

Suplemento Dominical fundado
por don Lorenzo Batlle Pacheco
el 2 de octubre de 1932

EL DIA

Año XXXIX — N° 1998
Montevideo, 24 de
octubre de 1971.



Nuestro País: Asperezas de Polanco

Un simple hilo o chorro de agua, cuya labor
paciente consigue desgastar las rocas más duras,
pone una nota de belleza y de renovada
gracia en el paisaje.

(Foto Chebateroff)



Vista parcial de la Quebrada de los Cuervos —cuya imponente belleza ha sido cantada como por nadie por Pedro Leandro Ipuche— en cuyo fondo corre el Yerbál Chico

Ladera modelada sobre materiales graníticos y gnésicos en las cercanías del Cerro de las Lanzas (Treinta y Tres)

Escalonamiento de las laderas de un cerro riverense (Mirinaque). Foto de Aurora P. de Maneiro.

Formas tabulares y valles de paredes abruptas en la zona de Cuñapirú (Rivera)



ATRIBUIR a la acción de las corrientes fluviales o la de los ventisqueros ("ríos de hielo") la mayoría de los valles existentes en el mundo, es actualmente un proceder totalmente aceptable. Pero no lo fue hasta hace algunas décadas atrás, y a veces, eminentes geólogos como Charles Lyell y otros, se oponían a admitir que los grandes valles fueron generados por el trabajo fluvial (ríos, arroyos) o el glaciar, y recurrían para la explicación del origen de los mismos, a la anterior influencia de poderosas corrientes marinas, que habrían actuado cuando las tierras hoy emergidas estuvieron cubiertas por las aguas oceánicas. A muchos investigadores les costaba creer que modestas corrientes fluviales o aparentemente inmóviles ventisqueros pudieran ser los responsables de entrantes u hondonadas del terreno de gigantescas proporciones. Hoy sabemos, sin embargo, que con condiciones suficientes de pluviosidad y en un lapso prolongado, pequeños ríos o arroyos pueden crear sus respectivos valles, tal como lo han hecho a través de los milenios los integrantes de nuestra propia red fluvial, dando origen al mismo tiempo, y como consecuencia del ahondamiento de parte del terreno, al surgimiento de las cuchillas, divisorias de agua entre las diversas cuencas fluviales. Tales cuchillas han quedado en resalte, unas veces por su resistencia al desgaste erosivo, constituyendo serranías abruptas, o simplemente por no haber sido afectadas con intensidad igual que el resto del terreno por los agentes modeladores. En las regiones glaciales (polares y de alta montaña) la acción creadora de los valles ha correspondido fundamentalmente al trabajo de los ventisqueros.

Es cierto que causas tectónicas tales como los plegamientos o arrugamientos orogénicos y las dislocaciones (rupturas, fallas, etc.) han podido en muchos casos favorecer la creación inicial de los valles, los que fueron modelados posteriormente por las acciones fluviales o las glaciares. Pero tales causas no son absolutamente necesarias, y hasta es posible hallar valles entallados en antiguos anticlinales (como ocurre en el Jura) y no en sinclinales como sería lo más natural ya que ellos corresponden a las entrantes del terreno de origen tectónico. Algunas líneas de dislocación, como la del Rhin medio, o la del Jordán, mantienen aprisionada a la corriente fluvial principal, pero parte del modelado del valle ha estado a cargo de las acciones fluviales. Muchos valles son independientes de las estructuras y líneas tectónicas y son simples productos de erosión o de acción gliptogénica o de desgaste, sobre todo cuando han sido entallados en materiales de naturaleza uniforme.

Si examinamos el problema con más detención llegamos a reconocer que si bien los ríos y los glaciares socavan y determinan inicialmente los valles, la amplificación de éstos queda confiada al trabajo de los tributarios y a factores que en el caso de los valles de origen fluvial modelan las laderas o vertientes, unas veces con extraordinaria lentitud, como en el caso de la reptación o "creep" del suelo en el sentido de la pendiente, y otras veces con relativa rapidez como acontece con los derrumbes, los torrentes de barro y el movimiento de materiales friables embebidos de agua, y en forma de lenguas de soliflucción. El modelado de las laderas está en gran parte a cargo de la erosión difusa, realizada por las aguas que se escurren por las pendientes sin encauzarse en forma bien definida; pero también la erosión lineal o canalicular colabora en este proceso.

Puede decirse que a las corrientes fluviales, sean ellas ríos, arroyos o torrentes compete el socavamiento del fondo del valle, la obra de encauzamiento y el transporte de los materiales que descienden de las laderas o que provienen del curso superior, mientras que está a cargo de los factores modeladores de las laderas el ensanchamiento progresivo del valle y la reducción paulatina de la pendiente de dichas laderas. Esta última acción está controlada por la vegetación, que se opone al rápido escurrimiento de las aguas, y da protección a los suelos y materiales sueltos. En nuestro país, los pastizales, los chircales y los montes serranos cumplen con esa misión en forma eficiente, dando estabilidad a los suelos de las laderas de cuchillas y cerros.

En terrenos de naturaleza uniforme, carentes de estructuras bien marcadas, los valles adquieren formas toscamente simétricas, salvo que los procesos de alteración de las rocas difieran de una ladera a la otra debido a condiciones distintas de insolación y de persistencia de la humedad, factores que influyen además sobre las características de la vegetación. Cuando el terreno está constituido por capas inclinadas, y una ladera se dispone en concordancia con el buzamiento de las capas y la opuesta en discordancia, resulta una asimetría bien perceptible, como acontece con algunos pequeños valles inmediatos a Villa Serrana (Lavalleja). Capas horizontales (incluyendo napas basálticas) dan lugar a vertientes escalonadas, como ocurre en los valles

y quebradas de la zona tabular y de cerros chatos del Norte del País; tal escalonamiento resulta espectacular en el conocido Cerro Miriñaque, de Rivera, y en el Valle Edén, de Tacuarembó, se advierte el aspecto de quebrada que ofrece un valle entallado en el basalto. Sabido es que en el Gran Cañón del Colorado, de los Estados Unidos, estos escalonamientos estructurales adquieren características sorprendentes, y en escala grandiosa

A veces, la presencia de granitos en una ladera favorece la formación de mares de piedra, como es el caso de la Sierra Mahoma; si se trata de cuarcitas, aparecen crestones de forma relativamente geométrica como ocurre en las laderas de la Sierra Ballena. El clima interviene en los procesos controlando las acciones de alteración de las rocas, la formación de los suelos y seleccionando los tipos de vegetación.

Si el poder de socavamiento fluvial se intensifica debido a un aumento medio de la pluviosidad o a una elevación progresiva del terreno, y el fondo del valle se ahonda, sus paredes se ponen inestables y determinan una intensificación en la labor de los factores modeladores de las laderas. En cambio, si el caudal fluvial decae por causa de una reducción de la pluviosidad, el río se hace incapaz de transportar su carga de aluviones y los deposita en parte en el fondo del valle creando terrazas más o menos potentes.

En nuestro país, el proceso milenario de formación de los valles, por el continuo y paciente trabajo de la red fluvial, ha originado la aparición de los sistemas de cuchillas, tan características de nuestro paisaje geográfico, y que hoy se perfilan como simples divisorias de aguas entre las distintas cuencas fluviales. En el ABC de nuestra geografía, la explicación del origen de los valles debe jugar un papel fundamental; es el único modo de facilitar la comprensión de nuestro relieve, donde además juegan un importante papel la naturaleza geológica y las incidencias climáticas y paleoclimáticas.

