# EL HEROE

Los médicos ensayaron en vano la respiración artificial. Al cabo, desalentados, cesaron. El ahogado no daba señales de vida.

—Es inútil. No hay nada que hacer. Está muerto—dijo el doctor que dirigía la operación.

Sí, estaba muerto. Había muerto como un héroe, como un héroe sin premeditación. Su oficio era héroe, pero estaba ya retirado. En las ocasiones profesionales en que tuvo que hacer cara a la muerte y cumplió su deber, la Descarnada pasó a su lado sin fijarse. Y aquella mañana había salido sin la menor intención heroica, con su traje de franela, su flor en el ojal, la pipa en la boca, la roja cara bien afeitada. Se fué a la playa, como solía, y allí se puso a leer su "Times", respirando las auras marinas. De pronto, unos gritos. Unos bañistas imprudentes están ahogándose.

El general, pues era un general el paseante de la playa, no lo pensó un instante. Dejó su pipa, dejó su "Times" y se lanzó al agua, vestido, en socorro de los bañistas. Tenía sesenta y siete años. Al principio nadó vigorosamente. El mar estaba fuerte y picado. Una ola le arrastró. Cuando le pescaron era cadáver. Uno de los bañistas fué salvado, el otro o la otra, pues era una señorita, sucumbió con el hombre generoso que había jugado y perdido su vida por auxiliar a los que estaban en peligro. El viejo general entró en la barca de Caronte llevando galantemente de la mano a la que había querido salvar.

* * *

El general no era un general de salón. Había hecho la campaña del Transvaal, había servido en la gran guerra universal. En la guerra africana había visto con cólera y asombro fundirse los brillantes regimientos de "higlanders" de lord Methuen bajo el fuego de los comandos boers, sin explicarse cómo podían vencer a los soldados veteranos de Su Graciosa Majestad aquellos granjeros y pastores, milicianos improvisados.

Sus humanidades de colegio, quizás olvidadas, no le permitirían comprender que los héroes de la "Ilíada" no estaban siempre en el atavío guerrero y en la actitud bélica en que los presentan los dibujos de Flaxmann, sino que eran en la paz agricultores, pastores y comerciantes. Los cerdos que apacentaba el porquero Eumeo, a quien fué dado recibir al prudente Ulises cuando retornó a la patria, acabadas las aventuras náuticas que cuenta la "Odisea", eran parte principal de la riqueza del sagaz rey de Itaca. Después asistió el general, que tal vez era entonces capitán o mayor, al desquite triunfal preparado por los dos hombres de acero que envió Inglaterra: el mariscal lord Roberts y Kitchener, el organizador de los grandes "raids" de caballería que barrieron los restos de los comandos; Kitchener, a quien esperaba la muerte misteriosa en el mar, en un buque asesinado por una mina o un torpedo.

Ni en la guerra africana ni en la mundial de las naciones se le ofreció al general el momento glorioso del heroísmo, del heroísmo según los cánones de la imaginación vulgar. Fué, sin duda, un cumplidor del deber militar. El plomo y los gases respetaron su vida. La gran guadaña, segadora de existencias, no le alcanzó. Y aquella mañana tranquila, en la playa pacífica de St. Leonards, le esperaba el final heroico, de un heroísmo sereno, abnegado, limpio de toda pompa y vanidad.

* * *

Fué un héroe de la más noble especie. Merecería una estatua. Mas los hombres han hecho del culto al heroísmo un culto bélico. La herencia guerrera los ha habituado a representarse al héroe como un ser imponente y temible para los mortales, como un sacrificador y no como un salvador.

Desde las inscripciones triunfales de los reyes de Egipto y de Asiria hasta la prosa, erizada de adjetivos belicosos, de las hojas "jingoes" modernas, la representación del héroe como ministro de la destrucción no ha hecho más que variar de estilo y de atavío. Espiritualmente conserva la cimera ideada para espantar al enemigo.

Vencer al miedo en la función bélica, domeñar a la carne apegada a la vida es, sin duda, una bella victoria moral. La facilitan la embriaguez del instante, el sentimiento del honor, la conciencia del deber, el furor homicida que sugiere el instinto de conservación para no ser muerto.

Se ha dicho que en la Gran Guerra embriagaban con éter a las tropas de choque enviadas a tomar una trinchera. La batalla, en sí misma, tiene su éter, su embriaguez impulsiva. Los pánicos que arrastran a hombres animosos en otros lances de armas obedecen a la disipación de esa atmósfera excitante.

