

Cien años sin Jules Verne

Se cumplen cien años sin Verne, el autor más extraordinario de literatura de aventuras y de anticipación murió en 1905. Para muchos fue un escritor que redactó libros para los niños. Ello es una afirmación temeraria. No es fácil que un niño de diez o doce años comprenda plenamente el valor de libros como *Los quinientos millones de la Begun* o la trascendencia antiesclavista de 20 mil leguas de viaje submarino. Verne fue mucho más que un narrador de aventuras, fue un humanista que imaginó grandes aventuras y prodigiosos viajes, pero atrás de cada libro estaba presente un intelectual preocupado por el destino de la humanidad.

Para honrar su memoria, El Búho ofrece un cuento desconocido de Jules Verne, *Un expreso del futuro* y las palabras del político socialista francés, León Blum, donde a unos días de la muerte del gran novelista escribe en el diario comunista *L'Humanité*, un artículo que sintetiza su grandeza.

El Búho

Jules Verne visto por León Blum

Hoy quisiera hablar de Jules Verne y no sólo por cumplir con un deber de gratitud, puesto que de niño, al igual que tantos otros, lo leía, sino que también como compensación ante un descuidado olvido.

Tenemos una tremenda inclinación a negar todo valor literario a todo aquello que se nos presenta bajo una simple apariencia y sin pretensión alguna, a los libros escritos para la masa y a los dedicados a los niños, lo cual no deja de ser injusto convirtiéndose a menudo en un error} aunque dicho error} como todos los errores} el tiempo se encargará de subsanarlo} pues no existe sino en literatura la seguridad de que haya justicia final.

Pero ¿por qué el que escribe para la masa aparece «a priori» carente de valor ante los refinados y exquisitos? De Jules Verne se ha alabado mucho su acierto y la facilidad que

Para la Memoria Histórica

(Archivo coleccionable)

JULES VERNE



Ángel Mauro



Juan Ramón Lemus

poseía para escoger y tratar temas científicos. Sin embargo su cultura científica no era mejor que la de cualquier divulgador o, a lo sumo, era igual. Pero tenía, si cabe el decirlo, la necesaria intuición hacia los diversos caminos de la ciencia.

Poseía la suficiente cultura como para ver el fin, pero carecía de la necesaria como para sentirse incómodo ante las dificultades teóricas o técnicas.

Dudo, pues, que su obra tenga visos de divulgación científica, ni siquiera visos superficiales. Pero de lo que sí estoy seguro, es de que

durante mucho tiempo su obra conservará un valor educacional y pedagógico. Al mismo tiempo que provoca en los niños la curiosidad, la actividad, y continuas ansias de renovación y distintos conocimientos, condiciones por otra parte que forman parte de la civilización moderna, exalta en ellos un inusitado deseo de paz y valor. Su obra, aun encuadrando a cuanto individuo aparece y a toda raza, dentro de una psicología muy rudimentaria, aparece llena de benevolencia y humanidad.

Sus primeros libros, como *La vuelta al mundo en ochenta días* o el *De la Tierra a la Luna*, que son los más cortos, considero que continúan siendo los mejores. Debemos valorar su obra globalmente más que en su parcialidad, y más en cuanto a sus resultados que en cuanto a su valor intrínseco. Así, pues, y resumiendo, se puede decir, que en cuarenta años, tanto en este país como en Europa entera, es la obra que mayor influencia ha ejercido. Y desde nuestra perspectiva actual, podemos decir que ésta ha sido buena.

Al mismo tiempo que ha servido de instrumento hacia una educación positiva, lo ha sido en cuanto a un favorable desarrollo moral. Ha ido difundiendo un inusitado afán de aventuras así como una fuerte inquietud por la investigación científica y una creciente confianza en la poderosa fuerza de la razón. Ha ido desarrollando el concepto del esfuerzo, pero con una utilización práctica y no violenta, el concepto del éxito aunque aminorado por la suavidad y el equilibrio, el de la energía, pero al servicio de la inteligencia. Su obra ha servido a los niños al mismo tiempo de enseñanza y de dis-

tracción, y sin fomentar en momento alguno los bajos instintos de la raza humana.

Un Expreso del Futuro

Ande con cuidado –gritó mi guía– ¡Hay un escalón!