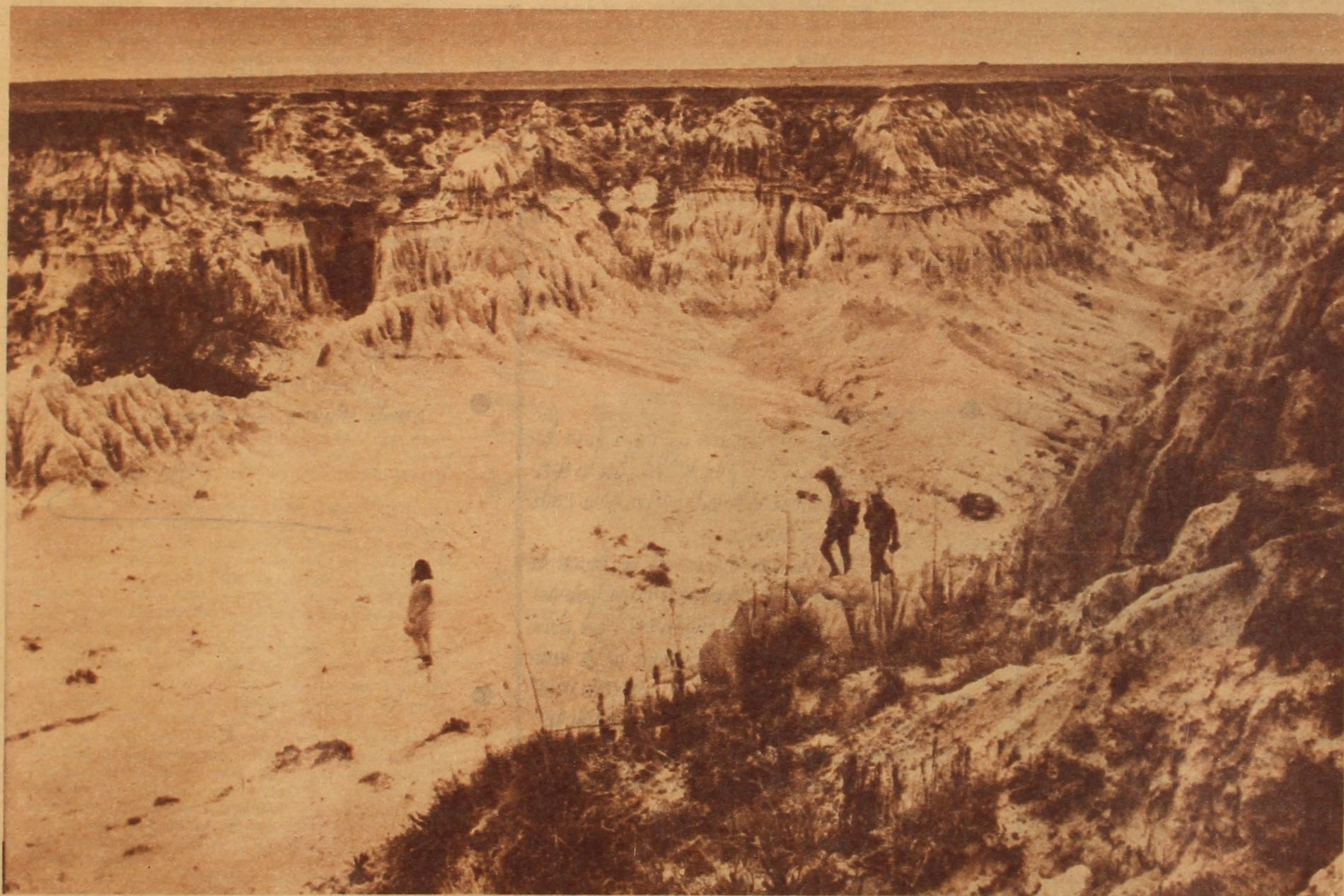
Jorge CHEBATAROFF

(Especial para EL DIA)



Valle entallado en areniscas de Tacuarembó, conservándose en las laderas, paredones y "velas" rocosas.
(A. Tres Cruces)

El origen de los valles



Valle relativamente nuevo, con laderas sedimentarias de complicado modelado en figuras de "penitentes" y con cornisas salientes de capas duras. (Junto al A. Cordobés)

Orestes Araújo

y sus obras de referencia

ORESTES Araújo era natural de Mahón, capital de la isla de Menorca; nació en el año 1850. Siendo muy joven comenzó a viajar, aprendiendo de esa manera sobre la universalidad del hombre. Pudo, quizá, apreciar que cielo, tierra y mar eran iguales en todas partes, que límites y política dividiendo los pueblos no definen su posición espiritual. Ello hizo que fuese tan rioplatense como los nacidos en estos suelos; tan amante de nuestro pasado y tan dadaso en ofrecer su intelecto al duro trabajo de recopilaciones de copiosa información, la cual sin su metódica preocupación hubiese sido cubierta por el olvido.

Colaboró en la redacción de diarios y periódicos: "La Paz", fundada por José Pedro Varela entre 1870 y 1872; continuó su labor periodística en Buenos Aires. En 1875, de vuelta en Montevideo, "El Correo de España", de efímera vida; luego editó "El Indicador Oriental", su primer libro de secuencia periódica. En 1876 José P. Varela designó a don Orestes en la Secretaría de Instrucción Pública, pero tres años después regresó a Europa. En 1879 se desempeñó de traductor en Río de Janeiro, de donde Jacobo Varela lo hizo retornar para ocuparlo de Inspector Departamental de Enseñanza.

Fundó en San José la Liga Patriótica de Enseñanza. En 1891 actuó de catedrático de Historia y Geografía en el Internato N. de Varones. En 1892 asumió de Inspector Técnico de Instrucción Primaria. En 1893 tuvo funciones en la cátedra de Historia y Geografía en el Internato de Señoritas.

Desde 1896 a 1897 fue Director Honorario del Colegio Nacional de la Liga Patriótica de Enseñanza y profesor en el Liceo de Jaime Ferrer; catedrático de Historia y Geografía de la Universidad, Secretario del Censo, etc.

Araújo se propuso y logró dotar a los investigadores de materiales de consulta en un amplio plan que abarcó las distintas ramas de la historia, presentando sus trabajos no como historiador, que lo fue, sino al orden de nuevas ideas y formas, avanzadas para aquellos lejanos años. El supo de la ventaja de la obra de referencia, que rápida y segura resuelve dudas y la pudo presentar prolijamente, establecerle límites adecuados en extensión y selección, meta difícil de lograr para que el lector halle todo lo necesario sin cargar el libro con inclusiones inútiles. Asistimos así a una secuencia productiva frondosa de obras, las cuales, una sola, justifican la vida de trabajo de un investigador.

Araújo, como otros tantos autores, esforzó su labor por necesidades económicas devengadas del sostenimiento decoroso de numerosa familia, pero ese acuciamiento no desmereció en nada su paciente trabajo afinándolo con técnica documental de primera. Del archivo de familia hemos tomado una carta, por él signada en 14 de diciembre de 1912, dirigida a sus editores, la cual nos puede dar idea de su enorme afán de producción y por ello pasamos a transcribirla en parte: "...creo del caso manifestarle que durante estos dos últimos años he tenido que escribir la "Historia de la Escuela, rehacer el Diccionario Geográfico, que es tanto como hacerlo nuevo, y redactar una monografía del fundador de Montevideo, trabajo que obtuvo el primer premio en el concurso respectivo: todo esto supongo que justifica que no es la pereza el vicio que me domina, sin contar el libro de lectura, ya terminado, con destino a las Escuelas de Adultos: razones de urgencia, en cada caso, me obligaron a posponer *Tierra Uruguaya* a las publicaciones precitadas."

Una característica inadvertida, se esconde a los bibliófilos, en las fechas estampadas por don Orestes

en prólogos y noticias; señalan éstas, acontecimientos familiares como cumpleaños de sus hijos.

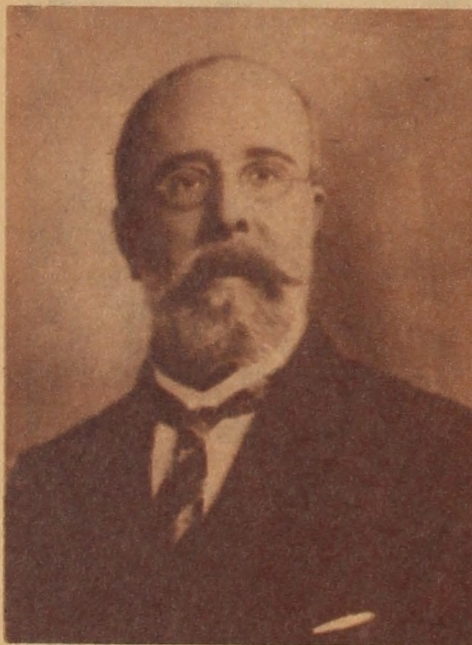
Se destaca en geografía "Tierra Uruguaya" (1913) de la cual sólo se imprimió el tomo primero. Le siguen en importancia éxito de geografía nacional y universal con varias ediciones.

