

René Barjavel

Destrucción



Estamos en el año 2052.

Campeño del Sudeste de Francia, donde aún se cultiva «al aire libre», Francisco Deschamps viaja a París para terminar sus estudios. Tiene veintidós años, un sólido sentido común y un profundo amor por la Naturaleza. Por ello se siente incómodo en la gran ciudad de veinticinco millones de habitantes, desde donde unos aparatos permiten dar la vuelta al Mundo en veinte minutos, donde las máquinas han reemplazado a los hombres.

Un día de junio se produce el apagón. El apagón estúpido, increíble: la electricidad desaparece, dejando a la supermecanizada comunidad desamparada y presa de pánico.

Con extraño vigor y humor negro, Barjavel cuenta la historia de ese cataclismo del siglo XXI y la epopeya del joven Francisco Deschamps, que lucha desesperadamente para retornar a las fuentes y encontrar de nuevo la sabiduría de la Naturaleza.

Un libro en verdad apasionante.

A la memoria
de mis abuelos,
unos campesinos.

PRIMERA PARTE

Los tiempos nuevos

¿Sus rascacielos? ¡Son bien chiquitos!

—Declaración de Le Corbusier a unos periodistas neoyorquinos.

Francisco Deschamps suspiró de gusto y desplegó sus largas piernas bajo la mesa.

Para franquear los doscientos kilómetros que lo separaban de Marsella, había errado más de una hora por una vía secundaria y soportado el ardor del sol en el vagón íntegramente de acero de un antiguo convoy terrestre. Gozaba ahora de la frescura del quiosco de bebidas de la estación Saint-Charles. A lo largo de las paredes, detrás de los tabiques transparentes, bajaban cortinados de agua oscura y helada. Vibradores corpusculares mantenían en la sala perfumes alternados de menta y de limón. En las ventanas, capas de ondas filtrantes retenían parte de la luz del día. En la penumbra, los consumidores hablaban poco, hablaban bajo, embotados por un bienestar que cualquier frase pronunciada demasiado fuerte hubiera turbado.

En el techo, el tablero luminoso indicaba, con tintes discretos, las horas de salida. Para París, unas automotrices salían cada cinco minutos. Francisco sabía que necesitaría apenas un poco más de una hora para llegar a la capital. Le

sobraba tiempo. Frente a él, la cajera, con los ojos semicerrados, perseguía su sueño.

Sobre cada mesa una canilla, un cuadrante parecido al del antiguo teléfono automático, una ranura para recibir la moneda, un distribuidor de vasos de plástico, y un orificio neumático que los absorbía después de usados, reemplazaban a los antiguos «mozos».

Nadie turbaba la quietud de los consumidores, ni metía el dedo en su vaso.

Sin embargo, para evitar que los cafés tomaran el aspecto de casas abandonadas, para conservarles un alma, los dueños habían conservado a las cajeras. Encaramadas ante sus altas cajas vacías, ya no cobraban más. No hablaban. Se movían poco. No tenían nada que hacer. Estaban presentes. Engordaban. La que miraba Francisco Deschamps era gorda y rosada. Tenía los rasgos reposados y esa edad indefinida de las mujeres a quienes las satisfacciones del amor conservan durante mucho tiempo la treintena. Estaba semidormida y sonriente. De un tiesto de cobre puesto sobre la caja salía una planta verde adornada con una planta granate desteñida. Las hojas brillantes encuadraban con su propia inmovilidad la inmovilidad de su rostro. Encima de ella y colgando de un hilo, imperceptiblemente, se balanceaba el cuadrante de un reloj perpetuo. Las cifras luminosas daban a sus cabellos un reflejo verde agua, y recordaban a los viajeros distraídos que ese día, 3 de junio de 2052, se acercaba a las siete de la tarde, y que la luna iba a cambiar.

Francisco Deschamps se dio cuenta que se iba a dormir a su vez si seguía contemplando a la dama rubia. Bostezó, pasó los dedos separados por sus cabellos negros cortados en cepillo, se levantó, tomó su valija y salió.

En la puerta, el calor lo golpeó de la cabeza a los pies.

Una automotriz a suspensión aérea entró lentamente en la estación, y vino a detenerse a la altura del panel que de-

cía: Dirección Lyon-París. Recordaba por su forma esbelta a los antiguos submarinos.

Francisco encontró un asiento libre en la parte delantera del vehículo. Los artefactos de aire acondicionado mantenían en el vagón una temperatura agradable.

