

Los Aeroplanos De Brescia

Comentario [LT1]:

Franz Kafka

"*La Sentinella Bresciana* del 9 de setiembre de 1909 anuncia complacida lo siguiente: Tenemos en Brescia una multitud nunca vista, ni siquiera en tiempos de las grandes carreras de automóviles; los huéspedes de Venecia, Liguria, Piamonte, Toscana, Roma y hasta de Nápoles, las grandes personalidades de Francia, Inglaterra y América se agolpan en nuestras plazas, en nuestros hoteles, en todos los rincones de las viviendas particulares; todos los precios aumentan excelentemente; los medios de transporte no alcanzan para llevar a la multitud al circuito aéreo; las instalaciones del aeródromo no alcanzan para más de dos mil personas; muchos miles deben renunciar a obtenerlas; sería necesaria la fuerza militar para proteger los bufetes; en los lugares baratos se instalan durante todo el día cincuenta mil personas."

Cuando mis dos amigos y yo leemos esta noticia sentimos valor y miedo a la vez. Valor: pues con semejante multitud todo suele ocurrir de manera graciosamente democrática, y donde no hay lugar, no hay necesidad de buscarlo. Miedo: miedo por la organización italiana de tales empresas, miedo de las comisiones que nos atenderán, miedo de los ferrocarriles a los que la *Sentinella* acostumbra a atribuir retrasos de cuatro horas. Todas las expectativas son falsas, todos los recuerdos de Italia se mezclan de alguna manera, se confunden, no se puede confiar en ellos.

Mientras vamos entrando en el negro agujero de la estación ferroviaria de Brescia, donde los hombres gritan como si ardiera el suelo bajo sus pies, nos conminamos uno al otro seriamente a permanecer unidos suceda lo que suceda. ¿No entramos acaso con cierta predisposición hostil?

Bajamos; un coche que apenas se sostiene sobre sus cuatro ruedas nos acoge; el cochero está de muy buen humor; cruzamos las calles casi desiertas hasta el Palazzio de la Comisión, en el que se pasa por alto nuestra malignidad, como si no existiera; nos enteramos de todo lo necesario. El hostel que se nos aconseja nos parece a primera vista el más sucio que jamás hayamos contemplado, pero bien pronto deja de ser tan desagradable. Una suciedad que, en fin, está allí y de la que no se vuelve a hablar; una suciedad que ya no se transforma, que se ha vuelto vernácula, que en cierto sentido hace más sólida y terrestre la vida humana; una suciedad de la que el posadero nos sale presuroso al encuentro, orgulloso de sí mismo, piadoso, moviendo los codos y arrojando con sus manos (donde cada uno de los dedos es un cumplido) nuevas y renovadas sombras sobre su rostro, entre continuas reverencias, que reconocemos de nuevo en el aeródromo, por ejemplo, en Gabriele D'Annunzio; a decir verdad, ¿quién podría tener aún algo contra esta suciedad?

El aeródromo está en Montechiari; se llega con el tren local que va a Mantua; apenas una hora de viaje. Las vías de este ferrocarril van por la carretera general los trenes ruedan modestamente, ni más altos ni más bajos que el resto del tránsito, entre los ciclistas que penetran con los ojos casi cerrados en la polvareda, entre los coches completamente inútiles que llenan toda la provincia, que llevan pasajeros, tantos como se quiera, y que así y todo son inconcebiblemente rápidos, y entre los automóviles a menudo enormes que con sus múltiples señales simplificadas por la velocidad quieren saltar, desatados, unos sobre otros.

A veces, se pierde toda esperanza de llegar al circuito con este tren lamentable. Todo ríe alrededor de uno, a derecha e izquierda las risas invaden el tren. Yo estoy en una plataforma, apretado contra un gigante de pie con las piernas abiertas sobre los topes de dos vagones, en medio de una lluvia de hollín y polvo que cae de los techos endeblados de los vagones sacudidos. Dos veces nos detenemos para esperar que pase el tren en sentido contrario, con tanta paciencia y tanto tiempo que parecería estar esperando un encuentro casual. Pasamos de largo con lentitud por algunas aldeas; cartelones estridentes aparecen aquí y allá con anuncios de la última carrera automovilística; las plantas del borde de la carretera son irreconocibles bajo la blanca polvareda.

