

primavera, todas las flores en verano y todos los frutos en otoño. Algunos vividores y yo nos hemos divertido durante doce años como mosqueteros negros, grises y rojos, sin privarnos de nada; ahora vamos á ponernos á sacudir los frutos maduros en la edad en que la experiencia ha dorado las mieses. Vente con nosotros y tomarás parte en el *pudding* que vamos á cocinar. Ven en seguida, y encontrarás siempre un amigo en

»ENRIQUE DE MARSAY.»

En el momento en que Pablo de Manerville acababa esta carta, cada una de cuyas frases era como un martillazo dado sobre el edificio de sus esperanzas, de sus ilusiones y de su amor, se encontraba al otro lado de las Azores. Al considerar su dicha reducida á escombros, se apoderó de él una rabia fría é impotente, y se dijo:

—¿Qué les he hecho yo?

Esta pregunta es la pregunta de los necios, la pregunta de las gentes débiles que no saben ver nada ni pueden prever nada. Después, exclamó:

—¡Enrique, Enrique! amigo fiel.

Cualquiera otro hombre se hubiera vuelto loco; Pablo fué á acostarse y durmió con ese profundo sueño que sigue á los inmensos desastres y que se apoderó de Napoleón después de la batalla de Waterlío.

Paris, septiembre-octubre de 1833.

UN DEBUT EN LA VIDA

Á LAURA

Que el alma grande y modesta que me ha sugerido esta obra, la considere digna de sí.

En una época no muy lejana, los caminos de hierro tienen que hacer desaparecer ciertas industrias, modificar algunas otras y, sobre todo, las que conciernen á los diferentes modos de transporte empleados hoy en los alrededores de París. Así es que las personas y cosas que toman parte en esta obra, no han de tardar en darle el mérito de que ofrezca elementos para un estudio arqueológico. ¿No han de gustar nuestros nietos de conocer el material social de una época que denominarán el tiempo viejo? Las pintorescas diligencias que se estacionaban en la plaza de la Concordia, impidiendo el paso por el Cours-la-Reine, las diligencias tan florecientes durante un siglo y tan numerosas aun en 1830, no existen ya; y, en 1842, y en la mas atractiva solemnidad campestre, apenas se percibe una en la carretera. En 1820, no todos los lugares más celebrados por su hermosa perspectiva, denominados *Alrededores de París*, poseían ya un servicio regular de diligencias. No obstante, los Touchard, padre é hijo, habían sabido conquistarse el monopolio de este servicio á las ciudades más populosas, en un radio de quince leguas; y, para la administración de él, tenían un magnífico establecimiento situado en la calle del Arrabal Saint-Denis. Á pesar de su antigüedad, de sus esfuerzos, de su capital y

de todas las ventajas que tiene una empresa poderosa, las diligencias Touchard encontraban, en las diligencias ó tartanas del arrabal Saint-Denis, terribles competidores para los puntos situados á siete ú ocho leguas de distancia. Es tal la pasión del parisiense por el campo, que las empresas locales luchaban también con ventaja con las pequeñas empresas, nombre dado á la sociedad Touchard para distinguirla de las grandes sociedades de transportes de la calle Montmartre. En esta época la buena fortuna de los Touchard estimuló á los especuladores. Para las más insignificantes localidades de los alrededores de París se formaban empresas de coches bonitos, rápidos y cómodos, que salían y llegaban á París á horas fijas, y que, en todos los puntos y en un radio de diez leguas, produjeron una encarnizada competencia. Creada para el viaje de cuatro ó seis leguas, la diligencia se dedicó á recorrer pequeñas distancias y vivió aun algunos años. Finalmente, sucumbió cuando los ómnibus demostraron la posibilidad de llevar diez y ocho personas en un coche arrastrado por dos caballos. Hoy la diligencia, si por casualidad existiera alguna en los almacenes de algún constructor de coches, sería, por su estructura y por sus disposiciones, objeto de investigaciones sabias, y análogas á las que hizo Cuvier en los animales encontrados en las canteras de yeso de Montmartre.

Las pequeñas empresas, amenazadas por los especuladores que lucharon desde 1822 contra los Touchard padre é hijo, tenían ordinariamente un punto de apoyo en las simpatías de los habitantes de los lugares cuyo servicio prestaban. Por regla general, el empresario, conductor, á la par que propietario del coche, era algún posadero del país, cuyos seres, cosas é intereses le eran conocidos. Hacía los encargos con fidelidad y prontitud, no cobraba tanto como los demás por hacerlos, y, por esta misma razón, sacaba más producto que la grande empresa de los Touchard padre é hijo. Sabía distinguir cuando una mercancía necesitaba guía, de cuando no la necesitaba. En caso de necesidad infringía las ordenanzas sobre el número de viajeros. Finalmente, poseía el afecto de la gente del pueblo. Así es que cuando se establecía alguna competencia, si el antiguo cochero del país acordaba repartirse los días de la semana con el nuevo competidor, había mucha gente que retrasaba su viaje para hacerlo en compañía del antiguo conductor, aunque su material

y sus caballos estuviesen en un estado poco tranquilizador.