A través del tabique trasparente los viajeros que acababan de sentarse miraban con satisfacción a los que acababan de salir y que se apuraban, trotaban, se dispersaban hacia la salida, hacia el quiosco de refrescos, hacia las combinaciones; huían del calor que reinaba en el hall de la estación.

Una sirena ululó suavemente: las hélices delanteras y traseras arrancaron juntas, la automotriz despegó del andén, aceleró, y estuvo en tres segundos fuera de la estación.

Francisco había comprado los diarios marseleses de la noche, cerveza en un recipiente refrigerado y una novela policial.

En la ventanilla había recibido al mismo tiempo que su boleto, un folleto lujosamente impreso. La Compañía Euroasiática de Transportes celebraba el trigésimo aniversario de las «Tres Gloriosas del Reemplazo».

Con sus veintidós años, Francisco Deschamps no había vivido la fiebre de esos tres días. Se había enterado de todos los detalles en el colegio, en donde los maestros enseñaban una nueva historia, sin conquistas ni revoluciones, ilustrada de rostros de sabios, jalonada por las fechas de los descubrimientos y de las hazañas técnicas. Esas «tres gloriosas» podían ser consideradas, para la época, como una hazaña poco común.

Constituían de alguna manera el eje de la era atómica, marcaban el momento en que los hombres, sobresaturados de velocidad, resueltamente se habían vuelto hacia una forma de vida más humana. Se habían dado cuenta de que no era ni agradable ni en el fondo útil para nadie dar la vuelta al mundo en veinte minutos a quinientos kilómetros de alti-

tud. Y que era mucho más divertido, e incluso más práctico, pasear al ras de los montículos de tierra a dos o tres kilómetros por hora.

También habían abandonado casi de golpe, por lo menos en lo que concernía a la vida civil, los bólidos a reacción atómica, para volver a los confortables aviones a hélice envolvente. Al mismo tiempo habían redescubierto los ferrocarriles, sobre los que todavía circulaban trenes con ruedas y a propulsión deflagrante, cargados de carbón o de minerales.

Para responder al deseo de las poblaciones hubo que acondicionar las vías férreas, reemplazar los rieles por vigas huecas, y los convoyes rodantes por trenes suspendidos. Porque si se había decidido que no resultaba agradable andar demasiado rápido, si se clamaba por «subir al tren» como lo había hecho el abuelo, no se hubiera aceptado de todos modos el sentarse en una carretilla asmática arrastrándose sobre el vientre a trescientos kilómetros por hora.

Sobre la línea Nantes-Vladivostok, los planos de reemplazo habían previsto la construcción, en donde fuere posible, de la vía aérea sobre el mismo emplazamiento del antiguo ferrocarril, con el fin de utilizar su infraestructura.

Por otra parte había que evitar una larga interrupción del tráfico, que hubiera perturbado la vida de los dos continentes. Los ingenieros hicieron pues forjar por adelantado millares de kilómetros de una enorme viga hueca por la que debían rodar las poleas de suspensión; hicieron ensamblar las piezas de millones de pescantes destinados a sostenerla; imaginaron y construyeron para cada túnel, y cada viaducto, unos dispositivos especiales de fijación de la viga conductora. El todo fue transportado al lugar. Equipos de obreros especialistas en montaje rodeados de multitudes de peones se entrenaron durante seis meses en hacer los gestos necesarios.

Cuando ya no faltó ni un tornillo, cuando cada obrero supo exactamente cuál sería su trabajo de hormiga en la gi-

gantesca tarea, unas vías de garaje absorbieron todos los trenes «a ruedas», que así cumplieron su último viaje.

A lo largo de la inmensa cinta que atravesaba Europa y Asia, en el mismo segundo, millares de hombres pusieron manos a la obra.

Dirigidos por nubes de ingenieros; crispados sobre miles de clases distintas de rabiosas herramientas; ayudados por gigantescas máquinas, desmenuzadoras de rocas, masticadoras de acero; animados por altoparlantes que les lanzaban exhortaciones e himnos; iluminados durante la noche por reflectores que continuaban la luz del sol; rodeados de nubes de vapor y de polvo; ensordecidos por el batucue: golpes, cantos, estridores, ronroneos, aullidos de los motores, gritos lanzados en veinte lenguas diferentes por las poblaciones que acudieron, arrancaron, plantaron, abulonaron, soldaron, acabaron en tres días la edificación del ferrocarril suspendido, la novena maravilla del mundo, que uniría a Nantes y Marsella con Vladivostok.

Durante esa hazaña se bebieron, a lo largo de la vía, desde el Atlántico al mar del Japón, veinte millones de hectolitros de vino. Una quinta parte fue absorbida por los trabajadores, el resto por los espectadores. De eso, el folleto no decía nada.