El tren acaba por detenerse del todo, tal vez porque ya no puede más. Un grupo de automóviles frena al mismo tiempo; a través del polvo divisamos no lejos de allí una agitación de banderas múltiples que, fuera de quicio y tropezando contra el suelo accidentado, corre literalmente hacia los automóviles.

Hemos llegado. Delante del aeródromo hay una gran plaza con dudosas casitas de madera, frente a las cuales hubiéramos esperado otros carteles y no los de: *Garage, Grana Buffet International*, etcétera. Mendigos atroces, engordados en sus carritos, tienen sus brazos hacia el camino; debido a la prisa uno siente tentaciones de saltar por encima de ellos. Miramos arriba, pues para eso hemos venido. ¡Gracias a Dios no vuela nadie todavía! No nos apartamos de la carretera y, sin embargo, no se nos atropella. En medio y detrás de los mil carricoches brinca la caballería italiana a su encuentro. Orden y accidente parecen imposibles por igual.

Una vez en Brescia, quisimos llegar con rapidez a una determinada calle que creíamos bastante alejada de donde estábamos. Un cochero nos pide tres liras, le ofrecemos dos. El cochero renuncia al viaje y sólo por amistad nos da una idea de la terrible distancia a que se encuentra la calle. Empezamos a avergonzarnos de nuestra oferta. Bien, tres liras. Subimos, tres vueltas del coche por breves callejuelas y ya estamos. Otto, más enérgico que nosotros dos, explica que, desde luego, nada más lejos de su ánimo que pagar tres liras por un viaje de un minuto. Una lira es más que suficiente. Ahí tiene una lira. Ya es de noche, la calleja está

desierta, el cochero es robusto. Monta en tal cólera que parecería una estafa. Qué se han creído. Tres liras son el trato y tres liras debe pagarse; vengan tres liras o, de lo contrario, ya verán.

Otto: — ¡La tarifa o la policía!

— ¿Tarifa? Aquí no hay tarifas. ¿Dónde habría tarifas para esto?

Había sido un trato para un trayecto nocturno, pero, en fin, si le dábamos dos liras, nos dejaba ir.

Otto, terrorífico: — ¡La tarifa o la policía!

Un poco de gritería y búsqueda, y luego sale a luz una tarifa ilegible por la suciedad. Nos ponemos de acuerdo y le pagamos una lira y media; el cochero sigue su camino por la callejuela estrecha por donde le es imposible doblar; no sólo está enfurecido, sino también triste, me parece. Pues, desgraciadamente, nuestra conducta no ha sido la debida; ésa no es forma de entrar en Italia; en algún otro país podrá estar bien, pero allí no. ¡Pero quién se acuerda con la prisa! No hay nada que reprocharse, es imposible convertirse en italiano a la semana escasa de llegar.

Pero el arrepentimiento no debe echarnos a perder la alegría de entrar en el campo de aviación; un arrepentimiento traería otro y saltamos más que andamos por el aeródromo, poseídos de un entusiasmo que, bajo este sol, invade de pronto una a una todas las articulaciones.

Pasamos de largo frente a los hangares que, con sus cortinas bajas, parecen escenarios clausurados de comediantes nómadas. Sobre los galpones aparecen los nombres de los aviadores cuyos aparatos albergan y, más arriba, el tricolor patrio. Leemos los nombres: Cobiانchi, Cagno, Rougier, Curtiss, Moucher (un triestino que lleva colores italianos, pues confía más en ellos que en los nuestros), Anzani, Club de los Aviadores Romanos. ¿Y Blériot?, preguntamos. Blériot, en quien habíamos estado pensando todo el tiempo, ¿dónde está Blériot?

Dentro de la parcela cercada que rodea su hangar, Rougier corre en mangas de camisa; es un hombre pequeño, de nariz llamativa. Está ocupado en una actividad extrema y un poco confusa: agita los brazos y mueve animadamente las manos mientras, camina, se palpa por todos lados, envía a sus ayudantes al interior del hangar, los llama de vuelta, va él mismo apartando a todos, entra, mientras su mujer, ataviada con un vestido ajustado y blanco y un pequeño sombrero negro muy encasquetado, levemente separadas sus piernas bajo el corto, abrigo, mira al vacío caluroso; una mujer de negociéis, con todas las preocupaciones en su cabecita.