El miedo, sentimiento natural, ante el peligro recobra sus fueros. Hasta el miedo hace héroes, ya por la sensación de los riesgos de la cobardía, ya por una reacción de vergüenza e indignación contra sí mismo. "¿Tiemblas, carne vil?—se dice Turena, sorprendiéndose un temblor involuntario—. Pues todavía te he de poner en mayores peligros."

El heroísmo puro, sin obligación, sin éter químico ni espiritual, sin furor homicida, es el más noble. Ofrece la flor del sacrificio sin mezcla de motivos personales y utilitarios. Así fué el del general inglés Jenkins, que uno de estos días, a los sesenta y siete años, se arrojó al mar en St. Leonards para socorrer a unos bañistas que se estaban ahogando. Héroe de la paz, no alcanzará las coronas épicas, pero deja la herencia moral de una hermosa muerte.

ANDRENIO

*(Prohibida la reproducción.)*

VALLADOLID
HOTEL INGLATERRA
GRAND CONFORT

## LOS CIELOS DE MAÑANA

# Una ojeada al presente y al futuro de la aviación

*(Exclusiva de EL SOL)*

## POR EL COMANDANTE R. E. BYRD

La línea ideal trazada por el coronel Lindbergh en el espacio al dar el salto de Nueva York a París marca una nueva era en la Aviación. Digo esto, no porque la gran proeza realizada por Lindbergh introduzca modificación alguna en la base científica de la Aviación, sino por haber promovido un extraordinario y, a mi juicio, duradero interés hacia la navegación aérea.

Al llevar a cabo el hazañoso hecho, Lindbergh quedó consagrado no sólo héroe mundial y embajador de América en Europa, sino, lo que es más importante aún desde el punto de vista de la Aeronáutica: embajador de la Aviación en todo el orbe.

El vuelo de Lindbergh, primero de los efectuados desde Nueva York a Europa—seguido tan de cerca por el aún más prolongado de Chamberlin y por el mío—, indujo al vulgo a fijar la mirada no solamente en los enormes progresos de la navegación aérea, sino, además, en las posibilidades de lo por venir.

Era esencialmente necesario ese interés popular, porque el desarrollo de la locomoción aérea no dependía exclusivamente de la actividad de unos cuantos precursores, sino de los cordiales anhelos de la multitud.

En los tempranos días del ferrocarril, las sibilantes locomotoras eran denominadas "monstruos del Infierno", y hasta se sostenía que debía la ley poner coto al funcionamiento de tales máquinas, por constituir una constante amenaza de muerte. Se consideraba a los primeros viajeros héroes temerarios, y aun algunos años más tarde pensábase del hombre que emprendía un viaje en ferrocarril que exponía seriamente la existencia. Sus familiares no recobraban la tranquilidad hasta haber recibido la noticia de la feliz llegada del viajero. Pero al cabo se acostumbró la gente al nuevo sistema de locomoción, y fué en progresión creciente la demanda de rápido trasporte por ferrocarril.

Se repitió el caso con el automóvil durante aquellos días en que todo vehículo de esa clase iba precedido por un hombre portador de una bandera roja para dar aviso de la proximidad de uno de esos artefactos.

Mas el automovilismo se desarrolló merced a la demanda popular de veloz trasporte. Al principio no siempre era rápido el coche sin caballos, que a menudo tenía que ser remolcado por un buen tronco, tras de un vuelco en la carretera. Sin embargo, los automovilistas de hace veinte años, en vez de desesperar, solicitaron mejores vehículos y lograron poseerlos. Mientras los ingenieros trabajaban en los laboratorios, no cesaban los fabricantes de introducir perfeccionamientos, en ardorosa competencia comercial. Si el automóvil se hubiera considerado como un juguete, como objeto de mero capricho, apenas habría mejorado su construcción en ese espacio de dos décadas. La demanda popular y la consiguiente competencia mercantil lo han convertido en lo que es hoy.

Esa demanda popular alboreaba ya en los dominios de la Aviación. Cuando el vuelo de Lindbergh, el de Chamberlin y el nuestro fulguraron en las mentes de millones de personas, y fomentarán la popular demanda de locomoción aérea, tanto como la aspiración a la propiedad de aeroplanos. Claro que de momento no será grande esa demanda; pero se irá ampliando—seguro estoy de ello—, y no han de trascurrir muchos años sin que la construcción de aviones constituya una industria estable y en constante desarrollo, sin que haya de depender de unos cuantos pedidos aislados, sino de una muy crecida cantidad de ellos.