Descendiendo con seguridad por el escalón de cuya existencia así me informó, entré en una amplia habitación, iluminada por eneguedores reflectores eléctricos, mientras el sonido de nuestros pasos era lo único que quebraba la soledad y el silencio del lugar.

¿Dónde me encontraba? ¿Qué estaba haciendo yo allí? Preguntas sin respuesta. Una larga caminata nocturna, puertas de hierro que

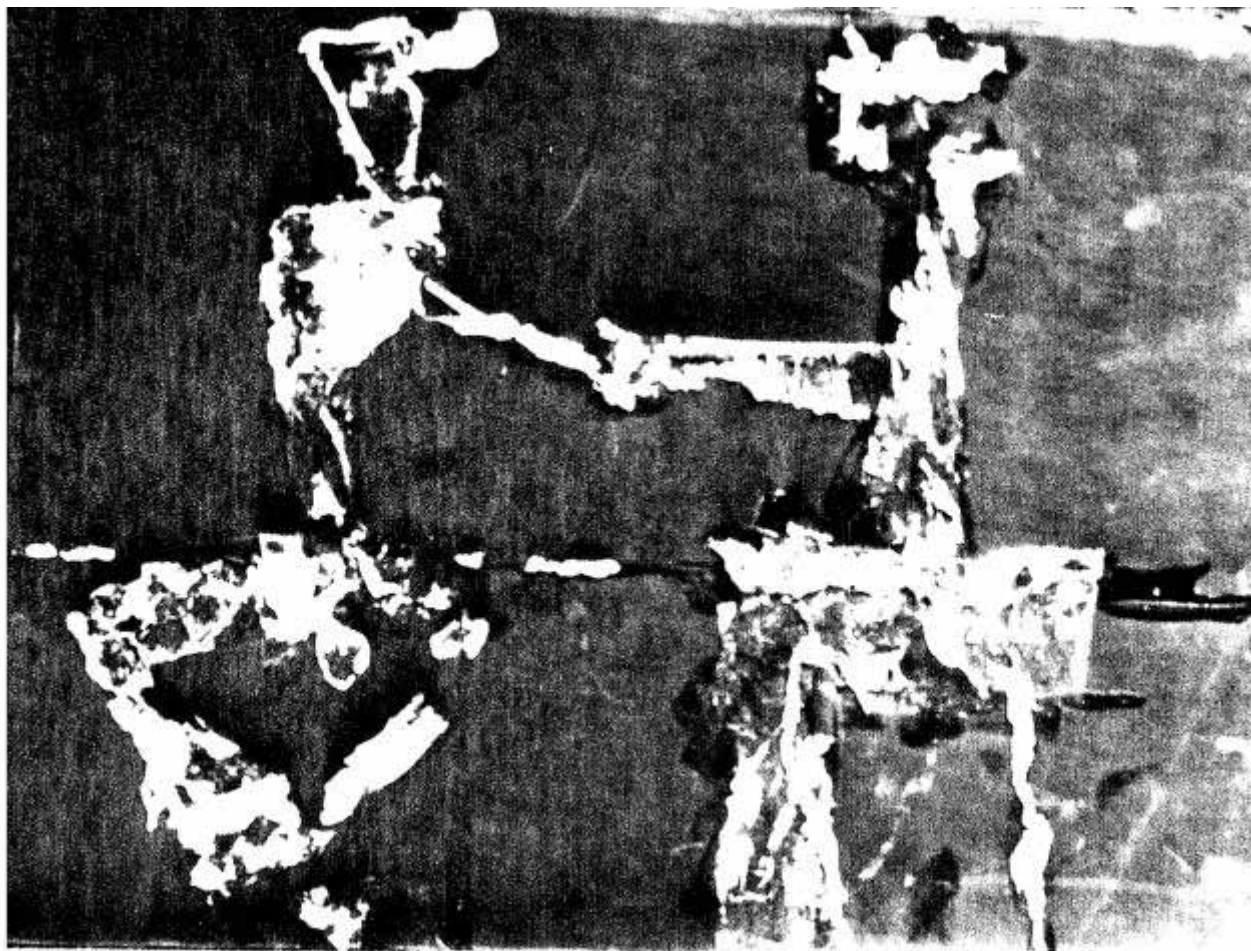
se abrieron y se cerraron con estrépitos metálicos, escaleras que se internaban (así me pareció) en las profundidades de la tierra... No podía recordar nada más. Carecía, sin embargo, de tiempo para pensar.