En Historia, más de quince libros de interés, de los cuales señalamos: "Perfiles biográficos" (ocho ediciones); "Nuestro país"..., antología de temas históricos y geográficos de diversos autores; algunas monografías como "José Pedro Varela", "Sarandí", "Historia de los charrúas", "Historia de la escuela uruguaya" (dos ediciones), obra difícil de hallar; "Episodios históricos" (con muchas ediciones); "Gobernantes del Uruguay" en dos volúmenes que es en realidad una historia de los distintos gobiernos del País desde 1825 hasta la presidencia de Pereira; "Historia compendiada de la civilización uruguaya", en dos volúmenes, interesante para el estudio social; "Nueva historia del Uruguay", etc.

En referencia pura destacamos: "Efemérides uruguayas" (1894); "Prolegómenos de la legislación escolar vigente o sea colección de leyes, decretos, reglamentos..." (1900); "Diccionario popular de historia de la República O. del Uruguay..." (1901-1903) en tres volúmenes y el "Diccionario Geográfico del Uruguay" (1900 y 1912). Queda todavía un número importante de libros como la "Guía del forastero" editada por varios años; "El indicador oriental", al cual nos referimos antes; "El Museo y Biblioteca Pedagógicos de Montevideo"; "Prosistas uruguayos contemporáneos"; "Lecturas ejemplares" (diez ediciones), etc.

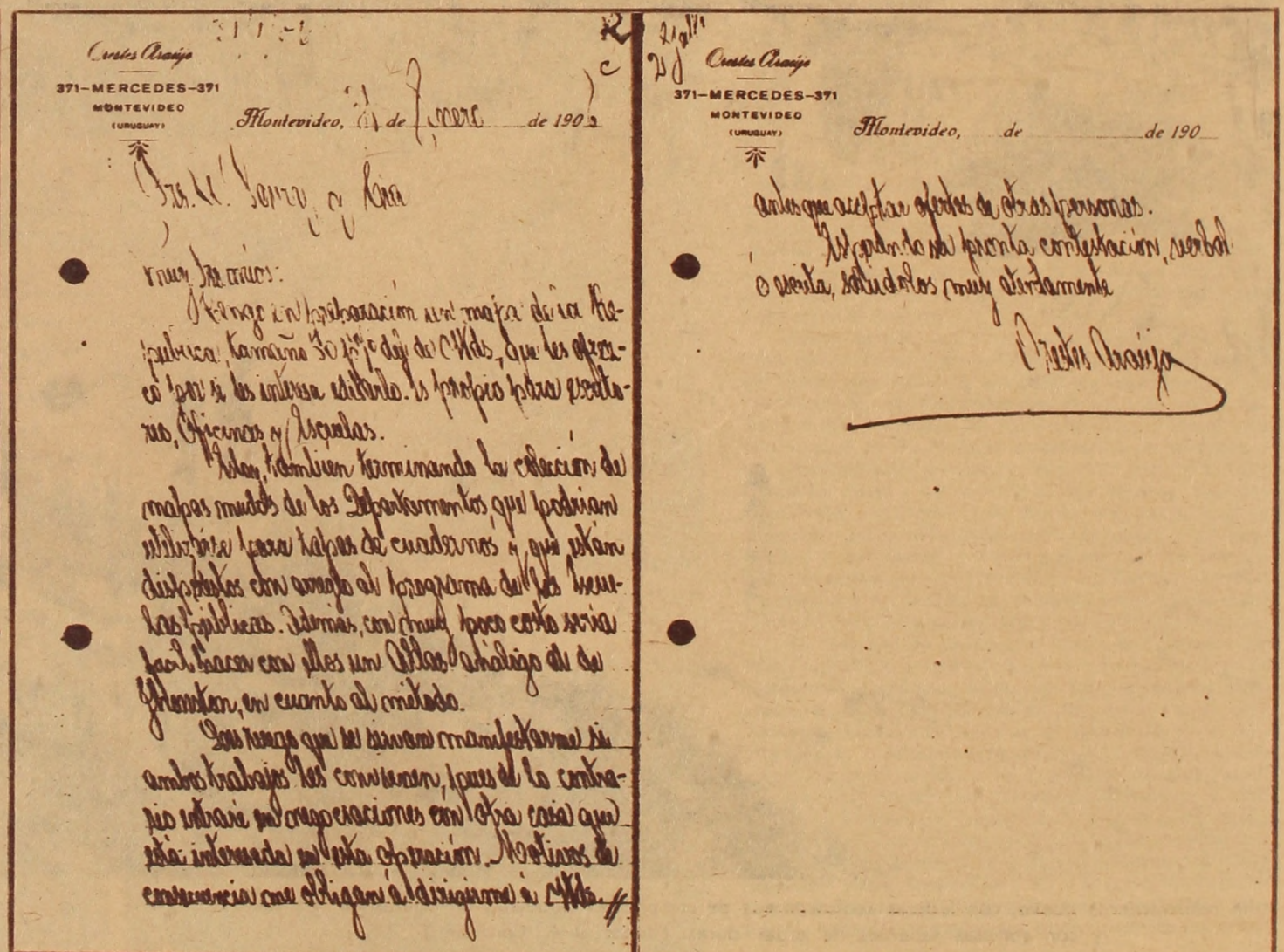
Así, en forma breve, queremos rendir homenaje a un gran maestro y uno de nuestros mayores documentalistas.

Luis Alberto MUSSO



Orestes Araújo (1853 - 1915)

Reproducción de una carta de Araújo al editor Soury referente al mapa de la República y de los departamentos. En ella puede observarse su temperamento metódico y preciso.



HAY ciudades imanes. San Francisco es una. Ciudad de la simpatía, del quedarse, del peligrar en la excesiva comodidad, del rodar vital sin sentido, apoltronado y desprevenido. Vida del turista. Corta como todo lo bueno.

San Francisco tiene una característica que no la he visto repetida en otra ciudad estadounidense: sus cablecars. El ruido y chirridos de sus desarmados hierros mohosos, de sus movientes esfuerzos asmáticos, de la vejez que se sobrepone y asciende las empinadas calles, es una incómoda silla en la que quisiéramos continuar. Quizás nos retrotrae a los años de nuestros padres, sin buses acortadores, ni autos que devoraran kilómetros. Apretujados dentro del minúsculo transporte; los más porque lo prefieren, colgados del pescante que amenaza desprenderse como una dentadura cascada que saltara al morder una miga de pan, subimos las cuestas.

Los viajeros de la delantera son los privilegiados. Desfila en perspectiva panorámica el barrio chino y el residencial. Las veredas con escalones amplios, único medio de no rodar por ellas en sus 45° de pendiente, provocan el comentario de los pasajeros ubicados en cualquier hueco del cablecar al que ascendimos en la esquina de nuestro alojamiento en Powell y Sutter Street.

Las más de las veces nos tocó como conductor un moreno dicharachero y alegre. Se traía con pantalones verdes de pana y camisa amarilla sol o rojo herido de pupilas. Refa por todo. Expedía los boletos con mano tosca y boca en sonrisa que se abría como una ventana para salir saltando sus treinta y dos dientes. Era el exponente feliz de una misión humilde, sano en su juventud eufórica, de una raza en un ejemplar sin protestas. Refa. Alternaba su obligación con chistes y algarabía simples, a voz en cuello y era el primero en celebrarlos mientras el pasaje lo coreaba con carcajadas y comentarios. Nunca he viajado conducida por tal auriga de los fierros. Porque son fierros los que maneja. Guarda y conductor se alternan en ocasiones. Para subir las pendientes desarrollan su fuerza en tracción a sangre. Provistos de guantes de cuero fuerte, protegen sus palmas del roce de palancas, manubrio y otros implementos que no alcancé a definir. En el ascenso, una campana que suena a hierro poeiano sacude las proximidades de las lomas. Y suena, suena, suena a camposanto, quizás previniendo un expirar que detiene la tutela ciudadana de sus penates franciscanos.