Presumo que desde que Lindbergh realizó su asombrosa hazaña ha de haber aumentado el número de vuelos de aficionados. Probablemente cada pasajero, al ocupar su puesto a bordo, ceñida la cabeza por el casco de cuero, se habrá imaginado ser el propio Lindbergh, y, una vez en el aire, se habrá forjado la ilusión de hender la atmósfera en dirección a París. Pues bien: de aquí a unos años, muchos de esos pasajeros poseerán aviones y efectuarán en ellos viajes de placer o de negocios. De seguro que los actuales aficionados se hacen la siguiente reflexión: "Si Lindbergh ha llegado a París sin contratiempo, no ha de sucederme a mí nada en un vuelo cortito."

Sí; el público empieza a darse cuenta de que el aeroplano es un SEGURO medio de locomoción. Se ha tardado más de veinte años en conseguir esa seguridad; pero lo cierto es que está lograda. Acaso los adelantos más notables durante los últimos años han consistido en el perfeccionamiento de los motores de aviones.

Hoy el hombre normal puede practivar el pilotaje de su aeroplano sin mayor riesgo del que afronta en la conducción de su automóvil. Claro está que en uno y otro casos es posible el involuntario suicidio. Si al piloto le da por someter al aeroplano a ejercicios acrobáticos, lo probable será que halle la muerte, de igual manera que el deportista puede recorrer en su automóvil una curva a noventa y cinco kilómetros por hora y llegar a aquel mismo fatal resultado. Pero los hombres de semejante condición no necesitan gastarse el dinero en adquirir ni este ni aquel vehículos; la pistola o el veneno serían de igual eficacia para llevarlos a la tumba. Me refería al comienzo del párrafo al piloto corriente, no a esos valerosos jóvenes que deliberadamente arriesgan la vida en prácticas y experimentos encaminados al progreso de la Aviación.

El propietario de un avión que lo utiliza para su recreo o para trasladarse en poco tiempo de un lugar a otro puede estar casi tan seguro de llegar al término del viaje como un su amigo que efectúe igual recorrido en automóvil. Esta opinión no es sólo mía, como demostraré en el curso de mis artículos. Acaso la precedente aseveración sorprenda a los lectores, que con frecuencia leen la noticia de algún fatal o serio accidente de aviación. Mas téngase en cuenta que los vuelos normales constituyen algo tan usual, que no se los divulga, lo que no obsta para que la Aviación siga pareciendo un hecho tan fantástico, que el más leve accidente relacionado con semejante práctica merezca los honores de la publicidad. Lo que, por desgracia, no se difunde es el número de accidentes que se deben a la impericia o a la simple falta de precaución. Porque hay pilotos que se complacen en exponerse a innecesarios riesgos, como no faltan motoristas que se empeñen en superar la velocidad de un tren en cualquier cruce. Por otra parte, se registran no pocos accidentes inevitables en los servicios aéreos del Ejército y de la Armada, en los que es obligado sacrificar la seguridad a la eficiencia.

No es que me proponga dar la impresión de que el aeroplano está en la fase final de su perfeccionamiento. Lo que quiero decir es que, en su desarrollo, la Aviación acaba de vencer un punto muerto.

Se pregunta el público cuánto tiempo habrá de pasar para que esté el espacio tan poblado de aeropianos que se haga preciso el uso de señales destinadas a normalizar el tráfico aéreo y se impongan multas a los pilotos contraventores de lo dispuesto. O cuánto falta aún para que un avión permanezca estacionario en el aire sin que un vuelco obligue a sus ocupantes a "desalojarle y salir andando". Son preguntas formuladas en broma. Pero quienes atentamente hemos seguido los progresos de la Aviación sabemos que la palabra "imposible" no es ya lo que antes era.

Creo que muy pocas personas están en el secreto del estado actual de la Aviación ni de sus posibilidades para lo futuro. Se han resuelto muchos problemas; pero todavía quedan no pocos pendientes de solución. En esta serie de artículos trataré de explicar lo que este patrimonio con alas representa para todos nosotros.

En todos los tiempos, hasta en los prehistóricos, el género humano ha experimentado el ansia de volar. Y en nuestra época la humanidad ha adquirido ese don.

Cuando hace apenas veinticinco años el tosco artilugio construído por los hermanos Wright se sostuvo en el espacio durante unos segundos, el mundo cambió de dirección en su marcha. ¿Cuánto hemos avanzado en la nueva ruta? ¿Cuánto nos será dado avanzar todavía? ¿Qué es lo que se halla próximo?

* * *

Los postes marcadores de la meta de distancia avanzaron extraordinariamente con el vuelo de Chamberlin, que amplió el horizonte y mostró perspectivas de nuevas realizaciones, pero que, sobre todo, dejó fuera de duda que la locomoción aérea trasatlántica era completamente factible.