Ministros de todas las naciones por donde atravesaba inauguraron la línea, a seiscientos kilómetros por hora. El tráfico normal se instauró a continuación.

Esas fueron las tres gloriosas jornadas de principios del siglo XXI, el cual, sobrepasados sus cincuenta años, parecía merecer definitivamente el nombre, que a menudo se le daba, de siglo I de la Era de la Razón.

Sin embargo, arrastrado a gran velocidad, sin sacudidas, sin otro ruido que el zumbido de las hélices y el rozar del aire sobre las paredes del vagón, Francisco Deschamps no se sentía del todo a gusto. Activo de temperamento, le gustaba usar sus músculos, tenía ganas de intervenir en todo cada vez que podía hacerlo de manera útil, y alimentaba

la ambición de dirigir su vida, en lugar de dejarse arrastrar por los acontecimientos. Encerrado en ese bólido, se sentía reducido a un papel ridículo, demasiado pasivo. Cada vez que tomaba el tren o el avión sentía la misma impresión de abdicar parte de su voluntad y de su fuerza viril. A su alrededor se conjugaban fuerzas tan considerables, que él se sentía más bien su presa que su amo. Que un pescante cediera, que la viga se quebrara y ¿qué podría hacer él, incluso qué podría hacer el ingeniero que manejaba la máquina? Por cierto no sentía el más mínimo miedo, pero sí un desagradable sentimiento de impotencia.

Un enorme sol, extrañamente achatado, rodaba a una velocidad loca sobre el horizonte. Unos techos dentados lo mellaron. Una colina lo atrapó de un bocado. Reapareció, a medias carcomido, en una garganta, atropelló una chimenea, y naufragó.

El color rojo del poniente inundó el vehículo. Éste estaba hecho de una sola pieza de plastec, moldeada a presión. Este material reemplazaba casi en todos lados al vidrio, la madera, el acero y el cemento. Transparente, libraba a las miradas de los viajeros todo el cielo y la tierra. Duro y elástico a la vez, reducía al mínimo los riesgos de accidente.

Unos meses antes había dado prueba de sus cualidades. Entre París y Berlín, un coche se desenganchó durante un viraje, chocó contra una usina, derribó cinco paredes, rebotó y se plantó, con la punta al aire sobre un techo.

A los viajeros que retiraron de ahí no les quedaba ni un hueso sano. Algunos de los que se salvaron se hicieron poner huesos de plastec.

El vagón no había sufrido ni rotura ni deformación, lo que demostraba la excelencia de su fabricación. No era culpa de la Compañía si los contenidos habían resultado de menos resistencia que el continente.

Francisco desplegó un diario. Los títulos gritaban:

LA GUERRA DE LAS DOS AMÉRICAS

¿Pasarán los americanos del sur a la ofensiva?

Río de Janeiro (*de nuestro corresponsal especial*).

—El emperador negro Robinson, soberano de América del Sur, acaba de efectuar un viaje circular por sus estados. A pesar de la discreción de los medios oficiales, creemos poder afirmar que el emperador negro, en el trascurso de ese viaje, habría inspeccionado las bases de lanzamiento de una ofensiva destinada a poner fin a la «guerra larvada» que opone su país a la América del Norte.

Se ignora de qué manera se desencadenará esa ofensiva, pero, de fuentes generalmente bien informadas, nos enteramos que el emperador Robinson habría declarado, de retorno de su viaje, que «el mundo sería azotado por el terror».

N.D.L.R. —Nuestro corresponsal en Washington señala que en la capital se muestran muy escépticos con respecto a la pretendida ofensiva negra. El país cuenta con sus formidables medios de defensa. El jefe de los Estados del Norte partió a pasar el fin de semana en su propiedad de Alaska.

Debajo de ese artículo, un revoltijo de líneas y de puntos multicolores parecía desafiar el ojo del lector. Francisco Deschamps sacó de su bolsillo la pequeña lupa bifocal que los diarios ofrecían a sus lectores para Año Nuevo, y la clavó sobre el extraño rompecabezas.

Ante sus ojos aparecieron entonces, destacándose en relieve sobre la página, el emperador negro, drapeado en una túnica de mallas de oro rojo, ceñido por una corona engastada de rubíes.