Gustaba ubicarme en un asiento largo, sin baranda delantera. Mirar, a los costados y en los tumbos de arranques y detenciones era necesario que me estabilizara en el recoveco o saliente más inmediatos. Las risas y gritos del moreno parlanchín, coreaban los altibajos de la velocidad y cesaban en lo alto de la pendiente que coronaba el esfuerzo y reclamaba su recompensa. El parlanchín descendía del carromato, muy tranquilo, frente a un expendio de refrescos y adquiría dos, uno para su compañero de responsabilidades y otro para él, sin importarle un ardite las manecillas del reloj que seguían girando. Los impacientes eran los menos, tal vez la adaptación al exótico medio de transporte se imponía. Bajo el sol canicular del mes de septiembre y el apretujamiento interno, la boca segregaba jugos sustitutivos al helado líquido que sorbían los regentes del car y bien premiado lo tenían, pues el desgaste físico lo reclamaba.

El cielo como una gema azul, cubría a San Francisco. El aire había que respirarlo a bocanadas. Era vida. Era oxigenarse con tragos de una fuente intangible. Era pureza.

Sigue el carricoche sube y baja, frena y sigue, balanceándose, empujándose, volcándose en las bajadas como un trampolín de juegos niños. En el cruce de Bay y Taylor el dragón amigo, extenuado, se detiene. Y, abajo todo el mundo. Hemos llegado a Ghirardelli Square. A nuestra vista la hermosa bahía de San Francisco parece desdoblarse en un inmenso pañuelo topacio, sereno invasor de la costa.

Saltamos de sorpresa en sorpresa en este predio de diversiones que es Fisherman's Wharf, el Museo Marítimo y el Parque Acuático o al otro lado Fort Mason, Marina Cove, Yacht Harbor, costa de sucesivos hitos con características definidoras.

Para ubicarnos localizamos a la distancia al cablecar. Está describiendo una circunsferencia para subir la cuesta de Hyde Street. Verdadera batahola se desarrolla entre los viajeros para ubicarse en los asientos de privilegio. Desde lejos sonreímos por el espejo que nos muestra el próximo regreso. Alcanzamos a distinguir al parlanchín, que en la calzada observa la escena filosóficamente.

Matilde G. de SABAT PEBET

(Especial para EL DIA)

La ruta de Liliput en la ciudad de Gulliver



El famoso "cable car" representa algo típico, inolvidable, de la gigantesca ciudad del Pacífico.

A bordo del "cable car" de S. Francisco

(II)

Réquiem para el cabotaje nacional



El Pabellón Nacional: el gran ausente de la navegación del río que da nombre a nuestra Patria.



El puerto de Salto hacia 1912

EN nota anterior nos referimos a la Sociedad de Navegación a Vapor Salteña y a sus vapores "Salto" y "Montevideo", que luego fueron denominados "Villa del Salto" y "Río de la Plata", respectivamente.

Muy efímera vida tuvo dicha compañía, pues poco tiempo después Mariano Cabal, estrechamente vinculado al general Urquiza, "al iniciar éste sus hostilidades contra la provincia de Buenos Aires", posibilitó la entrega de los barcos mencionados, que fueron utilizados como transporte de guerra.¹

Liquidada la compañía ante la "destrucción" del Villa del Salto y la imposibilidad de cobrar los créditos, surge entonces la "Nueva Compañía Salteña de Navegación a Vapor", que dispone armar en Salto el vapor: "Solís", de menor calado, para cuya construcción es contratado el Sr. Enrique Hardy.

En su obra "La navegación en la Cuenca del Plata", su autor, Luis Dodero, proporciona estas noticias complementarias:

"La compañía negocia un crédito en el Banco de Londres y Río de la Plata por 13.000 libras esterlinas y envía al maquinista del Río de la Plata Thomas Elsee, para que contrate la construcción del nuevo vapor Villa del Salto en memoria del primero con que empezó la compañía. El directorio da instrucciones para que el nuevo buque, siendo algo mayor que el anterior homónimo, sea menor que el Río de la Plata, con comodidades adecuadas y condiciones como para remontar el puerto del Salto la mayor parte del año. El contrato de construcción es firmado con los Sres. J. y C. Thompson, astillero de Glasgow, por 14.500 libras esterlinas [...] El Solís cumple sus pruebas con todo éxito el 1º de noviembre de 1865, con un andar de nueve millas contra corriente y es el primero que enarbolaba bandera oriental (Este subrayado es nuestro). Los vapores construidos en Inglaterra en base de los créditos acordados por el Banco de Londres, baten bandera británica, siendo registrado como armador en Glasgow el señor Thomas Elsee, maquinista de la empresa. Llegado el nuevo Villa del Salto alterna en viaje semanal con el Río de la Plata, saliendo de Montevideo los viernes y lunes, y de Buenos Aires, los sábados y martes hasta Salto."

Pero quien percibió las posibilidades que ofrecía la navegación a vapor por los ríos, fue el contador del saladero de Harriague, Saturnino Ribes, accionista de la "Nueva Compañía Salteña de Navegación a Vapor", quien organizó las "Mensajerías Fluviales a Vapor" con la colaboración técnica de los Sres. Enrique Hardy y Thomas Elsee.

Entre 1866 y 1868, la nueva empresa adquirió los vapores: Sillex, Saturno y Júpiter. En 1879, las "Mensajerías Fluviales a Vapor" adquieren la Compañía Salteña, que liquidada.

"Don Saturnino Ribes, francés, — dice Dodero — no vaciló en embargar los buques de sus Mensajerías con bandera británica y mantenerlos así aun después de haber amortizado sus deudas con los astilleros y hasta la liquidación y venta de ésta, su primera empresa."

Saturnino Ribes, sostiene una gran competencia en la década del 80 con "La Platense, Cie. des Chargeurs" con sede en París y fundada en 1882 con el propósito de establecer en el Río de la Plata y sus principales tributarios, servicios de transporte de pasajeros y cargas.

Esta compañía es transferida en 1885 a "La Platense Flotilla Co." (Glasgow), cuya importante flota fluvial llegó a incluir 20 barcos de pasajeros.

EL ASTILLERO SALTEÑO. ORIGEN DEL LLAMADO PUEBLO NUEVO

El astillero de la empresa de Saturnino Ribes distaba pocas cuadras del puerto de Salto, hacia la parte norte y sobre la costa del río Uruguay. En setiembre de 1886 ocupaba un área de 150 metros de frente por otro tanto de fondo, y abarcando una extensión similar se encontraban las dependencias del astillero, para reparaciones y otros trabajos de menor importancia.²

La mayor parte de los edificios de los talleres eran nuevos y de sólida construcción. Habían sustituido las antiguas construcciones, destruidas por un incendio que también devastó valiosas maquinarias.

"Todo el terreno que ocupa el astillero hasta la orilla del río — decía un periodista que lo visita en la época — está cruzado por una vía sistema Decauville, la primera que se introdujo en el país hace ya algunos años y que allí presta importantísimos servicios para el transporte de materiales de uno a otro punto del extenso local [...]. Por todas partes se ven acomodados en el mayor orden, pilas de gruesos lingotes de hierro, piezas de máquinas entre las cuales se encuentran muchas del antiguo vapor Saturno que naufragó, calderas de vapores, cascos de buques, montañas de carbón de piedra y de coque, diversos artículos navales, etc."

El nuevo vapor Saturno de las Mensajerías Fluviales, construido en los astilleros ingleses, había llegado a Salto en setiembre de 1884. Este barco y el "Olimpo", iniciaron el uso en nuestro medio de máquinas de alta y baja presión, combinando los sistemas inglés y estadounidense, semejante a los empleados en la época para la navegación del Mississippi.³

En los astilleros de las Mensajerías Fluviales se habían construido hasta fines de setiembre de 1886 doce vapores. Algunos se empleaban en el trasbordo de pasajeros entre la boca del Yaguary y Mercedes, en Fray Bentos, Gualeguaychú, Concepción del Uruguay y entre Paysandú y Salto. Otros, en diversos servicios. También se habían construido calderas de máquinas destinadas a los vapores o al mismo establecimiento.