Frente al hangar vecino se sienta Curtiss. Esta completamente solo. Detrás de las cortinas que el viento levanta un poco se alcanza a divisar su aparato; es de los más grandes, según dicen. Cuando pasamos delante de él. Curtiss sostiene en alto el *New York Herald* y lee unas líneas de uno de los costados superiores; al cabo de media hora volvemos a pasar delante de él; ya está en el centro de la página; otra media hora después la ha terminado y empieza otra. Al parecer no ha de volar hoy.

Nos volvemos y contemplamos el vasto campo. Es tan grande que todo lo que está en él parece abandonado: el asta de llegada cerca de nosotros, el mástil de señales a lo lejos, la catapulta de lanzamiento en algún lugar a la derecha, un automóvil de la Comisión, que agita al viento su banderín amarillo, una curva por el campo, se detiene envuelto en su propia

polvareda y sigue su camino.

En esta tierra casi del trópico se ha instalado un desierto artificial, están reunidas aquí la alta nobleza de Italia, brillantes damas de París y miles de otras personas, para contemplar durante muchas horas, con ojos entrecerrados, este soleado desierto. En el campo no hay nada de lo que comúnmente da cierta variedad a los campos deportivos. Faltan las bellas caballerizas de los hipódromos, las rayas blancas de las canchas de tenis, el fresco césped de los campos de fútbol, los pétreos desniveles de los autódromos y velódromos. Sólo en dos o tres oportunidades durante la tarde atraviesa la llanura alguna cabalgata policroma. Las patas de los caballos son invisibles bajo la polvareda; la uniforme luz del sol no se altera hasta pasadas las cinco de la tarde. Y para que nada perturbe la visión de la muchedumbre que llena las localidades baratas trata de satisfacer necesidades del oído y de la impaciencia. El público de las tribunas más costosas, situadas detrás de nosotros, está tan silencioso que puede confundirse tranquilamente con la mudez de la llanura desierta.

A un lado de la valla de madera que limita el campo se encuentra un grupo de gente.

— ¡Qué pequeño! — exclama en francés un coro de voces suspirantes.

¿Qué pasa? Nos abrimos paso. En el campo hay un pequeño aeroplano amarillento muy cerca de nosotros; lo están preparando para volar. Ahora vemos también el hangar de Blériot y, al lado, el de su discípulo Leblanc; ambos se hallan emplazados dentro del mismo campo. Apoyado en una de las alas del aparato aparece, inmediatamente, reconocible, Blériot, y mira, la cabeza firme sobre el cuello, el movimiento de los dedos de sus mecánicos, que manipulan en el motor.

¿Con esta insignificancia de aparato piensa remontarse por los aires? Realmente, es más fácil andar por el agua. Al principio, se puede uno ejercitar en los charcos, luego en los estanques, después en los ríos y sólo mucho más tarde en la mar; para los aviadores, en cambio, no existe más que la etapa del mar. Ya está Blériot en su puesto, empuñando con la mano alguna palanca, pero deja todavía que los mecánicos examinen el aparato como si fueran niños muy aplicados. Mira lentamente hacia donde estamos nosotros, mira a un lado y a otro, pero su mirada no ve, sino que se concentra en sí misma. Ahora va a volar, nada más natural. Ese sentimiento de lo natural mezclado con el sentimiento universal de lo extraordinario, que no se aparta de él, le da esa apostura.

Uno de los ayudantes coge una de las aspas de la hélice, tira de ella, hay una sacudida, se oye algo parecido a la respiración de un hombre vigoroso mientras duerme; pero la hélice vuelve a detenerse. Se la prueba otra vez, se la prueba diez veces; a veces, la hélice se para en seguida; a veces da girando un par de vueltas. Debe de ser el motor. Otra vez a trabajar en él; los espectadores se cansan más que los participantes. Todos los rincones del motor son aceitados; son aflojadas y ajustadas tuercas ocultas; un hombre corre hacia el hangar y vuelve trayendo una pieza de repuesto; pero tampoco sirve; corre de vuelta y, en cuclillas, la martilla sobre el suelo del hangar, sosteniéndola entre sus piernas. Blériot toma el puesto del mecánico, el mecánico toma el puesto de Blériot, tercia Leblanc.