El joven guardó su lupa, y el emperador negro volvió al caos. Francisco dio vuelta la página del diario. Otro artículo llamó su atención:

EL PROFESOR PORTIN EXPLICA LOS TRASTORNOS ELÉCTRICOS

París. —El eminente presidente de la Academia de Ciencias, el profesor Portin, acaba de comunicar a la docta Asamblea el resultado de sus trabajos sobre las causas de los trastornos eléctricos que se han manifestado durante el último invierno, más exactamente el 23 de diciembre de 2051 y el 7 de enero de 2052.

Se sabe que en esos dos días, la primera vez a las 21:30, la tensión de la corriente eléctrica, cualquiera haya sido la forma en que se produjo, bajó en toda la superficie del globo durante cerca de diez minutos. Esta baja, casi insensible en Francia, fue sentida especialmente a la altura del Ecuador.

El profesor Portin declaró a sus eminentes colegas que después de seis meses de investigaciones, y luego de haber tomado conocimiento de los trabajos similares llevados a cabo en todos los puntos del globo sobre el mismo tema, había llegado a la siguiente conclusión: esa crisis de la electricidad que semejaba traducir una verdadera alteración, felizmente momentánea, del equilibrio interior de los átomos, era debida a una recrudescencia de las manchas solares. Las manchas solares, agregó el distinguido sabio, son igualmente la causa del notable aumento de temperatura que el globo padece desde hace varios años, y de la excepcional ola de calor que el mundo entero sufre desde el mes de abril...

La noche cercaba por todos lados las últimas llamaradas del Oeste. Francisco sacó del respaldo de su asiento el lector eléctrico y se puso el auricular. La Compañía Euroasiática de Transportes había instalado uno de esos aparatos en cada asien-

to, para permitir a los viajeros leer por la noche sin molestar a aquellos vecinos suyos que preferían quedar a oscuras.

Una placa extensible, que cada cual podía agrandar o achicar al formato de su libro, se aplicaba sobre la página y, en el auricular, una voz leía el texto impreso. Esa voz no solamente leía a Goethe, Dante, Mistral o Celine en el texto, con el acento de origen, sino que repetía enseguida, si así se deseaba, desde el principio de cada página, dando la traducción en cualquier idioma. Poseía un gran registro de tonos: se hacía doctoral para las obras de filosofía, seco para las matemáticas, tierno para las novelas de amor, untuoso para las recetas de cocina. Leía las narraciones de batalla con una voz de coronel, y con voz de hada los cuentos para chicos. En la última palabra de la última línea, con un discreto «hum, hum», revelaba que era el momento de cambiar la placa de página.

Este aparato no hubiera dejado de parecer maravilloso a un viajero del siglo XX, perdido en ese vehículo del XXI. No obstante, su funcionamiento era muy sencillo. La placa, sensible a la tinta de imprenta, estaba conectada con un minúsculo puesto trasmisor de televisión instalado en el respaldo de cada asiento. Ese puesto transmitía automáticamente la imagen de la página desde el Centro de Lectura de la Compañía Euroasiática de Transportes, en las afueras de Viena.

Tabiques insonoros dividían el inmueble del Centro en una decena de miles de minúsculas cabinas. En esas diez mil cabinas, delante de diez mil pantallas iguales, estaban encerrados diez mil lectores y lectoras de todas las edades y de todas las nacionalidades.

Unos estandaristas políglotas clasificaban los pedidos por idiomas, y los conectaban a unos subestándares que de inmediato los distribuían por género literario. No hacían fal-

ta más que unos pocos segundos para que la imagen de la página llegara al lector competente, que enseguida se ponía a leer en el tono en que era especialista. Uno lloriqueaba durante ocho horas sobre las obras sentimentales. El otro sonreía todo el santo día en su soledad para leer con gracia consejos de belleza.

Era, en resumidas cuentas, una perfecta pero trivial instalación de telelectura, como otras diez más o menos que existían en Europa, para uso de los ancianos cuya vista se debilitaba, de los ciegos, y de los solitarios que querían regalarse a la vez con la compañía de un libro amigo y con una voz humana.

Francisco Deschamps dispuso la placa sobre su novela policial y giró, sobre el auricular, un minúsculo botón que ponía el aparato en marcha. Una voz dramática murmuró en su oído:

—Capítulo primero. El inspector Walter derribó la puerta con una trompada y se detuvo estupefacto: de un clavo del techo pendía, intacto, con el mentón levantado por la cuerda, el cadáver del señor Lecourtois, a quien él había descubierto, el día anterior, decapitado...

El joven renunció a conocer la explicación de ese misterio. Se sacó el auricular y se durmió. El tren entraba en la estación de Lyon-Perrache.

