

El primer viaje aéreo alrededor del globo

Hace algún tiempo se habló en estos editoriales de un proyecto de primer viaje alrededor del mundo en aeroplano por los famosos aviadores portugueses Coutinho y Cabral. El plan de estos nautas era seguir por el aire la misma ruta que con sus bajeles surcó Magallanes por el mar en el primer viaje de circunnavegación. Pero ingleses y norteamericanos se han adelantado a este magnífico ensueño de nuestros vecinos, y el aeroplano británico, que hace pocos días tuvo un tropiezo en el cielo de Italia, debe de volar ya sobre Egipto, tal vez más allá, por Bagdad. El interés de la aventura está tanto en ella misma como en el duelo aéreo angloamericano por la conquista del cielo del mundo, porque al mismo tiempo que el aeroplano inglés levantaba el vuelo, tres aparatos se alzaban del suelo norteamericano para hacer también este rizo de los rizos que es dar la vuelta al mundo. Los ingleses siguen en su ruta el movimiento de la Tierra de Occidente a Oriente, mientras que los americanos «buscan el levante por el poniente», según la frase de Cristóbal Colón. El camino es el mismo próximamente, aunque seguido inversamente. Las dos expediciones se encontrarán probablemente en el cielo del Japón.

El viaje—seguiremos el itinerario inglés—se compone de treinta etapas, que suman en total 40,000 kilómetros, divididos a su vez en cinco secciones. La primera es Caisnot (Inglaterra), Roma, Atenas, Cairo, Bagdad-Karachi (India). La segunda, Karachi, Calcuta, Bangkok, Hong-Kong, Sanghai, Tokio. La tercera, con diversas etapas, de Tokio a Vancouver (Canadá). La cuarta, de Vancouver a Ottawa. La quinta, de Ottawa a Inglaterra. Menos la segunda, todas empiezan y acaban en dominios y posesiones inglesas. La preparación del viaje ha durado dos años; en toda la longitud de la ruta, los ingleses han dispuesto motores para el recambio, depósitos de gasolina y una completa red de informaciones meteorológicas. El motor es de doce cilindros y mil caballos de fuerza; la velocidad media prevista será de 160 kilómetros hora; es decir, que el viaje en total

exigirá, aproximadamente, trescientas horas de vuelo, con el retraso que impongan las fuertes corrientes aéreas sobre el Atlántico y el Pacífico. La parte más difícil del viaje es la travesía del Pacífico, a la cual se prepararán los aviadores ingleses en Tokio, donde están dispuestos los motores de recambio y el revisado completo del aparato. De Tokio, el aeroplano no se lanzará a pleno Pacífico, sino que