Me parece que el público casi no se da cuenta de que cada adelanto en materia de Aviación se basa en principios cuyo descubrimiento se debe a la ímproba labor de hombres de ciencia. Y se asombra el profano de que el autor de un modelo de aeroplano pueda calcular las condiciones de funcionamiento del aparato aun antes de que se haya iniciado su construcción. Sobre esto trataré en otro artículo.

Actualmente hay en los Estados Unidos cinco grandes centros universitarios bien dotados para el completo adiestramiento de ingenieros de Aeronáutica y para investigaciones de ese mismo carácter. Para decirlo todo: existen 23 Universidades y colegios en los que se desarrollan cursos de Aeronáutica, y para tales cursos en la Universidad de Nueva York se matriculan casi tantos alumnos como en las demás especialidades de la ingeniería a cargo de aquel mismo centro docente. Esto nos admira incluso a los que hemos seguido de cerca el creciente desarrollo de la Aviación. Dentro de pocos años, centenares de jóvenes imaginativos y con sólida preparación engrosarán el grupo de los cultivadores de la Aeronáutica, y a mi entender, todos ellos han de ser necesarios, dado el impulso que al interés popular por la Aviación han prestado Lindbergh y Chamberlin.

En las escuelas de referencia se definirán teorías y se realizarán experimentos científicos, misiones que no cabe confiar por entero a la industria de la Aviación en su estado presente, a pesar de haberse establecido buenos laboratorios técnicos por muchos constructores de aeroplanos. Pero las Empresas constructoras no pueden dedicarse esencialmente a experimentos fundamentales de muy dudosos resultados positivos. Esto incumbe a las escuelas, obligadas no sólo a enseñar lo ya conocido en la práctica de la Aviación, sino también a estimular las investigaciones.

Ya el avión ha alcanzado gran velocidad, adecuada resistencia y extenso radio de acción; pero todavía hace falta resolver centenares de problemas.

No hay quien pueda predecir la forma de un aeroplano dentro de un cuarto de siglo. Lo mismo puede ser la que ahora tiene que otra completamente distinta y basada en cualquier principio desconocido aún. Igual puede cruzar el aire a las alturas en que es usual hacerlo hoy que efectuarlo en la atmósfera enrarecida a más de quince, a más de treinta kilómetros de la superficie terrestre y a una velocidad incalculable. Ahora se preparan pruebas sobre esta última práctica, y respecto de ellas algo he de decir más adelante. Hasta aquí, el progreso de la Aviación se ha realizado conforme a las normas trazadas por los hermanos Wright.

Nuestros aviones utilizados para atravesar el Atlántico fueron construídos con arreglo al principio del aparato original de Wright, que, al elevarse sobre el terreno durante unos segundos, inauguró, hace menos de veinticinco años, el vuelo de artilugios más pesados que el aire. Ese principio básico era el siguiente: Cuando un plano ligeramente inclinado o curvado es impelido en el aire con velocidad suficiente, la presión del aire flúido, completada por la disminución de densidad del aire en la parte superior del plano, ocasiona la elevación de éste. Se trata de un sencillo principio, y era conocido mucho antes de que los hermanos Wright proveyesen de alas mecánicas al hombre.

En una laguna o un estanque puede comprobarse tal principio. Tómese una lámina metálica rectangular y átesele una cuerda cerca de uno de los lados menores; sumergida la plancha, tírese de la cuerda en sentido longitúdinal, y se verá cómo la lámina no rastrea el fondo, sino que asciende y avanza por la superficie, cabeceando y con leves descensos y ascensiones, como lo hizo en el aire el primer aparato Wright, pero demostrando la certeza del principio, a cuya aplicación mecánica, con el mayor número posible de refinamientos y adelantos, se reduce en síntesis la historia de la Aviación.

El aire es un flúido como el agua, pero de menos densidad que ésta, por lo que el objeto que lo atraviesa ha de ir a una velocidad suficiente para que se produzca la presión capaz de elevarlo.

Igualmente se demuestra el principio con una cometa, que no puede elevarse en las calmas, por lo que el chico que aspira a remontarla ha de aprovechar la resistencia que ofrecen las corrientes de aire, para lo cual ha de correr sosteniendo la cuerda sujeta a la pandorga, y aunque logre elevarla un poco merced a una suave corriente de aire, se ve obligado a imprimir al juguete violentas sacudidas para aumentar así la presión. Si la corriente es impetuosa, la cometa vuela con facilidad, porque el viento ofrece la necesaria resistencia. Y en el caso del avión, impelido el aparato a través del aire, proporciona su propia resistencia al flúido.