Los estudios de Radio-300 estaban instalados en el piso 96 de la Ciudad Radiante, una de las cuatro Ciudades Altas construidas por Le Cornemusier para descongestionar a París. La Ciudad Radiante se levantaba sobre el emplazamiento del antiguo barrio de Haut-Vaugirard; la Ciudad Roja sobre el antiguo bosque de Bolonia; la Ciudad Azul sobre el antiguo bosque de Vincennes, y la Ciudad de Oro sobre la Butte-Montmartre.

De los edificios que antaño cubrían a esta última sólo había sido conservado el Sagrado Corazón, ese espécimen tan particular de los principios del siglo XX, obra maestra de originalidad y de buen gusto. Delicadamente y respetuosa-

mente recogido, se vio transportado en su totalidad a un pequeño rincón de la terraza del rascacielos. Posado al borde del abismo, dominaba la capital desde una altura de medio kilómetro. Los aviones zumbaban alrededor de sus cúpulas, y aterrizaban a sus pies. El primero y el último rayo de sol doraban sus piedras grises. A menudo las nubes desdibujaban sus formas, lo separaban de la tierra y lo aislaban en pleno cielo, su verdadera patria. Parecía tanto más lindo cuanto más las neblinas lo disimulaban.

Algunos eruditos, enamorados del viejo París, se han interesado en los recuerdos del Montmartre desaparecido y nos han dicho lo que fue ese extraño barrio de la capital. En el mismo lugar desde donde más tarde debía elevarse hacia el cenit la masa dorada de la Ciudad Alta, un amontonamiento de tugurios cobijaba antaño una muy pintoresca población.

Ese barrio sucio, malsano, superpoblado, resultaba ser, paradójicamente, el «lugar artístico» por excelencia de Occidente.

Los jóvenes que, en Valladolid, Munich, Génova o Savigny-sur-Braye, sentían despertar en ellos la pasión por las Bellas Artes, sabían que existía una sola ciudad en el mundo, y en esta ciudad un solo barrio —Montmartre—, donde pudieran tener alguna posibilidad de desenvolver su talento en plenitud.

Y ahí acudían, sacrificando consideración y comodidad, al amor de la arcilla o del color. Vivían en unos talleres, especies de cobertizos o de desvanes cuyos vidrios rotos reemplazaban una pared, a veces un techo. Alrededor de ellos se amontonaban cuadros inconclusos, telas rotas, tubos vacíos, papeles arrugados, jirones de ropa y toda suerte de desechos. Esos desgraciados artistas no se apartaban del desorden y de la mugre más que para precipitarse a los despachos de bebidas. El hambre y el alcohol entretejían en ellos el delirio artístico. En los cafés, en las calles encajonadas donde reinaban olores medievales, se codeaban con

malhechores y mujeres de mala vida, quienes constituían la otra mitad de la población de Montmartre. Como semillas mezcladas entre la porquería, la mayoría de entre ellos se pudría, pero algunos parecían extraer de esa misma infección un alimento fabuloso y florecían en obras maestras que los coleccionistas venían a recoger al cabo de sus libretas de cheques.

Ese viejo barrio fue arrasado. Un pueblo de arquitectos y de compañeros edificó la Ciudad de Oro. Al mismo tiempo, un gobierno amigo del Arte y del Orden daba un estatuto a los artistas tan largamente abandonados a la anarquía.

El piso superior de la Ciudad de Oro fue reservado, y unos departamentos provistos del mayor confort puestos a su disposición. Para instalarse ahí, para recibir con profusión telas, colores, arcilla, bastaba con pasar un examen ante un jurado compuesto de los más eminentes artistas de las diversas Academias de Europa.

Aquellos que pasaban el examen se instalaban en la Ciudad de Oro y recibían durante seis años una confortable renta. Los artistas, liberados de las preocupaciones materiales, conocieron por fin esa tranquilidad de espíritu indispensable para todo trabajo serio. Manejaron pincel y cincel con mano calma, reconocieron a los verdaderos maestros, renunciaron a las búsquedas inútiles, no discutieron más las sanas tradiciones académicas.

Los pintores abandonaban la Ciudad de Oro después de haber pasado un nuevo examen. Éste les daba derecho a inscribir sus títulos sobre una placa, en su puerta: «Ex interno de la Ciudad de Oro. Diplomado por el Gobierno».

Al mismo tiempo que organizaban en común la institución parisina, los gobiernos de Europa se habían dedicado a una intensa propaganda del Arte entre el grueso de sus pueblos. Los pintores diplomados que se establecían en un barrio burgués, obrero o comerciante veían acudir la clientela. No existía una familia que no quisiera tener en su co-