo á las águilas de los desfiladeros de Pancorbo capaces de enzarzarse con todo lo que de Francia venga.

El invento del aeroplano está en sazón, eso sí, para dar lugar á muchos sucesos dramáticos. Un sinnúmero de elegantes *sportsmen* cavilan, á estas horas, en su primer salida por los aires. No sería fácil convencerlos recordándoles el caso de Clavileño, esa página sugestiva entre todas, del *Quijote*. Cuando el Ingenioso hidalgo cabalga el corcel de madera, aunque su montura no se mueve del jardín de los duques, D. Quijote siente todas las impresiones del más accidentado viaje al través del espacio. He aquí el se-

creto, inaccesible al vulgo, de este linaje de aventuras: vivirlas por dentro, y vivirlas con igual intensidad que si sucediesen. ¡Clavileño, símbolo magnífico de la idealidad!

He visitado la Exposición de Arquitectura, por cierto en la tarde en que la tromba convirtió en charcos los paseos, las avenidas, las calles de Madrid, y en que el mal tiempo suspendió, por séptima ú octava vez, el concurso hípico, que ya hemos convenido, en el *argot* de la conversación familiar, en que «tiene pato.» El recinto se hallaba completamente desierto cuando llegué; después, dos ó tres curiosos más aparecieron en las inmensas salas. La Exposición de Arquitectura, de interés para los técnicos, y aun para los aficionados como yo, no atrae al público, que acaso no se da cuenta de lo que va á ser un edificio porque le presenten el proyecto, con planos y alzados. La nota de color, en la Exposición, son las vidrieras y los azulejos.

De las vidrieras tengo que decir que son muy bellas. Y no podía ser otra cosa, sabiendo á dónde alcanzan la competencia, la cultura, el buen gusto de D. Vicente Lampérez, director artístico de la manufactura que las fabrica. A mí, el ejemplar más hermoso me parece la vidriera destinada al *hall* de mi casa de campo, las Torres de Meirás. Es una perfección de colorido y de dibujo, y no me explico por qué no se emplea con mayor frecuencia este elemento ornamental en las construcciones. Yo lo he empleado en donde he podido, y tengo vidrieras de color en mi casa de Madrid, en el salón despacho, y en el campo, en el *hall*, donde no sólo figurarán, en las ventanas, estas vidrieras, sino, en la cima de la escalera, otra preciosa labor de la misma índole. Contra la opinión general, los vidrios de colores ofrecen menos peligro, para el caso de una rotura, que los comunes y corrientes. En efecto, un gran vidrio biselado, de los que hoy tanto se emplean, no tiene compostura una vez roto; pero los de colores, que son verdaderos mosaicos, la tienen siempre, con la sustitución del fragmento. Noto esta particularidad, porque muchos se asustan pensando que la vidriería de colores es lo más frágil que existe.

Los azulejos de Talavera de la Reina también me alegraron los ojos. Recordé mi visita á Talavera, hará unos cuantos años, y mi exploración al través de los alfares, en busca del antiguo arte perdido. No sé consolarme de la desaparición de las bellas industrias artísticas españolas, que tanta gloria y tanto provecho pudiera reportarnos el cultivar y conservar con respeto sagrado. En aquel entonces, Talavera y sus alfares no producían sino material muy tosco, y de las viejas tradiciones apenas quedaba rastro. Daba dolor ver, en la ermita de la patrona del pueblo, tan ricas muestras y restos de azulejería, allí mismo fabricada, y comprobar inmediatamente que nada de eso quedaba en pie, y que sólo un objetillo de alfarería recordaba lo pasado: una humilde jarrita, la llamada *burladera*, tosco juguete de niños del siglo XVII, que todavía puede hacer sonreír á los del XX. Recuerdo que expresé entonces mi pena, deplorando que no se fabricasen en Talavera fuentes, cuencos, azulejos históricos. Y veo en esta Exposición, que ha resucitado Talavera la muerta, la Talavera de la alfarería. Se expone un frontal de gran estilo, y algunos azulejos típicos. Sentiré que sean tan sólo muestras para un concurso; no lo sé; ignoro si con esto de la azulejería pasa algo de lo que sucede con la vidriería, que acaso no encuentra todo el aliento, toda la protección que pudiera esperarse en los que construyen y decoran palacios y edificios públicos.

Estas encantadoras industrias españolas merecen renacer. Las sedas, los damascos, los cueros, los hierros de arte españoles, ¿por qué han caído en olvido y en desuso? ¿Por qué nuestras espléndidas fábricas de vidrio, loza y porcelana no vuelven á su antiguo esplendor? Cuando yo lamento que la del Retiro—un milagro de perfección, donde en el género se hizo todo lo que se ha hecho en los países extranjeros más adelantados,—dejase de funcionar en el reinado de Fernando VII, unos me dicen que se debió á que la incendiaron los ingleses, y otros que los franceses, por envidia. Incendiárala quien la incendiase, un incendio sólo destruye paredes, pues no arderían dentro ni los operarios, ni los dibujantes, ni los directores. Al restablecerse la calma, debió con ella restaurarse la industria. Somos nosotros mismos, siempre, los que destruimos nuestra riqueza y nuestro adelanto, al olvidarlo, al dejarlo morir indiferentes, glaciales. Nadie de fuera nos causará el daño que no nos causemos nosotros. Y por eso, al mirar las Talaveras modernas, fiel reproducción de las antiguas, se me ensanchó un momento el corazón.