Podría el hombre estar volando desde hace un siglo o más tiempo todavía si se hubiera descubierto el modo de impulsar velozmente un plano a través del aire sin el peligro de un brusco descenso. Con motores de vapor realizaron experimentos, hace casi un siglo, dos ingleses, llamados Henson y Stringfellow, quienes construyeron un pequeño modelo que recorrió una corta distancia. Pero tanto el motor como el combustible eran demasiado pesados para aplicarlos a un aparato de dicha adecuadas al trasporte de una persona. Mucho antes de esto, Leonardo de Vinci, más conocido como gran artista exclusivamente, a pesar de haber dedicado a la pintura el mínimo de su actividad, estudió muy a fondo las teorías de la aerodinámica, y, de haber poseído uno de los modernos motores de gasolina, hubiera podido pasar a la Historia tanto en calidad de padre de la Aviación como en la de autor del retrato de Monna Lisa.

Pero el desarrollo del aparato más pesado que el aire y portador del hombre había de esperar al descubrimiento del moderno motor de combustión interna.

Como el mayor progreso cercano en la Aviación puede depender no sólo de los adelantos de la ciencia aerodinámica, sino probablemente, en mayor grado, de los nuevos métodos de construcción y sistemas de movimiento, nuevos tipos de motores, nuevos materiales y combustibles y hasta radioimpulsión.

De todo ello hablaré más adelante.

R. E. BYRD

*(Prohibida la reproducción.)*

# HORARIO

### EL TEATRO AEREO

En las maniobras aéreas de Hendon se ha anunciado como señal augural de un teatro aéreo la evolución de una escuadrilla de aeroplanos al son de la música.

Azari, el piloto aviador del futurismo, ha recabado su originalidad en eso del teatro Aéreo, pues ya hace años lanzó un manifiesto en que quedaban trazados los límites del nuevo teatro.

Según Azari, el vuelo expresivo revelará, frente al más suntuoso de los escenarios, los estados de alma de los diferentes aviadores que tomen parte en el diálogo de los vuelos.

Pero Azari pinta su comedia de aviadores sin contar lo bastante con las aviadoras, dramáticos ángeles femeninos.

Mas en el porvenir esa ansiedad y caracoleo del vuelo será teatro con palabras gracias a que un micrófono especial recogerá los monólogos interiores de los aviadores, y soplará las palabras a los auriculares de los que presencien el espectáculo en el campo del nuevo AEROCOLISEO.

### "SU DEVOTO"

Con gran frecuencia se emplea ahora la palabra devoción y la coletilla de "su devoto".

Muchas cartas del presente suelen despedirse con ese "su devoto amigo" de actualidad, y en muchas dedicatorias aparece la palabra "devoción", con su olor a incienso para caballeros.

¿Qué puede significar esa racha de devoción esparcida?

Devociones mayores parecen haberse triturado, y por eso vagar y palpitar en las pequeñas devociones; pero, además, es que la cortesía resulta más dispuesta a la abnegación de pasarse que de quedarse corta. Un ambiente civilizado bien puede permitirse esos excesos. Un ambiente poco civilizado y poco noble, discutirá, zaherirá, escatimará.

Es más de grande hombre ser espléndido en consideración que andar roñoso, y las dedicatorias de Cervantes, Lope de Vega, Quevedo, Góngora, y, en general, todos los grandes clásicos, han sido tan abundosas en pleitesías, ringorrangos, divinizaciones y superabundancias, al parecer serviles, que nadie podrá igualarlas.

Las devociones actuales eligen seres de iniciativa, contemporáneos que han logrado hacer triunfar su obra sobre las multitudes inmerecedoras de ese tratamiento, siempre seres excepcionales, más o menos en embrión, con los que se convive y a los que conviene cordializar con la devoción.

No creo que sean falsas las devociones, que han venido a ser brindis más fraterno en el trato de los que por algún concepto son algo singulares.

La devoción literaria puede ser sostenible y ser verdadera y revela una mejora de los tiempos y mayor solidaridad y afecto, frente a las multitudes bárbaras.

Esa prueba de devota amistad en que se elevan otras afectuosidades da tregua a todos para llegar a merecer la devoción, si aún no la merecen, siendo fórmula de crédito que no debe haber vergüenza en usar.

El dicho de "manos besa el hombre que quisiera ver cortadas" no es para nuestros días ni para esta atmósfera literaria a que me refiero, pues se suele tratar con esa estremada cortesía a tipos elevados sobre el tipo del aventurero indigno.