Era proverbial en la época que cualquier pieza de los vapores que llegara a romperse o desgastarse se reponía en los astilleros "con tanta solidez y perfección como en Europa".

Cabe recordar aquí que la locomotora "Criollo", que reaviva en los visitantes del Museo Histórico Municipal salteño el amor y respeto hacia el pasado solariego, fue construida en 1895 por obreros de Salto

Don Saturnino Ribes en sus últimos años. Según Fernández Salteña, fue un hombre de empresa igual a los mejores que haya conocido el Río de la Plata



y que las famosas rejas, que son orgullo de tantas residencias de la hermosa capital nortea, fueron trabajadas con manos hábiles por artesanos extranjeros residentes en Salto.

Contiguo a la casa de Ribes se hallaban los locales destinados a colchonería, tapicería, costura de la ropa de a bordo y para las personas encargadas de entregar, recibir y reparar la ropa blanca. Se necesitaban no menos de 2.000 colchones, los cuales eran deshechos tres veces al año, por lo menos, para cardar la lana y lavar las telas. Calcúlese la cantidad de manteles, servilletas, toallas y sábanas que debían tener los vapores de la empresa, que por ese entonces contaba con 25, entre grandes y chicos.

LA FLOTA MAS NUMEROSA DEL PLATA

Ninguna empresa de navegación a vapor había logrado poseer hasta el momento en el Río de la Plata,

una flota tan numerosa como la de las Mensajerías Fluviales. Es de recordar que uno de sus barcos —el "Cosmos"—, fue el primer vapor con luz eléctrica y, asimismo, el más cómodo y lujoso, que surcara hasta ese entonces las aguas platenses.¹¹

Poseía, además de sus vapores, 4 chatas a vela de 400 toneladas cada una, 1 de 200, 3 de 80 y 12 embarcaciones menores, también a vela, que eran utilizadas en la carga y descarga de los barcos mayores. También una embarcación grande provista de un pescante, que podía levantar pesos de hasta 30 toneladas.

Poco tiempo después, en 1887, la Platense Flotilla Company (Limited) compra la empresa de Saturnino Ribes. El precio estipulado para la adquisición de todo el material de las Mensajerías Fluviales —vapores, embarcaciones a vela y talleres— fue de 450.000 libras esterlinas en oro sellado, con exclusión de toda acción. La suma debía abonarse en la siguiente forma: 100.000 libras al contado y el saldo en tres mensualidades garantizadas su abono por la casa Barin y Brothers, de Londres.¹²

En el contrato de compra-venta, Saturnino Ribes contrajo la obligación de no establecer ninguna empresa de navegación en el Plata en el término de seis años. Sólo se reservaba el derecho de continuar por su cuenta el tráfico entre Salto y Concordia, librado, en la época, al servicio de vaporcitos de su propiedad.

Durante la crisis del 90 los señores Denny, de la Platense Flotilla Co., debieron afrontar quebrantos de importancia y una nueva competencia de Saturnino Ribes, que no teniendo en cuenta compromisos contrarios, da origen a una nueva empresa, las "Mensajerías Fluviales del Plata".

Según escribe Luis Dodero, "llegan al Plata, sucesivamente entre los años 1891 y 1895, las siguientes unidades que enarbolan bandera uruguaya: Salto (tercer de ese nombre), Montevideo (segundo), Labrador, Helios, Tritón, París; los dos primeros de tonelaje menor, a doble hélice, de explotación económica para carga y reducido pasaje, mientras los tres últimos a ruedas laterales destinábanse a enfrentar las lujosas unidades de la Platense Flotilla, a las que, si no en lujo, aventajaban en velocidad. Su insinia —el anillo de Saturno color púrpura en fondo blanco—, reaparece con las iniciales M.F.P. y el lema "Res Non Verba", grabado en cada objeto de la dotación de los buques.

"Con una flota de valor abultado por las llaves pagadas y un relativo alto costo de explotación, la Platense Flotilla habría de verse pronto abocada a su liquidación".

En 1898, los Hnos. Denny, de Dumbarton (Escocia), venden su Flotilla a la empresa bonaerense de lanchas

y remolques de Nicolás Mihanovich, el que constituye una sociedad colectiva que denomina "Sociedad de Navegación a Vapor Nicolás Mihanovich" e incorpora el pabellón argentino a las unidades de la ex Platense Flotilla. Se anticipaba, así, en más de una década a la ley de cabotaje de 1910 del vecino país.¹³

Ante el fallecimiento de Ribes por la misma época, sus herederos resuelven vender su flota. Mihanovich la adquiere en 1900 "por la mitad del valor que ofreciera dos años antes a don Saturnino".

Posteriormente, Nicolás Mihanovich (h.) constituye la "S. A. Establecimientos del Real de San Carlos", de Colonia, que inaugura una gran plaza de toros el 9 de enero de 1910 con asistencia de 7.000 espectadores, en gran mayoría llegados desde Buenos Aires en los vapores: "Colonia", "Madrid", "Rivadavia", "Buenos Aires" y "Tritón". Ese mismo año, los aficionados del deporte vasco ven jugar en el frontón de pelota recién levantado, al famoso Chiquito de Eibar.

Por esos tiempos los concesionarios llevaban ya invertidos un millón de pesos oro. Suprimidas las corridas, el Real de San Carlos siguió siendo por un tiempo gran centro de furismo, luego de inaugurarse el 25 de enero de 1913, el Casino Hotel del Real de San Carlos.

LOS ASTILLEROS SALTEÑOS: DE LOS MEJORES DE AMERICA DEL SUR

En una publicación editada en Londres en 1912, refiriéndose a los Astilleros y Talleres de Reparaciones Mihanovich salteños, se afirma que figuran entre los mejores montados de la América del Sur, estando dotados de las máquinas más modernas para torrear,

taladrar, perforar y cortar acero, doblar baos, etc., estando, asimismo, equipado con aserradoras mecánicas y cuantos aparatos requería la industria. La cantidad de obreros y empleados ascendía en la época a unos 430.¹⁴

Cinco años después, en 1917, un consorcio de armadores con sede en Londres, adquiere las acciones de la empresa Mihanovich y Lavarello, constituida en 1903, controlando así la empresa británica "The Argentine Navigation Co. (N. Mihanovich)". El directorio local, de Buenos Aires, es presidido por Alberto Dodero.¹⁵

En la década del 20 se levantan nuevas construcciones en los talleres de Salto y de Carmelo. En 1931 se produce la liquidación de la compañía británica y comienza a funcionar la "Compañía Argentina de Navegación (Mihanovich) Lda."

En 1947 la "Compañía Argentina de Navegación "Dodero S. A.", constituida hacia 1942, será estatizada por el gobierno del general Juan Domingo Perón, pasando a formar parte sus barcos de la Flota Fluvial del Estado Argentino.

Alberto Dodero terminó sus días en Montevideo en marzo de 1951. Su última voluntad fue que sus restos quedaran junto a los de sus padres en el cementerio del Buceo.

Finalmente, a mediados de 1960, un grupo de salteños, el que integraban prestigiosas figuras del comercio mayorista y un agente naviero, fundan una nueva "Compañía Salteña de Navegación", para transportar los productos básicos de la región, al arrendar los buques "Soriano" y "Benito Borrazás" en liquidación de la Administración de Puertos.¹⁶



Locomotora "Criollo", construida por obreros de Salto en 1895

Otro puerto paralizado; el de Salto (año 1961), y una gran vía navegable desperdiciada "que no gesta caminos": el Río Uruguay.

Imagen de un país de espaldas al agua: el puerto de Paysandú en 1956



Esta última aventura náutica salteña fue efímera. El alto porcentaje que absorbieron en el costo del transporte fluvial los sueldos, jornales y servicios sociales de los mismos, entre otras causas, hizo naufragar la empresa. Ya habían quedado muy lejos los tiempos de Saturnino Ribes, "el patrón de los ríos".