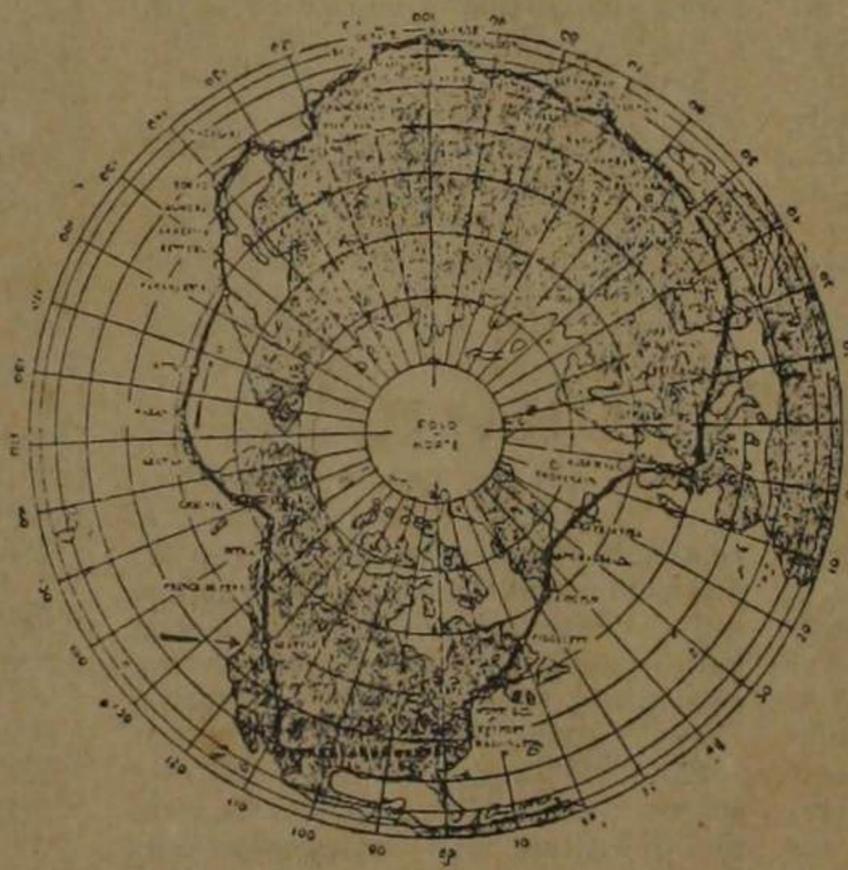


Gráfico del vuelo alrededor del mundo, iniciado por los pilotos norteamericanos.

seguirá la línea de las islas del Japón, las Kuriles, península de Kamchatka, islas Olenki, y ya desde allí, sin posar el vuelo, hasta Alaska. Sin embargo, las dificultades no son, por esto, mucho menores, porque son tierras inhabitadas, volcánicas, rocosas, de difícil

aterrizaje, cubiertas de ordinario por insidiosas brumas. Además, en las islas Kuriles viven pájaros marinos, que se reúnen en densas nubes y se teme se precipiten sobre el aparato. No menos difícil es la travesía del Atlántico, que comenzará en Montreal, y por la isla de Terranova y las Azores, acabará en Lisboa, de donde el aeroplano inglés se dirigirá a Madrid.

Todo este itinerario corre por el hemisferio boreal; es decir, al norte del Ecuador. En esto se diferencia del proyecto de los portugueses, que habían de volar casi siempre por el hemisferio austral, de Portugal a América del Sur, desde ésta a las islas de la Sonda, y luego, rodeando el Africa, a Lisboa de nuevo. Pero los ingleses han preferido el viaje setentrional, al amparo de la gran masa de los continentes; así la travesía del Atlántico, con ser arriesgada por el Norte, lo es mucho más por el Sur, donde apenas hay tierras y el aeroplano tendría que sostenerse días enteros en el aire, buscando las pequeñas islas, como una mosca que buscase una hormiga en la extensión inmensa del Océano. Pero ya sabemos cómo, en su travesía del Atlántico, llegaron exactamente con su aparato de derivación a la islita brasileña que habían escogido para el aterrizaje.

El viaje durará en vuelo trescientas horas, y en total cuatro o cinco meses. Todavía es un ideal la vuelta al mundo en ochenta días, que relató Julio Verne. Al mismo tiempo, Amundsen ensaya pasear en un vuelo sobre las soledades del Polo, y por otro lado, empléase el aeroplano para fines tan poco bélicos como el levantamiento de planos catastrales. Entre tanto que llega el momento en que el aeroplano se domestique, contemplemos este gran «match», esta formidable competición política y deportiva de dos potencias—Inglaterra y Norteamérica—por el cielo de nuestro mundo.

(El Sol, Madrid).

Una obra de Ameghino

De *La Cultura Argentina*, Casa editorial de Buenos Aires—ejemplar por el desinterés y patriotismo de que está animada—hemos recibido un ejemplar de la 3ª edición de *Doctrinas y Descubrimientos*, de que es autor el sabio del Plata, FLORENTINO AMEGHINO.

Por el sumario de la obra, ya se juzga su valor. Helo aquí:

I.—Geología, Paleografía, Paleontología y Antropología Argentina. II.—Paleontología Argentina. III.—Origen y Emigración de la Especie Humana. IV.—Credo filosófico.

Con tres colonos es posible adquirir esta obra.

Epistolario de Unamuno

Sr. D. M. G.

Habana.

Gracias, señor mío, por su carta.

Me trajeron á esta remota isla se diente sin decirme por qué y sin preceder proceso ni expediente alguno. En rigor por ser el más eficaz adversario del régimen de dictadura imbécil que está envileciendo y encanallan-