–Seguramente usted se estará preguntando quién soy yo –dijo mi guía–. El coronel Pierce, a sus órdenes. ¿Dónde está? Pues en América, en Boston... en una estación.

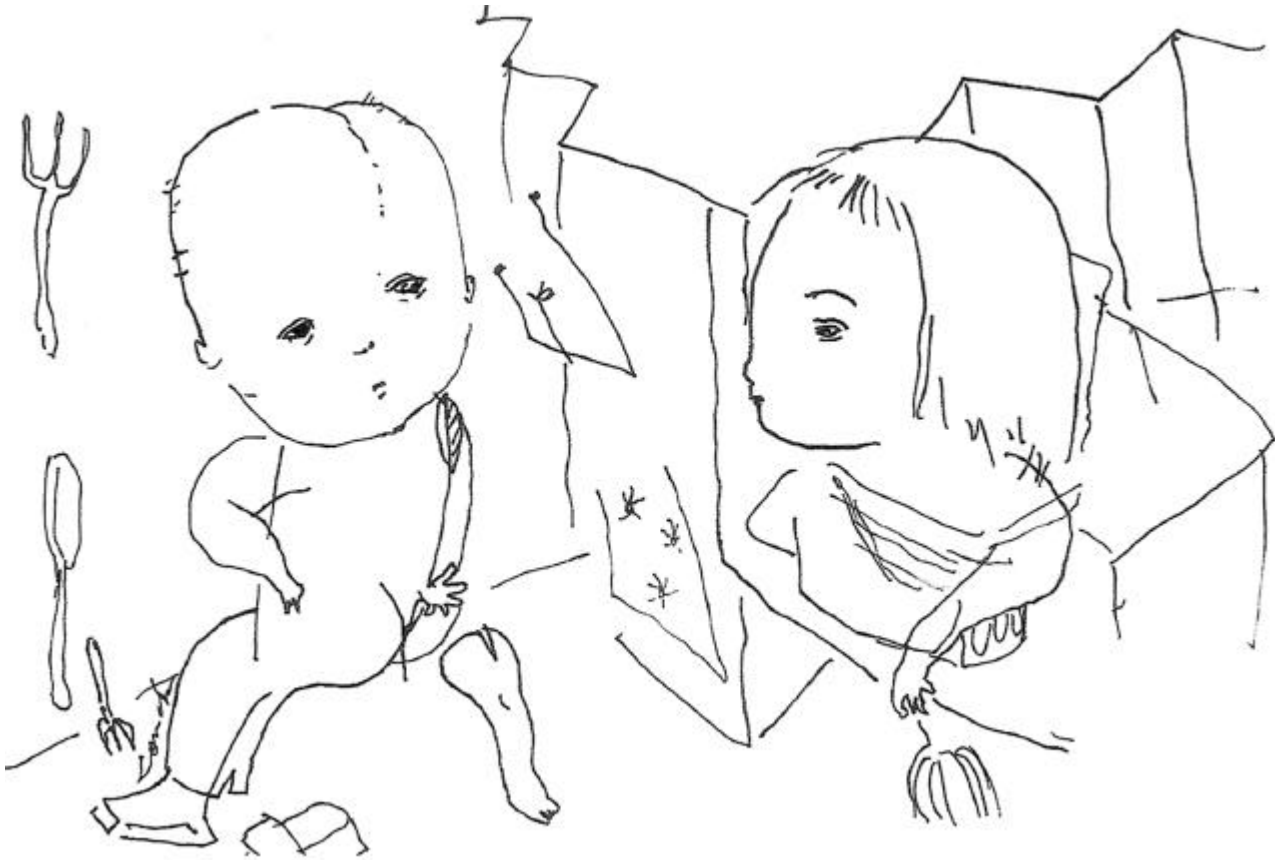
–¿Una estación?

–Así es; el punto de partida de la Compañía de Tubos Neumáticos de Boston a Liverpool.

Y con gesto pedagógico, el coronel señaló dos grandes cilindros de hierro, de aproximadamente un metro y medio de diámetro,



Iris Aldegani



Lourdes Domínguez

que surgían del suelo, a pocos pasos de distancia.