LA CONDESA DE PARDO BAZÁN.

LA VIDA CONTEMPORÁNEA

Naturalmente nadie ha hablado esta semana sino de aviación, durando aún las emociones producidas por los sucesos de París y la llegada á Madrid de Vedrines, único conductor que ha tenido la suerte de traer sano su aparato, realizando el vuelo. Digo sano, porque creo que no se confirmarán los rumores que han corrido acerca de que el atrevido piloto tuviese preparado en el camino lo que en lenguaje puramente terrestre se llamaría «un caballo de refresco.»

Los entusiastas del arriesgado *sport* van pregonando que está resuelto el problema, y que, de hoy más, lo que resta por hacer para asegurar el porvenir de la navegación aérea, se reduce á leves mejoras, á perfeccionamientos insignificantes, que eviten los accidentes y faciliten lo actualmente dificultoso.

Yo no sé si soy un espíritu pesimista ó si mi incompetencia en estas cuestiones físico-mecánicas me lleva á verlas de otro modo que las ven los inteligentes. Lo cierto es que después de los dos *raids*, he llegado á convencerme de que, lejos de hallarse solucionado el problema, hemos adivinado las inmensas complicaciones, y no sé si diga imposibilidades, que entraña. Al lado de lo conseguido, que no es poco, aparece el vasto piélago de lo que falta por conseguir. He aquí, en mi desautorizado concepto, cuanto se deduce de la brillante aventura de Vedrines.

Ante todo, entendámonos respecto á lo que significa un problema solucionado.

La aviación tiene varios aspectos. Puede considerarse como *sport* individual, y, en este sentido, aunque la rodean tantos peligros, resuelto se halla desde el momento en que hubo un aviador que pudo realizar un vuelo y trasladarse de un punto á otro. Para la gloria y el orgullo de la humanidad, basta que vuele un hombre.

Mas si la aviación ha de ser, amén de *sport* individual, conquista de aplicación práctica, empiezo á dudar si cabe decir que el problema se halla resuelto, como los optimistas afirman.

Al menos, los datos conocidos no permiten alimentar tan halagüeña esperanza. Nos muestran tan comprometido el equilibrio del aeroplano por el más leve movimiento del piloto, que, según dijo Vedrines, el hecho de disparar contra el águila que le acometía hubiese podido producir una catástrofe.

Actualmente, sólo sabemos que se necesita gran maestría en el piloto, y aun así no es seguro llegar al término de la carrera; que la cuestión del peso no está ni planteada y parece insoluble; que no se colige cómo se convertiría el aeroplano en medio de transporte corriente y usual, único resultado que justificaría todo lo que se dice de supresión de fronteras, con otros ensueños no menos fantásticos; en suma, que lo conseguido sirve meramente para demostrar lo que falta por conseguir. Claro es que todo eso se remite á un porvenir más ó menos remoto, á nuevas invenciones que completen la de los aeroplanos; claro es que los horizontes científicos que se nos presentan parecen ilimitados, y, ya dentro de este terreno de la hipótesis y la esperanza, puede acogerse cuanto sugiera el deseo. Pero, si se habla solamente de lo actual, de lo positivo, de lo único verdaderamente científico (pues la ciencia no vive de conjeturas y fantasías), la aviación, que tanto preocupa, no pasa de ser un nuevo juego aristocrático, lo mismo que el polo y la caza de tigres en la India.

No es democrático un *sport* porque lo practiquen hombres, como Vedrines, de humilde procedencia. En el caso presente, yo llamo aristocrático al *sport* de la aviación, porque, dado su coste, no se halla al alcance de la multitud, y, dado su riesgo, pocos se atreverán con él. Hasta que un burgués cualquiera, con su familia, pueda tomar billete de aeroplano, y hacer un viaje con probabilidades de no estrellarse,

Hay en esto: las had espectá ca al ai drid ha concurs ¿Por explicac facen. l que poi nos, ve ¡El enf lo que de mis ran sup drid de azul, de drid ac gris, de en el c tardes, Es i curso, al mal pista. Los mios, l esto lo el hilo; Deci nos pa matic: entre l desbo ra que mero s breros diente les—á consig Apa lece d pintor, él se d nas co llo, de hasta e de col las mo anima de su tadas gen; t chalec que ha puela. Y t aun in jestuo: frente, junto Porqu sus in un en bertar vo, el enturdi verdu dinari del H Pas