Prueba un hombre la hélice, luego otro hombre. Pero el motor es despiadado, como un alumno al que se ayuda repetidas veces: la clase dice que no, no, mas él no sabe, vuelve a interrumpirse, vuelve a hacerlo siempre en el mismo sitio y acaba por renunciar. Blériot se queda sentado un rato en su asiento; está silencioso; sus seis ayudantes le rodean sin moverse; todos parecen ensimismados.

Los espectadores pueden tomar aliento y mirar a su alrededor. La joven esposa de Blériot se acerca a él, seguida de dos niños. Cuando su marido no puede volar, ella se disgusta, y

cuando vuela, tiene miedo; por lo demás, su vestido es un poco abrigado para la temperatura reinante.

Se hace girar otra vez la hélice, tal vez mejor que antes, tal vez peor; el motor empieza a funcionar ruidosamente, como si no fuese el mismo de hace un instante; cuatro hombres sostienen la cola del aparato, y los golpes silenciosos del viento lanzado por la hélice atraviesan sus ropas de trabajo. No se oye una palabra; el ruido de la hélice parece gobernarlo todo; ocho manos sueltan el aparato, que corre sobre la tierra como una persona torpe sobre un piso de parqueté.

Se hacen muchas otras tentativas de vuelo y todas terminan de imprevisto. Cada una impulsa al público hacia lo alto; los sillones de paja, en los que se puede mantener uno en equilibrio y estirar al mismo tiempo los brazos, y mostrar, también al mismo tiempo, esperanza, miedo y alegría, se doblan hacia atrás. Durante las pausas, la nobleza italiana recorre las tribunas. Saludos recíprocos, reverencias, reconocimientos; hay abrazos, se sube y baja las gradas. Uno señala a otro a la *principessa* Laetitia Savoia Bonaparte; a la *principessa* Borghese, una señora de cierta edad cuyo rostro parece comprensivo; pero desde cerca, sus mejillas se pliegan extrañamente sobre las comisuras de los labios. Gabriele D'Annunzio, pequeño y débil, parece bailar tímidamente delante del *conté* Oldofredi, uno de los hombres más importantes de la Comisión. De la tribuna y por encima del cerco emerge el rostro severo de Puccini detrás de una nariz que bien podría considerarse propia de un bebedor.

Pero a estas personas sólo se las divisa si se las busca; en general, no se ve más que altas damas a la moda, que lo desvalorizan todo. Prefieren caminar a permanecer sentadas; sus vestidos no les permiten sentarse bien. Todos los rostros, velados a la usanza asiática, pasan envueltos en una leve penumbra. El vestido, suelto en el busto, hace que desde atrás la figura toda parezca un poco recatada. Cuando estas damas aparecen tímidamente producen una impresión indecisa de desasosiego. El corpiño bajo, casi imperceptible; el talle más ancho que de costumbre, porque todo lo demás es ceñido: mujeres que quieren ser abrazadas más abajo.

El aparato que había sido expuesto hasta ahora era sólo el de Leblanc. Pero ya llega el aparato con el que Blériot cruzó el canal; nadie lo ha dicho, todos los saben: éste es su aparato. Una larga pausa, y Blériot está en el aire. Se divisa su torso rígido, emergiendo sobre las alas; sus piernas se hunden profundamente, como si fueran parte de la maquinaria. El sol se ha inclinado y, bajo el techo de las tribunas, atraviesa el espacio e ilumina las alas en vuelo. Todos miran hacia arriba, hacia Blériot; en ningún corazón hay sitio para otro. Vuela trazando un pequeño círculo y luego aparece casi verticalmente sobre nosotros. Todo el mundo estira el cuello y mira cómo el aeroplano oscila y es estabilizado por Blériot y remontado aún a mayor altura. ¿Que pasa? Allí arriba, a veinte metros de la tierra, hay un hombre aprisionado en una armazón de madera defendiéndose de un peligro invisible, asumido en forma voluntaria. Nosotros, en cambio, estamos abajo, apretujados e insubstanciales, y contemplamos a aquel hombre.