Miré esos cilindros, que se incrustaban a la derecha en una masa de mampostería, y en su extremo izquierdo estaban cerrados por pesadas tapas metálicas, de las que se desprendía un racimo de tubos que se empotraban en el techo; y al instante comprendí el propósito de todo esto.

¿Acaso yo no había leído, poco tiempo atrás, en un periódico norteamericano, un artículo que describía este extraordinario proyecto para unir Europa con el Nuevo Mundo mediante dos colosales tubos submarinos? Un inventor había declarado que el asunto ya estaba cumplido. Y ese inventor -el coronel Pierce- estaba ahora frente a mí.

Recompuse mentalmente aquel artículo periodístico. Casi con complacencia, el periodista entraba en detalles sobre el emprendimiento. Informaba que eran necesarios más de tres mil millas de tubos de hierro, que pesaban más de trece millones de toneladas, sin contar los buques requeridos para el transporte de los materiales: 200 barcos de dos mil toneladas, que debían efectuar treinta y tres viajes cada uno. Esta “Armada de la Ciencia” era descrita llevando el hierro hacia dos navíos especiales, a bordo de los cuales eran unidos los extremos de los tubos entre sí, envueltos por un triple tejido de hierro y recubiertos por una preparación resinosa, con el objeto de resguardarlos de la acción del agua marina.

Pasando inmediatamente al tema de la obra, el periodista cargaba los tubos (convertidos en una especie de cañón de interminable longitud) con una serie de vehículos, que debían ser impulsados con sus viajeros dentro, por potentes corrientes de aire, de la misma manera en que son trasladados los despachos postales en París.

Al final del artículo se establecía un paralelismo con el ferrocarril, y el autor enumeraba con exaltación las ventajas del nuevo y osado sistema. Según su parecer, al pasar por los tubos debería anularse toda alteración nerviosa, debido a que la superficie interior del vehículo había sido confeccionada en metal finamente pulido; la temperatura se regulaba mediante corrientes de aire, por lo que el calor podría modificarse de acuerdo con las estaciones; los precios de los pasajes resultarían sorprendentemente bajos, debido al poco costo de la construcción y de los gastos de mantenimiento... Se olvidaba, o se dejaba aparte cualquier consideración referente a los problemas de la gravitación y del deterioro por el uso.

Todo eso reapareció en mi conciencia en aquel momento.

Así que aquella "Utopía" se había vuelto realidad, ¡y aquellos dos cilindros que tenía frente a mí partían desde este mismísimo lugar, pasaban luego bajo el Atlántico, y finalmente alcanzaban la costa de Inglaterra!

A pesar de la evidencia, no conseguía creerlo. Que los tubos estaban allí, era algo indudable, pero creer que un hombre pudiera viajar por semejante ruta... ¡jamás!

–Obtener una corriente de aire tan prolongada sería imposible –expresé en voz alta aquella opinión.