Una de las líneas que los Touchard quisieron monopolizar, que les fué muy disputada y que se disputa aun á los Toulouse, sus sucesores, es la de París á Beaumont-sur-Oise, línea extraordinariamente productiva y que en 1822 era explotada en competencia por tres empresas. En vano bajaron los precios las pequeñas empresas, en vano multiplicaron las horas de salida, en vano construyeron excelentes coches, pues la competencia subsistió, cosa que se comprende, pues una línea en que están situados pueblecitos como Saint-Denis y Saint-Brice, y aldeas como Pierrefitte, Groslay, Ecoeven, Ponceles, Moisselles, Baillet, Monsoult, Maffliers, Franconville, Presles, Nointel, Nerville, etc., no tiene más remedio que ser muy productiva. La empresa Touchard acabó por extender el viaje de París á Chambly. La competencia llegó hasta Chambly. Hoy los Toulouse van hasta Beauvais.

A un lado de esta carretera, llamada de Inglaterra, existe un caminito que empieza en un lugar que, á causa de su situación geográfica, ha recibido, con justicia, el nombre de la *Cave* (bodega), y que conduce á uno de los valles más deliciosos del departamento del Oise, al pueblecito de Isle-Adam, doblemente célebre por haber sido cuna de la casa extinguida de Isle-Adam, y como antigua residencia de los Borbón-Conti. Isle-Adam es un pueblecito encantador, situado entre dos grandes aldeas, la de Nogent y la de Parmain, notables ambas por sus magníficas canteras, de donde se han sacado los materiales de los edificios más hermosos del París moderno y del extranjero, pues la base y los adornos de las columnas del teatro de Bruselas son de piedra de Nogent. Aunque notable por su admirable situación, por los célebres castillos que príncipes, monjes y famosos pintores han construído, como Cassán, Stors, el Val, Nointel, Persán, etc., en 1822, este país no era objeto de competencia y se encontraba servido por dos cocheros que se habían puesto de acuerdo para explotarlo. Esta escepción se fundaba en razones fáciles de comprender. De la *Cave*, puesto situado á un lado de la carretera de Inglaterra, en donde empieza el camino adoquinado, gracias á la magnificencia de los príncipes de Conti, hasta Isle-Adam, la distancia es de dos leguas; ninguna empresa podía aventurarse á dar una vuelta tan considerable, tanto menos, por cuanto que el camino de Isle-Adam formaba entonces un callejón sin salida. El camino

que conducía allí, acababa allí también. Hace ya algunos años que la gran carretera ha unido el valle de Montmorency al valle Isle-Adam. De Saint-Denis pasa por Saint-Leu-Taverny, Méru, Isle-Adam, y va hasta Beaumont, á lo largo de Oise. Pero en 1822, el único camino que conducía á Isle-Adam era el que habían construido los príncipes de Conti. Pierrotín y su colega reinaban, pues, de París á Isle-Adam, queridos de todo el mundo. El coche de Pierrotín y el de su compañero hacían el servicio de Stors, el Val, Parmain, Champagne, Mours, Prerolles, Nogent, Nerville y Maffliers. Pierrotín era tan conocido, que los habitantes de Monsoult, Moisselles, Baillet y Saint-Brice se servían de su coche, donde la probabilidad de tener asiento era mayor que la que existía de encontrarlo en las diligencias de Beaumont, que iban siempre llenas. Pierrotín se llevaba perfectamente bien con su competidor. Cuando Pierrotín salía de Isle-Adam, su compañero salía de París y viceversa. Es inútil hablar del competidor, porque Pierrotín poseía las simpatías del país. Por otra parte, de los dos colegas, Pierrotín es el único que figura en esta verdadera historia. Básteos, pues, saber que los dos cocheros vivían en buena inteligencia, se hacían una guerra leal y se disputaban los pasajeros por medios bien quistos. Por economía tenían en París el mismo patio, la misma posada, la misma cuadra, la misma cochera, el mismo despacho y el mismo empleado. Este detalle bastará para que se comprenda que Pierrotín y su adversario eran hombres de buena pasta. La posada en que paraban, situada, precisamente, en el ángulo de la calle de Enghien, existe aún, y se llama la posada del *León de Oro*. El propietario de este establecimiento, destinado, hacía ya mucho tiempo, á dar albergue á los pasajeros, explotaba en persona una empresa de coches para Dammartin, tan sólidamente establecida, que los Touchard, sus vecinos, cuyo establecimiento está enfrente, no pensaron siquiera en poner coches por aquella línea.