Aníbal BARRIOS PINTOS

(Especial para EL DIA)

NOTAS

- 8) Dodero, Luis. — La navegación en la cuenca del Plata, Buenos Aires, 1961, págs. 39/39 y 42/43.
- 9) "El Deber", de Salto, 29 de setiembre de 1966.
- 10) "Ecos del Progreso", de Salto, 17 de setiembre de 1964.
- 11) "El Deber" de Salto, 29 de setiembre de 1966. Album del Salto. Número especial ilustrado con motivo de la Exposición Internacional de 1916.
- 12) "El Deber" de Salto, 3 de agosto de 1967.
- 13) Dodero, Luis. — "La navegación...", ob. cit., págs. 93/94.
- 14) Impresiones de la República del Uruguay en el siglo XX. Londres, 1912, pág. 470.
- 15) Dodero, Luis. — "La navegación...", ob. cit., págs. 107, 130, 176, 193 y 195/196.
- 16) Barrios Pintos, Aníbal. — A 100 años de distancia los salteños reemprenden una aventura náutica, en Album "Salto, voz de la tierra y del hombre", 1962.



Como siempre, predilecta entre todas las estatuas de la antigüedad, la descabezada Victoria de Samotracia avanza con alas abiertas desde el fondo de las edades

Centro de Arte Municipal

Museo de calcos y originales

EL Centro de Arte del Municipio de Montevideo ha consolidado una obra que viene reuniendo desde hace años.

Se trata de un Museo que en las Galerías del subsuelo del Palacio Municipal ha acondicionado para albergar en ella a la colección de calcos, reproducciones y originales que, pertenecientes al Museo Nacional de Artes Plásticas, a la Facultad de Arquitectura y a su propia institución cultural, las ha adquirido en préstamo o en propiedad para un fin didáctico tan importante.

Habría que remontarse al año 1951 como la primera misión dispuesta y rubro fijado para la compra de originales y calcos en Europa. El entonces Intendente Don Germán Barbato, acreditó sumo interés a este aporte. De dicha compra se destaca muy especialmente la serie de réplicas de objetos prehistóricos, últimos realizados por M. Champión, ex ayudante de Salomón Reinach. Después de estas réplicas, el Museo prohibió que se siguieran produciendo.

Debemos destacar la labor cumplida, a tal fin, por el Director del Centro de Arte, Arq. Fernando García Esteban, quien viajó expresamente en muchos casos, para tomar la responsabilidad directa de las adquisiciones. Es precisamente él quien nos brinda la documentación respectiva.

Se lograron copias primeras y directas de La Minerva de Arezzo, que acompañaría otra obra en

(concluye en la página siguiente)



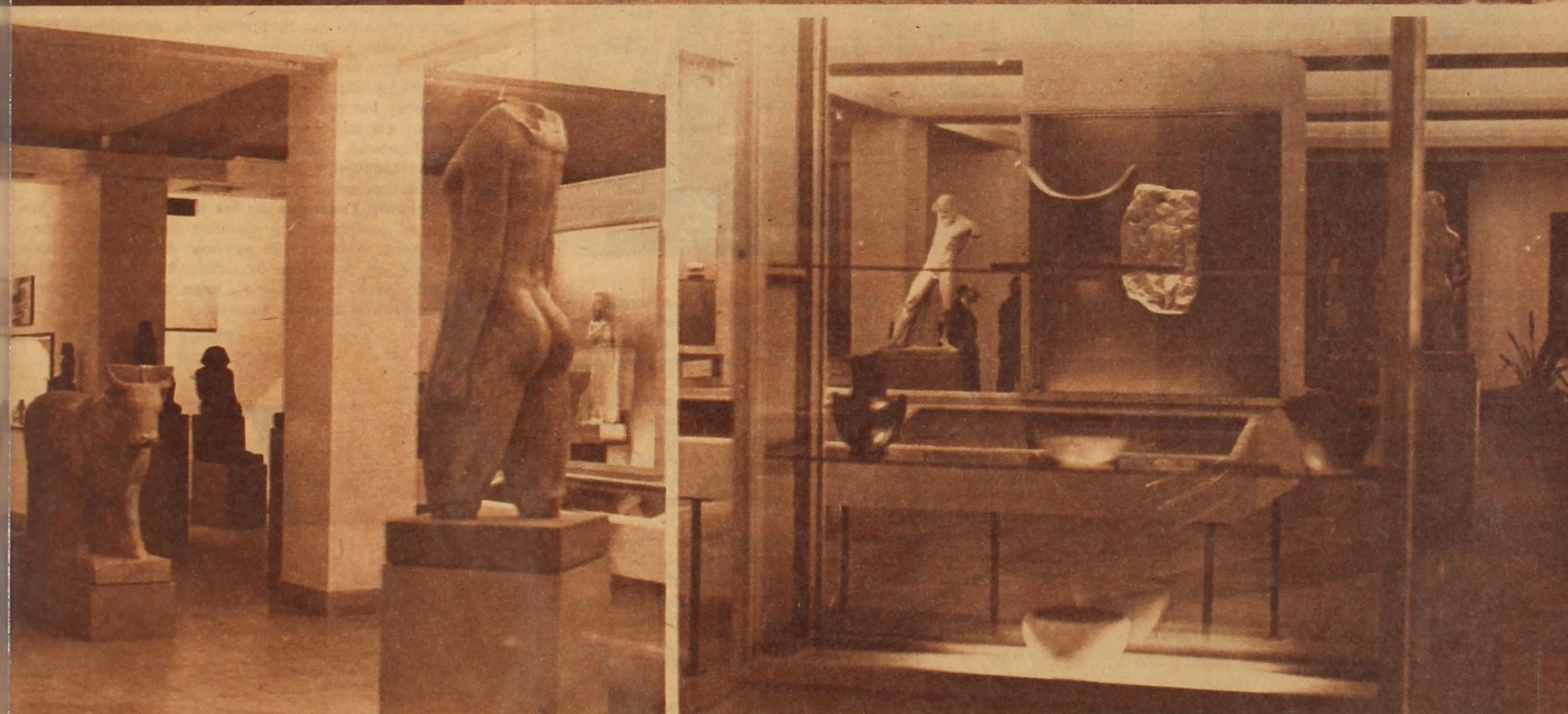
Puntas de flecha y lanzas recuerdan que el sílex fue trabajado lo mismo por el hombre prehistórico de otras latitudes, que por nuestros propios aborígenes



Angulo del salón que hospeda



Entre otras esculturas griegas no menos famosas, la de Artemisa impone su gracia perfecta.



de Oriente.

Otro enfoque que permite apreciar la amplia disposición del Museo.

Centro de Arte Municipal El Museo de calcos y originales

(conclusión de págs. centrales)

bronce; el Idolino del Museo Arqueológico de Florencia, y versiones con téselos nuevos de obras que no habían sido copiadas antes. Fue cesión especial de los Museos Vaticanos, y de otros nacionales de Roma. En dicha gestión intervino el entonces Agregado Cultural de la Embajada de Italia, Esc. Vicente Morelli.

Con esta obra se realizó una exposición en el Subte Municipal, y luego se instaló en el local provisional del Museo, en la calle Uruguay.

En el año 1958, se encomendó la compra de grabados originales para incrementar la muy importante colección del Gabinete de Estampas, iniciado por Adolfo Pastor, aún no habilitado. Se adquirieron piezas del Museo del Hombre de París y otras en Egipto.

En 1960, en Estados Unidos, se llevó a cabo la compra de algunos calcos, y una serie importantísima

El Discóbolo de Mirón.

Otro rincón del Museo.



de diapositivas para la Diapoteca de préstamo a docentes que siguió incrementándose hasta la fecha. Es uno de los servicios más efectivos del Centro de Arte.

En los años 1964-65 se incorporan piezas únicas al Museo Municipal.

En misión de estudios por Europa y Oriente Medio, el Arq. García Esteban viaja con becas de Unesco, en invitaciones de Gran Bretaña, Italia y Alemania. Además de las piezas citadas, logra atesorar una amplia colección de calcos y originales.

Cabe agregar que también se realizaron adquisiciones en Montevideo y se financió una expedición arqueológica a Catalán Chico.