En la glosa de lo cotidiano, siento hoy como de mi deber afrontar y dignificar esa "devoción" que ha recogido en la vida actual, no sea que malas manos expliquen el caso de ruin manera y agrien un buen gesto de los más civilizados, y echen a perder el principio de una nueva cortesía.

¿Que alguna vez esa devoción no es tan desinteresada como debiera ser? Peor es usar la baratería o el desplante grosero con la misma falta de desinterés.

¿Que alguna vez va dirigida la devoción al hombre feroz? Pues es muy humano ver si se le vuelve propicio por la afabilidad y se orienta su mal carácter hacia el buen juicio. Peor, mucho peor, es emparejarse con él, imitando su misma sequedad.

Quede, pues, definida la nueva devoción como "devoción civil en que se convierten otras devociones, pacto de no envidiosos, emulación de conterráneos, generosidad de camaradas, ilusión de mayor amistad".

Seamos devotos de algo en vez de haberlo dejado de ser de todo, y que sea la conflagración de los mejores el objeto de devoción de todos.

Ramón GOMEZ DE LA SERNA

*(Prohibida la reproducción.)*

FOLLETONES DE "EL SOL" — *28 DE AGOSTO DE 1927*

# LA CRISIS GALÉNICA

## POR FRANCISCO GRANDMONTAGNE

Me hallo en casa del dentista, con el fin de realizar, si ello es posible, el apotegma de Gracián: "Antes mis dientes que mis parientes". Mientras el cirujano de los incisivos arregla la máquina masticatoria de otro cliente, hojeo en el recibidor varias revistas médicas y dentarias, en cuyas páginas se demuestran las múltiples formas en que podemos ser físicamente unos desdichados. En medio de la literatura medicinal que voy repasando, mi mente evoca este concepto de una oda de Horacio: "Todos estamos obligados a llegar al mismo término; la suerte de cada uno de nosotros se encuentra en la urna, para salir de ella tarde o temprano y hacernos pasar de la barca fatal al destierro eterno." El mayor inconveniente que tiene el vivir es que al mismo tiempo se va muriendo. El primer paso de la decrepitud se da en el instante en que se nace. Thales, el primero de los siete sabios, sostenía ante los otros seis que "el último día contribuye a morir lo mismo que los anteriores". Aunque el septenario sapiente rara vez estaba de acuerdo, la sentencia de Thales quedó erecta e inconmovible como un monolito.

En estas melancólicas reflexiones se hallaba ocupado mi espíritu, propenso por lo común a mirar lo irremediable sin la mayor aflicción, cuando al pasar una hoja sorprendióme la insólita noticia de que en la República del Ecuador se había cerrado la Facultad de Medicina, debido a que el país estaba tan saturado de galenos, que constituían, además del peligro profesional, siempre posible, el de provocar un movimiento bolchevique, por no poder, asistiendo a los demás, defender la propia existencia. Y a fin de paliar la aguda crisis originada por la superabundancia de tomadores de pulso —y a veces de pelo—, el Gobierno resolvía adoptar el radicalísimo procedimiento de cerrar el fecundo vivero doctoral.

Esta crisis no es sólo ecuatorial. Existe con igual o mayor intensidad en la Argentina, en Cuba y otras repúblicas hispanoamericanas. También en España se presenta agudísima. Una larga prédica contra la abundancia de abogados influyó para que la juventud española se orientase hacia la Medicina. En la actualidad parece que hay cierto equilibrio entre el número de litigantes y el de abogados. En cambio, es grande el desnivel entre el número de enfermos y el de médicos. Cuenta hoy España con notabilísimos facultativos en las distintas especialidades. Los que han logrado renombre ganan una fortuna por año, pues un especialista acreditado se hace pagar tanto (nada más justo) como un colega extranjero de reputación equivalente. El crecimiento económico del país permite a las clases pudientes remunerar con esplendidez la asistencia. Convencida nuestra burguesía—excepto algún doliente de alto rango—de que los especialistas españoles no son inferiores a los de otros países, se abstiene de ir, como antes, al Extranjero para curarse, aliviarse o morir. Estas tres probabilidades se producen en igual grado en España que en el resto de Europa. Debemos hacer esta justicia a nuestras principales figuras en las varias ramas de la ciencia curativa.

Pero si para los que han logrado, no ya fama nacional y aun europea, sino una modesta reputación regional o local, el ejercicio de la profesión procura pingües ganancias, lo que podríamos llamar proletariado médico atraviesa la crisis consiguiente al exceso de concurrencia. Hay muchos que no logran estrenarse, ni curando ni matando. Y parece que esta dura lucha ha influído en cierto descenso de la ética profesional. Ello es muy humano. Cuando en cualquier actividad la competencia es grande, extrémanse los recursos defensivos en forma no siempre plausible, pues urgidos por negra necesidad no es posible seleccionar los medios para evitar ser arrollados por el torbellino de tantas aspiraciones pugnantes. La desesperación no elige las armas.