Aunque las salidas para Isle-Adam estaban señaladas para una hora fija, Pierrotín y su colega eran, en este punto, tan indulgentes que, si su indulgencia se conciliaba con el cariño que les tenía la gente del país, les valía, en cambio, fuertes censuras por parte de los extranjeros, acostumbrados á la regularidad de los grandes establecimientos públicos; pero los dos conductores de estos coches, mitad diligencia, mitad

tartana, encontraban siempre defensores en sus parroquianos. Por la tarde, la salida anunciada para las cuatro, no tenía nunca lugar hasta las cuatro y media, y la de la mañana, que estaba anunciada para las ocho, no se verificaba nunca hasta las nueve. Por otra parte, este sistema era excesivamente elástico. En verano, que era temporada magnífica y de gran abundancia de pasajeros, la ley de las salidas, rigurosa para los desconocidos, era indulgente para los pasajeros del país. Este método ofrecía á Pierrotín la ventaja de poder embolsarse dos asientos por uno, cuando algún habitante del país llegaba temprano á pedir un asiento que pertenecía á alguna *ave de paso* que, por desgracia, se hubiese retrasado. Ciertamente que esta moralidad no hará gracia á los puristas en moral; pero Pierrotín y su colega la justificaban con los *malos tiempos* que corrían, con sus pérdidas durante la temporada de invierno, con la necesidad de tener pronto mejores coches, y, finalmente, con la exacta observación de la ley escrita en los reglamentos, cuyos ejemplares, excesivamente raros, sólo lograban verlos aquellos pasajeros que se obstinaban mucho en ello.

Pierrotín, hombre de cuarenta años, era ya padre de familia. Salido de un regimiento de caballería en la época del licenciamiento de 1815, este buen muchacho había sucedido á su padre, que guiaba un coche de aspecto muy caprichoso, de Isle-Adam á París. Después de haberse casado con la hija de un posadero, logró extender el servicio de Isle-Adam, lo regularizó y se hizo notar por su inteligencia y por su exactitud militar. Ágil, decidido, Pierrotín imprimía á su rostro, rojizo y tostado por la intemperie, una expresión picaresca que denotaba su inteligencia y que realizaba la movilidad de su fisonomía. Por otra parte, no carecía de esa facilidad para hablar que se adquiere á fuerza de hablar con gente y de recorrer países. Con su costumbre de dirigirse á los caballos y de agitarles desde el pescante, su voz se había hecho ruda; pero tomaba un tono agradable y dulce cuando se dirigía á los pasajeros. Su traje consistía en buenas y gruesas botas claveteadas hechas en Isle-Adam, un pantalón de tosco terciopelo color verde botella y una chaqueta de la misma tela, pero sobre la cual llevaba, durante el ejercicio de sus funciones, una blusa azul adornada por el cuello, por los hombros y por los puños, de bordados multicolores. Una gorra de visera le cubría la cabeza. El servicio

militar había imprimido en las costumbres de Pierrotín un gran respeto á las superioridades sociales, y el hábito de la obediencia á las gentes de clases elevadas; pero se familiarizaba fácilmente con los pasajeros artesanos, aunque respetaba siempre á las mujeres, fuese cualquiera la clase social á que perteneciesen. No obstante, á fuerza de *acarrear* gente (como decía él) había acabado por considerar á sus viajeros como bultos que andaban, y que, por lo tanto, exigían menos cuidados que los otros.