El Museo se completa con la instalación de la sala de obras pertenecientes a: Bizantino, Medieval, Islámico, Renacimiento y de los siglos XVIII y XIX. En el subsuelo se emplaza toda la colección de Arte Precolombino.

Es indudable que se incorpora de tal manera un Museo didáctico de gran importancia para el Uru-

guay. Que va a colmar grandemente las ansias de estudio, especialmente de los jóvenes. Porque se llevó a cabo con el sentido de concentrar todo este acervo, al que se le puede seguir en sus etapas documentadas detalladamente a tal fin.

El Museo luce toda la dinámica expresión que supone la reunión de tantas grandes esculturas y piezas pertenecientes a milenarias culturas.

Lo griego se revela en toda la pura versión de su divina proporción, y sostiene la altura de una culminante visión del mundo, en donde la forma tuvo un estilo único de belleza.

La Prehistoria descubre fielmente los dibujos de las cuevas y cavernas. Lo Oriental, denota la rígida manifestación de su pétrea riqueza Mitológica.

Entre este magnífico material, están las reliquias de la Epoca Saíta, la Faraónica y las figulinas mortuorias o moniformes, objeto de adorno, y colgantes con figuras religiosas, representaciones humanas y de animales.

Eduardo VERNAZZA

(Especial para EL DIA)

ENTRE los episodios ejemplares de la nacionalidad, los protagonizados por el chasque Francisco de los Santos, en riesgosas acciones auxiliares de sus compañeros de causa de la Provincia Oriental, prisioneros en las cárceles y mazmorras lusitanas, constan entre lo más estimado de nuestros anales, y han merecido la consideración de nuestros historiadores, como modelo de conducta, valor, y lealtad. Que no desentonan con otros señeros del ejemplario universal; del tipo del vocero de Maratón, o de Andrés Summers, el hombre del "Mensaje a García".

Empero, es curioso que, pese a las seguridades concretas de su personalidad, la investigación no lo haya podido dibujar con la precisión que se merece, y aún su figura quede en el esfumino de la leyenda, que ha tomado estado nacional.

Pero poco importan las dudas, pues cualesquiera que hayan sido su origen, figura, y hechos, abundan las probanzas de que fue hombre de absoluta confianza de Artigas, precisamente en los momentos de mayores dificultades de actuación. Al filo de la victoria federal (entre 1819 y 1820), período que se presentaría como de increíble intriga y traición de los ideales propugnados, tras el cual se decretaría la completa anulación de Artigas, y se lograría hacerlo desaparecer en forma definitiva del escenario rioplatense, estuvo a su lado en forma permanente, y actuó como enlace y salvaguardia de valores fundamentales en lo moral y lo material.

Entre otras, le cupo la misión de entrar en contacto, y auxiliar a importantísimos jefes prisioneros. Por lo cual su humilde y trascendente hacer, perdido en la rutina del deber cotidiano, y en la intencionalidad de pasar inadvertido, no tuvo el eco que merecía. Para confirmarlo, será preciso el rigor de una muy atenta y ceñida compulsión que revise, en aburrido manejo de partes, constancias y cuentas, emitidos y recibidos, por y entre cuarteles, piquetes y postas patriotas y portugueses.

Es evidente que Artigas tuvo la preocupación de atender las necesidades de sus oficiales prisioneros en las cárceles portuguesas de Montevideo y Río de Janeiro. Su propio hermano Manuel Francisco, Juan Antonio Lavalleja, Andresito, Fernando Otorgués, Bernabé Rivera, José Acevedo, y tantos más, estuvieron ahorrados en las insalubres y antihigiénicas prisiones de las Islas das Cobras, Santa Cruz, y Lache, y en los pontones malolientes de la bahía de Guanabara.

Consciente y reconocido, se consideró responsable de atender a su mejor suerte de esforzados, consecuentes y leales, y se dispuso a allegarles las pocas onzas que disponía la caja militar trashumante, y los magros recursos del ejército criollo. Quiere la tradición (que podrá confirmar la historia), que fueran cuatro mil patacones los que habrían de ser remitidos a los reclusos, por intermedio de un hombre de adhesión y confianza, de valor y espíritu "paisano", para remediar las apremiantes necesidades de los presos desterrados.

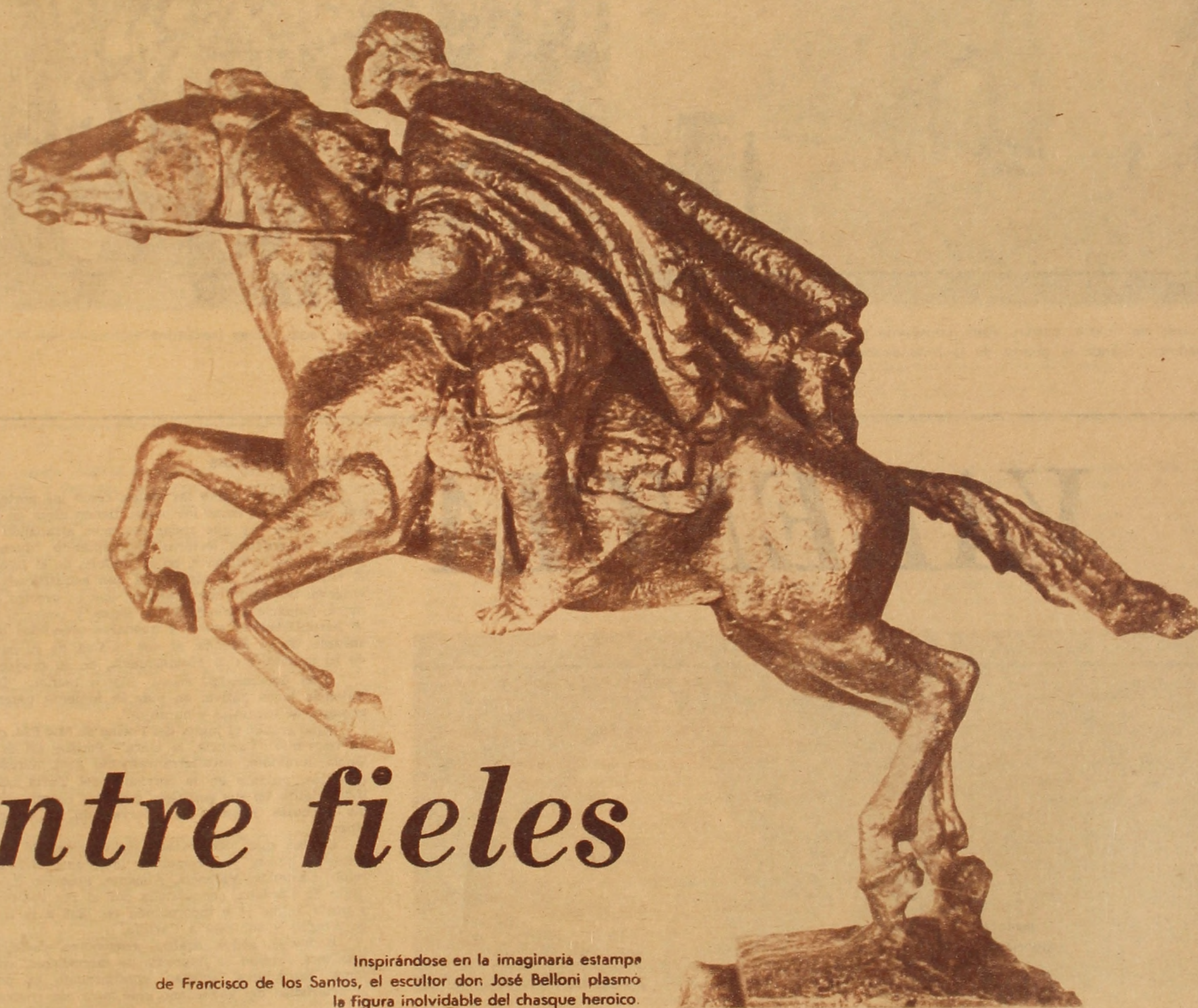
Era preciso alguien capaz de soportar las penurias, y de afrontar los peligros de un viaje largo y penoso como aquel en su época; solitario y arriesgado, por cuchillas, llanuras, valles, ríos y montañas, en prevención de obstáculos y luchas incesantes, contra todo tipo de adversarios, incluso la naturaleza hostil.