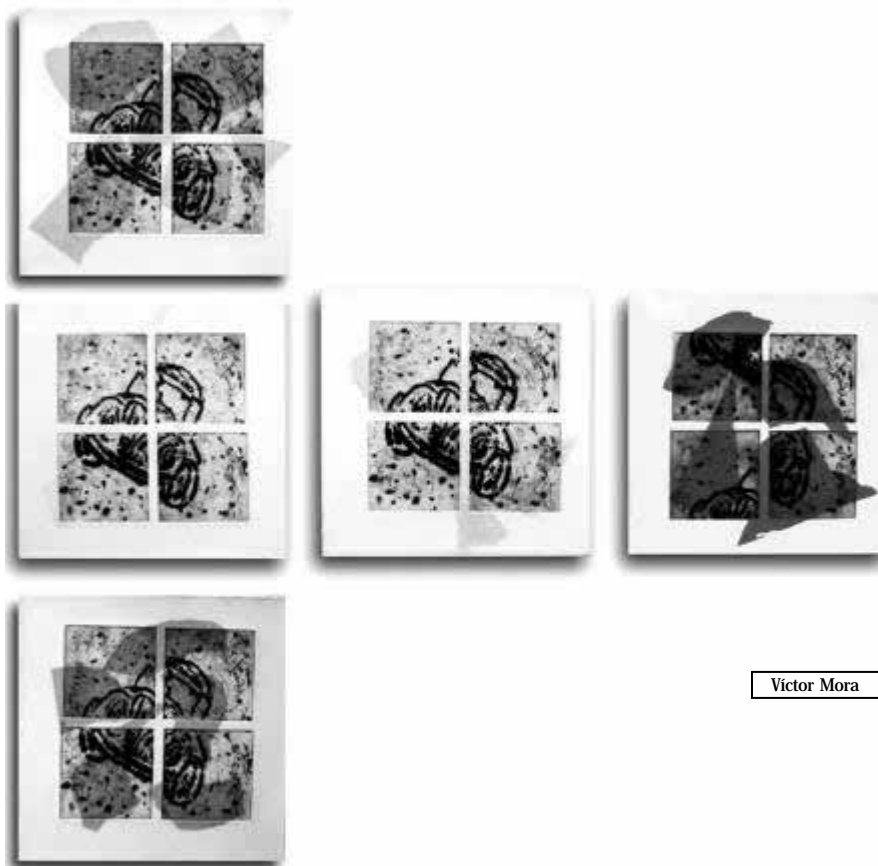
–Al contrario, ¡absolutamente fácil! protestó el coronel Pierce—. Todo lo que se necesita para obtenerla es una gran cantidad de turbinas impulsadas por vapor, semejantes a las que se utilizan en los altos hornos. Éstas transportan el aire con una fuerza prácticamente ilimitada, propulsándolo a mil ochocientos kilómetros horarios... ¡casi la velocidad de una bala de cañón!... De manera tal que nuestros vehículos con sus pasajeros efectúan el viaje entre Boston y Liverpool en dos horas y cuarenta minutos.

–¡Mil ochocientos kilómetros por hora! –exclamé.

–Ni uno menos. ¡Y qué consecuencias maravillosas se desprenden de semejante promedio de velocidad! Como la hora de Liverpool está adelantada con respecto a la nuestra en



Mel



Victor Mora

cuatro horas y cuarenta minutos, un viajero que salga de Boston a las 9, arribará a Liverpool a las 3,53 de la tarde. ¿No es éste un viaje hecho a toda velocidad? Corriendo en sentido inverso, hacia estas latitudes, nuestros vehículos le ganan al Sol más de novecientos kilómetros por hora, como si treparan por una cuerda movediza. Por ejemplo, partiendo de Liverpool al mediodía, el viajero arribará a esta estación a las 9,34 de la mañana... O sea, más temprano que cuando salió. ¡Ja! ¡Ja! No me parece que alguien pueda viajar más rápidamente que eso.

Yo no sabía qué pensar. ¿Acaso estaba hablando con un maniático?... ¿O debía creer todas esas teorías fantásticas, a pesar de las objeciones que brotaban de mi mente?

–Muy bien, ¡así debe ser! –dije–. Aceptaré que los viajeros puedan tomar esa ruta de locos, y que usted puede lograr esta velocidad increíble. Pero una vez que la haya alcanzado, ¿cómo hará para frenarla? ¡Cuando llegue a una parada todo volará en mil pedazos!

–¡No, de ninguna manera! –objetó el coronel, encogiéndose de hombros–. Entre nuestros tubos (uno para irse, el otro para regresar a casa), alimentados consecuentemente por corrientes de direcciones contrarias, existe una comunicación en cada juntura. Un destello eléctrico nos advierte cuando un vehículo se acerca; librado a su suerte, el tren seguiría su curso debido a la velocidad impresa, pero mediante el simple giro de una perilla, podemos accionar la corriente opuesta de aire com-

primido desde el tubo paralelo y, de a poco, reducir a nada el impacto final. ¿Pero de qué sirven tantas explicaciones? ¿No sería preferible una demostración?

Y sin aguardar mi respuesta, el coronel oprimió un reluciente botón plateado que salía del costado de uno de los tubos. Un panel se deslizó suavemente sobre sus estrías, y a través de la abertura así generada, alcancé a distinguir una hilera de asientos, en cada uno de los cuales cabían cómodamente dos personas, lado a lado.

–¡El vehículo! –exclamó el coronel–. ¡Entre!

Lo seguí sin oponer la menor resistencia, y el panel volvió a deslizarse detrás de nosotros, retomando su anterior posición.

A la luz de una lámpara eléctrica, que se proyectaba desde el techo, examiné minuciosamente el artefacto en que me hallaba.