Habiendo advertido el movimiento general que se operaba entre las gentes de su oficio, Pierrotín no quería quedarse atrás declarándose enemigo del progreso. Por esta razón hablaba con mucha frecuencia de un cierto coche que había encargado á los señores Farry, Breilmann y Compañía, los mejores fabricantes de coches, y que se hacía ya necesario á causa de la gran afluencia de viajeros. En esta época, el material de Pierrotín consistía en dos coches. Uno que prestaba el servicio en invierno, y que era el único que acostumbraba á presentar á los agentes del fisco, provenía de su padre, y apenas parecía diligencia. Ambos lados de este coche daban cabida á seis viajeros, que se sentaban en dos bancos de dureza metálica, aunque cubiertos de terciopelo amarillo de Utrecht. Estos dos bancos estaban separados por una barra de madera que se quitaba y ponía á voluntad, encajándola en dos ranuras practicadas á ambos lados del coche y á la altura de la espalda. Esta barra, pérfidamente cubierta de terciopelo y á la que Pierrotín daba el nombre de respaldo, era la desesperación de los viajeros á causa de la dificultad que había para quitarla y ponerla. Pero si esta barra daba gran pena para quitarla y ponerla, la causaba aun mayor á los omoplatos cuando permanecía fija. Si la dejaban atravesada en el coche, hacía sumamente peligrosa la entrada y la salida en éste, sobre todo para las mujeres. Aunque cada banco de este cabriolé no tuviese cabida más que para tres viajeros, se veían á veces ocho apretados como arenques en banasta. Pierrotín aseguraba que los viajeros iban mucho mejor de aquel modo, porque entonces encontraban una masa compacta é inmóvil; mientras que tres viajeros solos chocaban continuamente unos con otros, y muchas veces se arriesgaban á estropearse los sombreros contra el techo de su cabriolé, á causa de las violentas sacudidas que sufría el coche por el camino. En la parte delantera del coche había una

banqueta de madera, que era el sitio de Pierrotín, y en donde podían ir tres viajeros que, colocados allí, reciben en Francia, como sabemos, el nombre de *conejos*. En algunos viajes, Pierrotín colocaba allí cuatro conejos y se sentaba entonces en una caja que servía de punto de apoyo á los pies de los conejos, y que iba siempre llena de paja ó de algún paquete que no temiese averías. La caja de este coche, pintada de amarillo, tenía en su parte superior una franja azul donde se leía en letras plateadas, y á ambos lados: *De Isle-Adam á Paris*, y detrás: *Servicio de Isle-Adam*. Nuestros descendientes estarían en un error si creyesen que este coche no podía llevar más que trece personas, incluyendo en este número á Pierrotín; en las grandes ocasiones admitía á tres más en un departamento cuadrado cubierto con un toldo y que servía, por lo general, para amontonar las maletas, las cajas y los bultos; pero el prudente Pierrotín no dejaba subir allí nada más que á sus parroquianos, y aun á éstos los tomaba cuando estaba á trescientos ó cuatrocientos pasos fuera de la ciudad. Además, estos habitantes del *gallinero*, nombre dado por los conductores á esta parte del coche, tenían que bajarse é ir á pie un rato en los puntos del camino en que se encontraban puestos de gendarmería. La sobrecarga prohibida por las ordenanzas con objeto de garantizar la *seguridad de los viajeros*, sería de otro modo demasiado palpable para que los gendarmes, á pesar de su amistad con Pierrotín, dejasen de denunciar su pública contravención. De esta manera el coche de Pierrotín acarrea algunos sábados por la noche, ó lunes por la mañana, hasta quince viajeros; pero entonces, para tirar del coche, daba un compañero á su grande y viejo caballo llamado *Rougeot*, en la persona de un caballo grande como un pollino, y de quien Pierrotín no se cansaba de decir bendiciones. Este caballito era una jaquita llamada *Bichette*; comía poco, tenía mucha sangre, era incansable y valía tanto oro como pesaba.

Cuando algún viajero se burlaba al ver aquel *extracto de caballo*, Pierrotín exclamaba:

—Pues mire usted, mi mujer no lo cambiaría por ese grande y holgazanote *Rougeot*.

La diferencia entre el coche de que hemos hablado y el otro, estribaba en que el segundo estaba montado sobre cuatro ruedas. Este coche, de construcción extravagante y que se llamaba el coche de *cuatro ruedas*, admitía diez y siete via-

jeros, cuando sólo tenía cabida para catorce. Metía un ruido tan atroz que, en Isle-Adam, cuando salía ya del bosque situado á alguna distancia del pueblo, todo el mundo decía:

—¡Ahí está Pierrotín!