Para atenuar la crisis se proponen varios recursos. Sólo a dos hemos de referirnos brevemente. El primero se reduce al cierre temporal de las Facultades. No cabe negar, desde luego, su eficacia. Pero el Estado no puede, o no debe, invocando el exceso de profesionales, impedir que los ciudadanos estudien la carrera que les plazca. Por otra parte, nada afina y perfecciona tanto los oficios y profesiones como la competencia.

Segundo recurso: seleccionar mucho los estudiantes, admitiendo en la Facultad solamente a los muy inteligentes; además, elevar los derechos de matrícula a los muchachos acomodados, rebajándolos a los pobres y despiertos que ofrezcan un latente genio hipocrático. El apoyo a los jóvenes que por su inteligencia lo merezcan debe ser indirecto, es decir, sacado de las rentas generales, y no como una imposición a los estudiantes peor dotados de intelecto y mejor de pecunia. Vaya un ejemplo para mayor claridad. Yo tengo un hijo que va a estudiar Medicina. El optimismo paterno, que no suele tener límites, me hace creer que el chico eclipsará la gloria de nuestro Cajal. Lo envío a la Facultad, y en ella apabullan mi orgullo de progenitor diciéndome que el mocete carece en absoluto del genio que yo le atribuyo, como engendro, claro está, de otro genio. Puedo pasar, no sin viva protesta, por esta terrible herida a mi amor propio de autor de la criatura, prodigiosa en mi concepto. Pero lo que ya no puedo admitir es que se obligue a mi chico a costearle la carrera a otro, aunque se den en éste reunidas las facultades clínicas de Hipócrates y Galeno. El Estado no se puede meter a calificarle a uno la familia. Sería cosa de huir de un país donde la función del Estado fuese marcar a nuestros hijos con el estigma de zopencos...

* * *

No hay "ojo clínico" que acierte con la asistencia que requiere la dolorosa crisis del cuerpo médico en España y en Hispanoamérica. Separándonos ahora un poco de la cuestión, se nos ocurre preguntar: ¿por qué se dirá "ojo clínico", y no "ojos clínicos", en plural, ya que en todos, excepto en los tuertos, es doble el órgano de la visión? El "ojo clínico" es una fórmula verbal, la menos peligrosa de las recetables, que los médicos, hombres de fértil ingenio, aguzado entre el milagro de la vida y el misterio de la muerte, han inventado por oposición a "ojo de buen cubero", que es como los simples mortales miden, calculan, entienden, consideran y juzgan las cosas de este mundo y del otro.

El símbolo clásico del ver mucho y bien es Argos, con sus cien ojos exentos de cataratas. ¿Por qué este desacuerdo de los médicos con la Mitología, con los dioses inmortales nada menos? Sin duda, la contradicción entre los médicos y los mitos helénicos dimana de ahí, de la inmortalidad. Porque, veamos, ¿qué hace un médico entre gente inmortal? Nada; no tiene nada que hacer. La existencia de la Medicina depende mucho de que haya seres vivos; pero aun depende más de que estén sujetos a morirse. Si los vivos, como los dioses de la Teogonía, no se muriesen, los médicos estarían de sobra. La Medicina es inexplicable sin la mortalidad. Y por eso los médicos, gente racionalista, no creen en Argos, que nunca se muere, ni en sus cien ojos, que siguen mirando. Pero el racionalismo excesivo puede también inducir en error, acaso tan grande como el "ojo de buen cubero" y como la misma superstición incubicable. Pase que el racionalismo, seguro de sus razones, niegue los cien ojos de Argos y al mismo dios de la abundante vista; pero nunca podrá negar un ojo donde hay dos. Convengamos en que esto no es científico, ni racionalista, ni siquiera razonable. Si hay error en suponer, a "ojo de buen cubero", que Argos tiene cien ojos, no lo hay menor en creer que los médicos tienen uno solo, un "ojo clínico". El primer error no está demostrado. La historia antigua y la poesía de todos los tiempos tienen sus razones, antirracionalistas desde luego, para creer que Argos posee cien ojos; el segundo error es, en cambio, evidente. Se ve con los ojos de la cara, órganos del racionalismo, que los médicos tienen dos ojos, ambos clínicos. Porque no es admisible que de los dos ojos que se ven en el rostro de los galenos uno sea clínico y el otro no lo sea, pues si tal fenómeno ocurriese, lo mismo que se dice "ojo clínico" podría decirse "tuerto clínico". Esta multiplicidad de aspectos que ofrece el problema sólo puede verse con los cien ojos de Argos, todos ellos clínicos. En resolución: entre Argos con cien ojos, Cupido sin ninguno y el cíclope con uno, los médicos se han decidido por la condición visual más absurda.