Todo sale bien. El mástil de señales indica que el viento se ha vuelto más favorable y que Curtiss volará por el Gran Premio de Brescia. ¿Así que es cierto? No bien se da uno cuenta de ello, ruge el motor de Curtiss; apenas se le ve a él, ya se aleja volando, ya vuela sobre la llanura que se extiende ante él, en dirección a los bosques lejanos que parecen subir, ellos también, cada vez más. Vuela largo rato sobre los bosques, desaparece; miramos hacia los bosques; no hacia él. Detrás de unas casas, Dios sabe dónde, vuelve a aparecer a la misma altura que antes y se precipita en nuestra dirección; sube, se alcanza a ver cómo se inclinan oscuros los planos inferiores del biplano; baja, brillan al sol los planos superiores. Vuela en

torno del mástil de señales y gira indiferente en dirección contraria de la ruidosa salutación, y luego en línea recta, hacia el sitio de donde apareció; vuelve a empequeñecerse y a quedar solo. Da cinco vueltas iguales, vuela 50 kilómetros en 49'24" y obtiene el Gran Premio de Brescia, consistente en 30.000 liras. Es una obra perfecta, pero las obras perfectas no pueden ser apreciadas, de obras perfectas se considera, al fin, capaz todo el mundo; para realizar obras perfectas no parece necesaria ninguna clase de valor. Y mientras Curtiss trabaja solo allá sobre los bosques, mientras su mujer, tan conocida por todos, se preocupa por él, la multitud casi lo ha olvidado. Sólo se oye la queja unánime porque no vuela Calderara (su aparato está roto). o porque Rougier hace ya dos días que manipula en su Voisin, o porque *Zodiaco*, el dirigible italiano, todavía no ha llegado. Sobre el accidente de Calderara corren rumores tan honrosos que se creería que el cariño de la nación lo podría elevar más seguramente por los aires que su avión Wright.

Aún no ha terminado Curtiss su vuelo, y en tres hangares ya comienzan a rugir los motores como impulsados por una explosión de entusiasmo. El viento y el polvo golpean desde direcciones opuestas. No bastan dos ojos. Uno se revuelve en su asiento, vacila, empuja a cualquiera, pide disculpas; otro vacila, arrastra a uno consigo, y uno recibe las gracias. Comienza a caer la temprana noche del otoño italiano; ya no es posible ver el campo con nitidez.

¡En el mismo momento en que Curtiss pasa de largo después de su vuelo triunfal y, sin mirar, sonríe un poco y se quita la gorra, inicia Blériot un pequeño vuelo circular, del que todos lo creen de antemano capaz! No se sabe si aplauden a Curtiss o a Blériot o a Rougier, cuyo gran aparato se lanza ahora por los aires. Rougier está sentado frente a sus palancas como un señor delante de su mesa de despacho, a la cual se llega por una escalerilla situada a sus espaldas. Sube en pequeños círculos, sobrevuela a Blériot, lo convierte en espectador y no deja de ascender.

Si queremos conseguir un coche, tenemos que irnos en seguida. Mucha gente se apretuja ya junto a nosotros. Se sabe que este vuelo es sólo un experimento; como son cerca de las siete, no se lo registra oficialmente. En la explanada del aeródromo están los chóferes y los sirvientes; señalan el sitio donde vuela Rougier; delante del aeródromo están los cocheros, con sus coches estacionados; señalan el sitio donde vuela Rougier; dos trenes repletos de gente no se mueven a causa de Rougier. Por suerte conseguimos un coche; el cochero se acuclilla delante de nosotros (no hay pescante) y, convertidos de nuevo en existencias independientes, partimos. Mas comenta con mucha razón que se podría y debería organizar algo parecido en Praga. No necesitaba ser una carrera aérea, opinaba él. aunque también esto valdría la pena; de todos modos, sería fácil invitar a un aviador, y ninguno de los interesados se arrepentiría. El asunto sería tan sencillo; Wright está volando actualmente en Berlín. Habría que persuadir, pues, a la gente a hacer el pequeño rodeo que significa pasar por Praga. Nosotros dos no respondemos nada; primero, porque estamos fatigados, y segundo, porque no tenemos nada que agregar. El camino dobla y Rougier aparece tan alto que se creería que pronto ha de fijar su residencia en las estrellas próximas a mostrarse en el cielo que se tiñe de oscuridad. No cesamos de dar vueltas y mirar hacia arriba; en ese momento, Rougier se eleva cada vez más, mientras nosotros nos hundimos cada vez más en la *campagna*.

Libros Tauro

<http://www.LibrosTauro.com.ar>