Estaba dividido en dos departamentos, de los cuales el uno, llamado *interior*, tenía cabida para seis viajeros, en dos banquetas, y el segundo, que está en la parte delantera, recibía el nombre de cupé. Este cupé estaba formado de un modo tan extravagante é incómodo, que su descripción se hace imposible porque exigiría demasiado tiempo. El coche de cuatro ruedas estaba rematado por una imperial con capota, bajo la cual Pierrotín encajonaba á seis viajeros. Pierrotín se sentaba en un lugar casi invisible, situado debajo del cupé. El conductor de Isle-Adam no pagaba la contribución que debiera, porque sólo presentaba el antiguo coche de su padre, con cabida para seis viajeros, limitándose después á tomar un permiso especial siempre que quería sacar el coche de cuatro ruedas. Esto parecerá extraordinario hoy, pero en sus principios el impuesto sobre los coches, que había sido implantado con cierta timidez, permitía á los industriales de este género hacer esos pequeños engaños que les causaban gran satisfacción por el mero hecho de poder *pegársela* á los empleados. Insensiblemente el fisco, hambriento, se fué haciendo severo, y hoy no permite circular á los coches sin ir provistos de su correspondiente matrícula, en la cual ha de constar que han pagado la contribución. Todo tiene su época de inocencia, hasta el fisco; y hacia el año 1822, esta época duraba aun. En verano ocurría muchas veces que el coche de cuatro ruedas y el cabriolé iban por la carretera llevando treinta y dos viajeros, cuando Pierrotín no pagaba contribución más que por seis. En estos días afortunados, el convoy salía á las cuatro y media del arrabal Saint-Denis, y valientemente llegaba á las diez de la noche á Isle-Adam. Cuando ocurría esto, Pierrotín, orgulloso de haber recorrido con tanta rapidez el camino, previo el alquiler de algunos caballos, solía decir:

—Vaya, ¡ya hemos arreado!

Para poder hacer nueve leguas en cinco horas con tan mal ganado, Pierrotín suprimía las paradas que los cocheros suelen hacer en Saint-Brice, en Moisselles y en la *Cave*.

La posada del *León de Plata* ocupa un terreno muy largo y estrecho. Si en su fachada no tiene más que tres ó cuatro

ventanas que den al arrabal Saint-Denis, en cambio en su patio, á cuyo extremo se encuentran las cuadras, era tan grande como una casa pegada á una de las paredes medianeras. La entrada formaba una especie de pasadizo, bajo cuyas vigas podían estacionarse dos ó tres coches. En 1822, la administración de todas las diligencias que paraban en la posada del *León de Plata* era llevada por la mujer del posadero, que tenía tantos libros como servicios; ella cobraba los billetes, inscribía los nombres y ponía los bultos en la inmensa cocina de su posada. Los viajeros se conformaban con todo. Si llegaban demasiado pronto, se sentaban en los bancos situados en torno de la vasta cocina, se estacionaban bajo el pórtico de la entrada, ó se iban al café de Echiquier, situado en la esquina de la calle de este nombre, calle que es paralela á la de Enghien, de la cual sólo está separada por algunas casas.

En los primeros días de otoño de este año, un sábado por la mañana, Pierrotín estaba, con las manos metidas en los bolsillos de su blusa, en la puerta cochera del *León de Plata*, desde donde se veían la cocina de la posada y el vasto patio á cuyo extremo se dibujaban en negro las cuadras. La diligencia de Dammartin acababa de salir y marchaba torpemente detrás de las diligencias Touchard. Eran más de las ocho de la mañana. Bajo el enorme pórtico que ostenta el gran anuncio: *Posada del León de Plata*, los zagales y los mayores contemplaban la rápida salida de los coches que tanto engaña al viajero, haciéndole creer que los caballos han de ir siempre al mismo paso.

—¡Hay que enganchar, mi amo?—dijo á Pierrotín el mozo de cuadra cuando cesó ya toda salida de coches.

—Ya son las ocho y cuarto y no se ve un viajero—respondió Pierrotín.—¿Dónde mil diablos se meterán? Pero, en fin, engancha. Ni siquiera tenemos carga. ¡Por vida de...! El otro no sabrá donde meter á los viajeros por la noche, porque hace buen tiempo, y yo no tengo más que cuatro inscritos. ¡Vaya una jornada para ser sábado! ¡Siempre ocurre lo mismo cuando se necesita dinero! ¡Qué oficio de perro! ¡Qué perro de oficio!

—Y aunque los tuviese usted, ¿en dónde los metería, si no cuenta más que con el cabriolé?—dijo un zagal procurando calmar á Pierrotín.

—¿Y mi coche nuevo?—exclamó Pierrotín.

—Pero ¿lo tiene usted ya?—preguntó el grueso auverniano que al sonreír mostraba dos paletas anchas y blancas como almendras.

—Vaya, que rodará mañana domingo, y tiene cabida para diez y ocho pasajeros.

—¡Ah! ¡Diantre! eso sí que será hermoso y que desempeñará el camino—dijo el auverniano.