* * *

Después de este paréntesis, agreguemos unas líneas más sobre la crisis galénica. Molière y Quevedo verían en el cierre de las Facultades la mejor solución para los enfermos. Por mi parte, no participo del risueño pesimismo de los dos grandes burlones acerca de la ciencia médica. Me parece más exacto el concepto de Rousseau al decir que la Medicina "es el arte de hacer andar a algunos cadáveres". Ya Galeno formuló mucho antes la misma idea con estas palabras: "Es preciso vivir con los males; el problema estriba en vivir, no en curarse." La Medicina consigue, pues, a veces, que el hombre malviva un rato, prolongue, en fin, el triste espectáculo de su presencia en el mundo.

La crisis médica no tiene más que dos soluciones: disminuir los doctores o aumentar los enfermos. Lo primero sólo podría lograrse por medio de una epidemia puramente doctoral, azote o flagelo que desde luego no debemos desear. En justa reciprocidad, es de suponer que tampoco los médicos anhelarán que aumenten los enfermos. Por consecuencia, el dilema tórnase insoluble, ya que, según hemos visto, no puede admitirse el cierre de las Facultades, siguiendo la actitud del Ecuador y de su "acalorado" Gobierno, ni limitar el acceso de los que, tengan o no talento (¿qué Tribunal puede resolver este punto?), quieran concurrir a las aulas facultativas.

En realidad, son los propios médicos quienes, en buena parte, han provocado esta crisis. Ya apenas recetan, como antiguamente. La digestión de la farmacopea prolongaba las enfermedades. Actualmente, la incredulidad de los doctores en el recetario ha producido la consiguiente crisis de las farmacias, que se ven obligadas a evolucionar hacia la perfumería y los estupefacientes.

Los facultativos modernos recomiendan cambios de clima, campo, sol, aire, montañas, mar, aguas termales, etc. ¿Cómo no ha de haber crisis si empiezan por alejar a los clientes? Es una terapéutica suicida. Todo lo confían a la Naturaleza, donde lo contrario se vivifica por su contrario: el microbio devora al fagocito, y el fagocito, al microbio. La vida depende de cuál de los dos manduca con mayor celeridad. Al fin caen los tres: el fagocito, el microbio y el hombre. "Es inútil—dice Propercio—que os cubráis de hierro o de bronce: la muerte os atajará bajo vuestra armadura."

La Medicina se ha vuelto peripatética. "La salud —dictamina Aristóteles en su "Física"—es la proporción entre las cosas calientes y las frías." Si el remoto filósofo hubiera alcanzado los conocimientos geográficos que poseemos ahora, seguramente vería la salud del Universo en un punto equidistante del Polo Norte y la zona tórrida.

No faltan, sin embargo, médicos que no creen en este sintético apotegma aristotélico, poniendo su fe en las últimas novedades de la literatura científica. Montaigne rectifica este afán erudito diciendo que "es mejor conocer al enfermo que a Galeno". Exacto. Pero para "seguir conociendo" al paciente es necesario no perderle de vista, no mandarle al campo, a las montañas, al mar, a las aguas termales, pues es precisamente esta ausencia, al suspenderse las visitas, lo que ocasiona la crisis de la profesión médica.

En la abolición de los potingues y en confiar a la Naturaleza la misión de resolver el proceso de las dolencias radica el malestar económico que sufre la clase doctoral. Es, por tanto, una crisis que honra a los médicos, ya que dimana de admitir ellos mismos la competencia curativa del aire, el sol, las alturas, las aguas marinas o minerales y otros elementos de restauración natural. Tal actitud significa renunciar a los beneficios de la asiduidad a la cabecera de los postrados.

No terminaré estas someras reflexiones sin proclamar mi respeto y profunda simpatía por los médicos, beneméritos luchadores con la miseria orgánica. Las fáciles ironías de los escritores clásicos no impiden que nos acojamos al auxilio de la ciencia médica en las horas penosas de la carne. En circunstancias tan angustiosas, yo siempre preferiré que el doctor Salvador de la Fosa se me acerque, no con un sabio diagnóstico en los labios, sino con un eficaz anestésico en las manos...

Francisco GRANDMONTAGNE

*(Prohibida la reproducción.)*

© Biblioteca Nacional de España