Nada podía ser más sencillo: un largo cilindro, tapizado con prolijidad; de extremo a extremo se disponían cincuenta butacas en veinticinco hileras paralelas. Una válvula en cada extremo regulaba la presión atmosféri-



Alejandro Caballero

ca, de manera que entraba aire respirable por un lado, y por el otro se descargaba cualquier exceso que superara la presión normal.

Luego de perder unos minutos en este examen, me ganó la impaciencia:

–Bien –Dije–. ¿Es que no vamos a arrancar?

–¿Si no vamos a arrancar? –exclamó el coronel Pierce–. ¡Ya hemos arrancado!

Arrancado... sin la menor sacudida... ¿cómo era posible?.. Escuché con suma atención, intentando detectar cualquier sonido que pudiera darme alguna evidencia.

¡Si en verdad habíamos arrancado... si el coronel no me había estado mintiendo al hablarme de una velocidad de mil ochocientos kilómetros por hora... ya debíamos estar lejos de tierra, en las profundidades del mar, junto al inmenso oleaje de cresta espumosa por sobre nuestras cabezas; e incluso en ese mismo instante, probablemente, confundiendo al tubo con una serpiente marina monstruosa, de especie desconocida, las ballenas estarían batiendo con furiosos coletazos nuestra larga prisión de hierro!

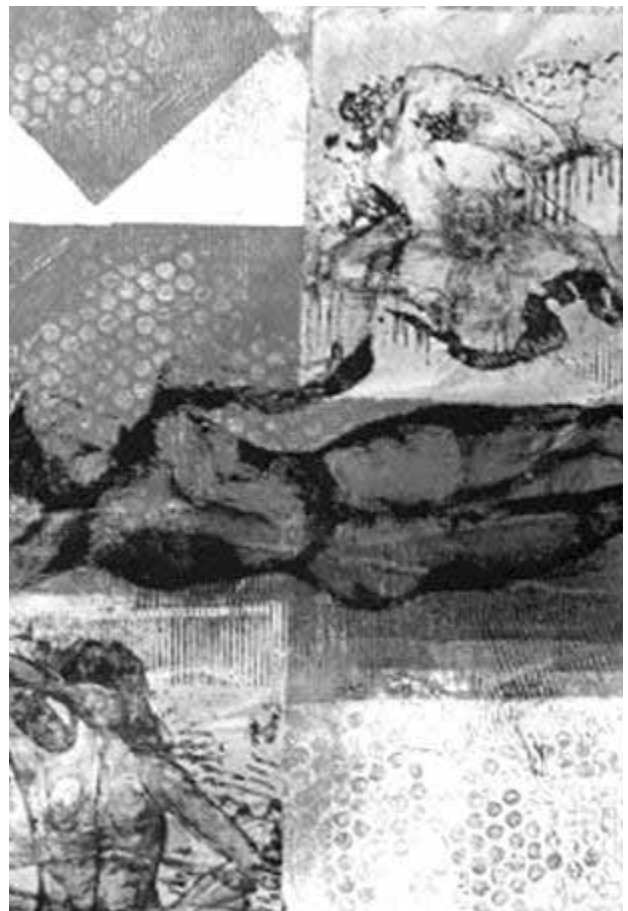
Pero no escuché más que un sordo rumor, provocado, sin duda, por la traslación de nuestro vehículo. Y ahogado por un asombro incomparable, incapaz de creer en la realidad de todo lo que estaba ocurriendo, me senté en silencio, dejando que el tiempo pasara.

Luego de casi una hora, una sensación de frescura en la frente me arrancó de golpe del estado de somnolencia en que había caído paulatinamente.

Alcé el brazo para tocarme la cara: estaba mojada.

¿Mojada? ¿Por qué estaba mojada? ¿Acaso el tubo había cedido a la presión del agua... una presión que obligadamente sería formidable, pues aumenta a razón de una “atmósfera” por cada diez metros de profundidad?

Fui presa del pánico. Aterrorizado, quise gritar... y me encontré en el jardín de mi casa, rociado generosamente por la violenta lluvia que me había despertado. Simplemente, me había quedado dormido mientras leía el artículo de un periodista norteamericano, referido a los extraordinarios proyectos del capitán Pierce... quien a su vez, mucho me temo, también había sido soñado. ■



Guadalupe Rosas