—Un coche como el que va á Beaumont. ¡Vaya! ¡flamante! ¡pintado de encarnado y de oro, y que ha de hacer morir de envidia á los Touchard! Necesitaré tres caballos. He encontrado uno que formará pareja con *Rougeot*, y *Bichette* irá de delantera. Vamos, engancha—dijo Pierrotín, que miraba hacia la parte de la puerta de Saint-Denis al mismo tiempo que comprimía el tabaco dentro de su quema *gaznate*,—veo allá abajo una señora y un joven con unos paquetes debajo del brazo; al parecer buscan el *León de Plata* porque se han hecho los sordos á las llamadas de los otros cocheros. ¡Toma! ¡me parece que aquella señora es una parroquiiana mía!

—Muchas veces le ha ocurrido á usted haber salido de vacío y haber llegado lleno á Isle-Adam—dijo uno de los zagales.

—Pero no llevamos ni un bulto—respondió Pierrotín.— ¡Por vida de...! ¡Qué mala suerte!

Y Pierrotín se sentó en uno de los guardacantones que garantizaban á los muros del choque de los coches; pero se sentó con un aire inquieto y pensativo que no era propio de él. Esta conversación, insignificante en apariencia, había removido crueles cuidados ocultos en el fondo del corazón de Pierrotín. ¿Y qué podía turbar el corazón de Pierrotín, sino la idea de un hermoso coche? Brillar en la carretera, luchar con los Touchard, mejorar el servicio, llevar á los viajeros que le alabarían por las comodidades debidas al progreso de la industria de coches, en lugar de tener que oír perpetuos reproches por su mal *carromato*, tal era la laudable ambición de Pierrotín. Pero el cocherero de Isle-Adam, llevado de su deseo de aventajar á sus colegas, había ido más allá de lo que le permitían sus fuerzas. Era cierto que había encargado un coche á la casa Farry, Breilmann y compañía, fabricantes de coches que acababan de sustituir los muelles cuadrados ingleses por las antiguas invenciones francesas; pero estos desconfiados y duros fabricantes no querían entregarle el coche si no lo pagaba al contado. No estaban

dispuestos á construir un coche que había de tener difícil salida si Pierrotín no se quedaba con él, y, por lo tanto, le habían exigido un pago anticipado de dos mil francos. Para satisfacer la justa exigencia de los fabricantes de coches, el ambicioso cocherero había agotado todos sus recursos y todo su crédito. Su mujer, su suegro y sus amigos le habían ayudado ya. Aquella soberbia diligencia que él había ido á ver la víspera á casa de los pintores, no quería más que rodar; pero, para hacerla rodar al día siguiente, era necesario efectuar el pago. Ahora bien, ¡á Pierrotín le faltaban mil francos para hacerlo! Debiéndole ya los alquileres al posadero, se exponía á perder los dos mil francos pagados por adelantado, sin contar quinientos francos, precio del nuevo *Rougeot*, y trescientos francos de arcos nuevos para cuyo pago le habían dado tres meses de tiempo. Y llevado de la rabia de la desesperación y de la locura del amor propio, acababa de afirmar que el nuevo coche correría ya el día siguiente, domingo. Dándoles mil quinientos francos á cuenta de los dos mil quinientos, esperaba que los fabricantes de coches, enternecidos, le entregasen el carruaje; pero después de tres minutos de meditación exclamó en voz alta:

—No, ¡son unos perros avaros! ¿Y si yo me dirigiese al señor Moreau, el administrador de Presles, que es tan buen hombre? acaso me sacara del apuro—se dijo acariciando esta idea.

En este momento, un criado sin librea, cargado con una maleta de cuero y salido del establecimiento Touchard, donde no había encontrado asiento para Chambly en el coche que salía á la una de la tarde, le dijo á nuestro cocherero:

—¿Es usted Pierrotín?

—Sí, ¿por qué?—contestó éste.

—Si usted quisiese esperar un cuarto de hora, llevaría usted á mi amo; sino me llevaré la maleta y tendrá que marcharse en un cabriolé de plaza.

—Esperaré dos ó tres cuartos de hora, y la propina, amigo mío—dijo Pierrotín echando una mirada á la maleta de cuero que iba muy atada y cerrada con una cerradura de cobre con escudo de armas.

—Pues bien, aquí tiene usted—dijo el criado descargándose la maleta, que Pierrotín levantó, pesó y movió.

—Toma—dijo el cocherero al cargador de equipajes,—có-

gela con cuidado y colócala en el cajón de detrás. No lleva nombre—añadió.

—Pero lleva las armas de monseñor—respondió el criado.

—¿Monseñor?—dijo Pierrotín.

Y después, haciendo una seña al criado y encaminándose al café del Echiquier, añadió:

—Vamos á tomar una copita.

Y una vez allí, gritó:

—Muchacho, trae dos ajenjos. ¿Quién es su amo de usted y adónde va? No le he visto á usted nunca—dijo Pierrotín al criado al mismo tiempo que chocaban los vasos.

—La cosa no tiene nada de particular—repuso el criado.

—Mi amo no hace este viaje más que una vez al año, y siempre va en coche particular. Prefiere ir al valle de Orge, donde tiene el parque más hermoso de los alrededores de París, un verdadero Versalles, una tierra de familia que lleva su nombre. ¿No conoce usted al señor Moreau?

—Sí, el intendente de Presles—dijo Pierrotín.

—Pues bien, el señor conde va á pasar dos días á Presles.

—¡Ah! ¡voy á llevar al conde de Scrisy!—exclamó el cochero.

—Sí, amigo mío, el mismo que viste y calza. Pero cuidado, hay una consigna. Si lleva usted gente del país en el coche, no le llame señor conde, porque quiere viajar de incógnito y me ha encargado que se lo dijese á usted anunciándole una buena propina.

—¡Ah! ¿no tendrá algo que ver ese viaje á escondidas con el negocio que el padre Leger, el cortijero de los Monlineaux, vino á tratar aquí?

—No lo sé—repuso el criado,—pero algo gordo debe ocurrir. Ayer por la tarde fui á avisar á la cuadra para que tuviesen preparado el coche á la Daumont para las seis de la mañana con objeto de ir á Presles; pero, á las siete, su señoría dió contraorden. Agustín, el ayuda de cámara, atribuye este cambio á la visita de una señora que parece haber llegado del país.

—¡Habría habido alguien que se atreva á decir nada del señor Moreau, el hombre más honrado, el hombre más bueno, el rey de los hombres! Créame usted, si hubiera querido, hubiese podido ganar mucho más dinero del que ha ganado.

—Ha hecho mal en no hacerlo—dijo el criado sentenciosamente.

—¿Es cierto que el señor de Serisy va á habitar á Presles y que para eso ha amueblado y reparado su palacio?—preguntó Pierrotín después de una pausa.—¿Es verdad que han gastado allí más de doscientos mil francos?

—Si usted y yo tuviésemos lo que se ha gastado de más, estaríamos ricos. Si la señora condesa va allí, ¡diantre! ya se le han acabado las comodidades á los Moreau—dijo el criado con aire misterioso.

—¡Qué buen hombre es el señor Moreau!—repuso Pierrotín que seguía pensando en pedirle los mil francos al administrador.—Un hombre que hace trabajar á los criados, que no los maltrata, que saca á las tierras todo el producto que puede sacarles, todo en beneficio de su amo. ¡Buen hombre de veras! Viene muchas veces á París, toma siempre mi coche, me da una buena propina y me hace millares de encargos para París. Ya para el señor, ya para la señora, siempre llevó tres ó cuatro paquetes, y nada más que de encargos me da á ganar cincuenta francos mensuales. Si la señora es un poco orgullosa, en cambio quiere mucho á sus hijos y yo soy el que los trae y lleva al colegio. Cada vez me da cinco francos, cosa que no haría la dama más encopetada. ¡Oh! siempre que llevo alguno de su casa ó para su casa, subo hasta la reja del palacio... No hay más remedio que hacerlo así ¿verdad?

—Dicen que el señor Moreau no tenía mil escudos cuando el señor conde le nombró administrador de Presles—dijo el criado.

—Pero desde 1806, en diez y siete años, ese hombre tiene que haber hecho algún dinero—replicó Pierrotín.

—Es verdad—dijo el criado meneando la cabeza.—Después de todo los amos son muy ridículos y me alegraría que Moreau hubiese hecho su caldo gordo.

—Yo he ido muchas veces á llevarles á casa cestos llenos de caza, á la calle de Chaussée-d'Autin y nunca he tenido el honor de ver al señor ni á la señora—dijo Pierrotín.

—El señor conde es un buen hombre—dijo confidencialmente el criado;—pero confía en su discreción de usted para asegurar su incógnito; deben pasar cosas graves, al menos así se dice en el palacio; porque sino, ¿por qué pedir la Daumont? ¿por qué viajar en un coche de alquiler? ¿No tiene un par de Francia medios para tomar otro vehículo?

—Un cabriolé es capaz de pedirle cuarenta francos por

ir y venir, porque sepa usted que ese camino, si usted no lo conoce, está hecho para las ardillas. ¡Oh! ¡siempre subir y bajar!—dijo Pierrotín.—Par de Francia ó burgués, pero es lo cierto que todo el mundo mira por su dinero. Si este viaje hubiese de costar algún disgusto al señor Moreau, me daría gran pesadumbre. ¡Caramba! cuánto sentiría que se tratase de él. ¡Mil diablos! ¿no habría algún medio de avisarle? porque créame que es un verdadero buen hombre, un hombre acabado, el rey de los hombres.

—¡Bah! el señor conde quiere mucho al señor Moreau—dijo el criado.—Pero mire usted, si quiere que le dé un consejo: que cada uno se las arregle como pueda. Bastante tenemos qué hacer con ocuparnos de nosotros mismos. Haga usted lo que le piden, tanto más cuanto que no hay que divertirse con Su Señoría. Además, para decirlo todo, el conde es muy generoso. Si le hace usted un favor así—dijo mostrando la punta de la uña de uno de sus dedos—os paga con otro así—dijo alargando el brazo.

Viniendo de un hombre tan bien colocado como estaba el segundo ayuda de cámara del conde de Serisy, esta juiciosa reflexión y sobre todo la imagen empleada, surtieron su efecto, y enfriaron el interés que Pierrotín sentía por el administrador de las tierras de Presles.

—Vamos, adiós, señor Pierrotín—dijo el criado.

Para darse perfecta cuenta del pequeño drama que tenía que ocurrir en el coche de Pierrotín, se hace aquí necesario hacer una rápida reseña de la vida del conde de Serisy y de la de su administrador.

El señor Hugret de Serisy, descendiende en línea recta del famoso presidente Hugret, que adquirió su nobleza en el reinado de Francisco I.

Esta familia lleva en su escudo fondo de oro y de sable con dos paralelogramos concéntricos y la divisa: 1, SEMPER MELIUS ERIS, divisa que prueba la modestia de las familias burguesas en tiempos en que las órdenes eran respetadas en el Estado, y prueba también la sencillez de nuestras antiguas costumbres el equivoco de ERIS, que, combinado con la I del principio y la s final del MELIUS, representa el nombre de la tierra erigida en condado.

El padre del conde era presidente de un parlamento antes de la Revolución. Respecto á él, consejero de Estado ya en 1797, á la edad de veintidós años, se distinguió por su buena

manera de proceder en asuntos políticos muy delicados. Durante la Revolución no emigró, sino que la pasó en su tierra de Serisy, cerca de Arpajón, donde el respeto que tenían á su padre le preservó de toda desgracia. Después de haber pasado algunos años cuidando al presidente Serisy, que murió en 1794, en esta misma época fué elegido para formar parte del consejo de los Quinientos, y aceptó estas funciones legislativas para distraer su dolor. Como todas las antiguas familias parlamentarias, el diez y ocho de brumario el señor de Serisy fué objeto de las distinciones del primer primer cónsul, que lo colocó en el consejo de Estado y le encargó que reconstituyese una de las ramas de la administración que estaban más desorganizadas. El retoño de esta familia histórica pasó á ser así uno de los elementos más activos de la grande y magnífica organización debida á Napoleón. Á causa de esto, el consejero de Estado no tardó mucho en dejar este cargo para ocupar un ministerio. Nombrado conde y senador por el Emperador, tuvo sucesivamente el proconsulado de dos reinos diferentes. En 1806, á los cuarenta años, el senador se casó con la hermana del marqués de Ronquerolles, viuda, á los veinte años, de Gaubert, uno de los más ilustres generales republicanos, y heredera de él. Este casamiento, conveniente por su nobleza, dobló la ya considerable fortuna del conde de Serisy, que pasó á ser cuñado del marqués de Rouvre, nombrado conde y chambelán por el Emperador. En 1814, cansado de los constantes trabajos, el señor de Serisy, cuya quebrantada salud exigía reposo, resignó todos sus empleos, dejó el gobierno cuyo mando le había confiado el Emperador, y se fué á París, donde Napoleón, rendido ante la evidencia, le hizo justicia. Este amo infatigable, que no creía en la fatiga de los demás, tomó en un principio por defección la falta de salud del conde de Serisy. Aunque el senador no cayó en desgracia, cuéntase que tenía quejas de Napoleón. Cuando los Borbones volvieron, Luis XVIII, en quien el señor de Serisy reconoció á su soberano legítimo, dispensó al senador, que era ya par de Francia, una gran confianza, encargándole de los asuntos privados y nombrándole ministro de Estado. El 20 de marzo, el señor de Serisy no fué á Gand, previno á Napoleón de que permanecía fiel á la casa de Borbón, no quiso aceptar la dignidad de par durante los Cien Días, y pasó este corto reinado en su tierra de Serisy.