El rochense Francisco de los Santos, fiel entre los fieles, fue el destinatario y ejecutor de la misión honrosa y heroica. A la par de símbolo de iguales héroes y fieles, que, en presencia de activa humildad, se han desvanecido para la Historia; pero han participado ejemplarmente en nuestro acontecer.

Flavio A. GARCIA
(Especial para EL DIA)

Fiel

Don José Belloni ahondo en nuestra historia y tradición en búsqueda impercedera de los valores de nuestro ser nacional.

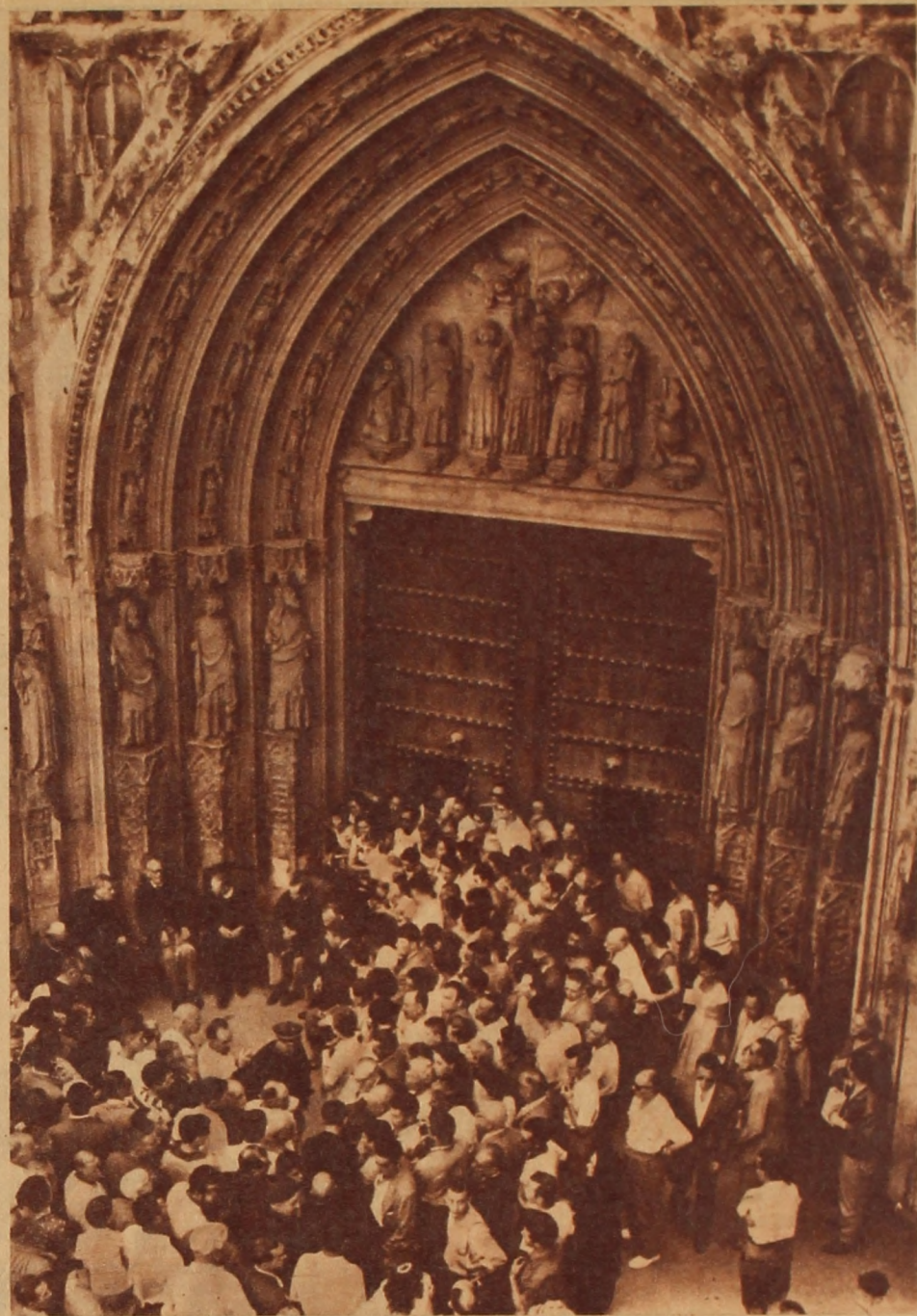


entre fieles

Inspirándose en la imaginaria estampe de Francisco de los Santos, el escultor don José Belloni plasmó la figura inolvidable del chasque heroico.



Las Torres de Cuarte, añosas, lisas, conservan impactos de la artillería napoleónica, cuando la guerra de la Independencia.



Puerta de los Apóstoles, donde cada jueves se reúne el tradicional Tribunal de las Aguas.

VALENCIA

TORRES Y METALES

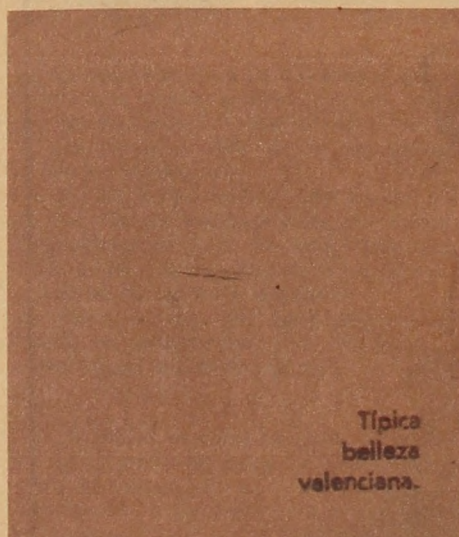
Las ciudades, como las calles, como los portales, como las piedras, como las vegas, tienen alma en España... Pero hay que andar despacio, atrapando secretos, recordando lecturas, descubriendo "duendes", buceando en la Historia, en el folklore, en el color, en el ritmo. España es tan honda, tan estratificada, tan longeva, tan sabia, tan múltiple, que es preciso detenerse, llamarla a través de los siglos, y poner el oído, la sensibilidad el amor, y quedarse prendidos de su encanto, de su leyenda, de sus huellas, de su pasado, de su mundo, de su circunstancia, de su proyección.

¡Qué documental, ahora, Blasco Ibáñez: "Desde Valencia hasta Játiva, en toda la inmensa extensión cubierta de arrozales y naranjos".

¡Qué gráfico el juglar del Poema de Mío Cid, cuando imprimió "Valencia, la clara". Porque así es Valencia, luminosa, mediterráneamente azul, dorada de naranjas, pujante en la corriente del Turia que se industrializa en sus embalses mientras corren serenas las acequias regando las tierras de la ubérrima Huerta.

Ciudad que viene desde siglos antes de Cristo, fundada quizás por romanos, integrante del triple reino: Castellón, Valencia, Alicante. Posesión del Califato de Córdoba, conquistada por el rey codificador y poeta Jaime I^o e incorporada en 1238 a la corona de Aragón y por ésta a Castilla.

Romanos, godos, árabes, aragoneses, castellanos, catalanes dejaron su impronta de mercaderes, artesanos, labradores, artistas, configurando la propia característica del valenciano, que mira con reverencia



Típica
belleza
valenciana.





Torre del Miguelete o Micalet



Arriba: Plaza de la Virgen. Obra nueva del Cabildo y Puerta de los Apóstoles; al fondo, el Miguelete.

Abajo: Plaza de la Reina. Al fondo, torre de la Iglesia de San Martín.

al pasado, realiza un presente práctico, proyecta audacias y fomenta paréntesis para evocar con fruición desbordada, los fastos que a su región levantina le corresponden.

Ya desde el puerto nos enfrenta la vieja estirpe de pescadores, calafates y marinos en la agitación de sus muelles bajo los vértices férreos de sus astilleros. En seguida las vetustas murallas. Los puentes ojivales sobre el Turia, que alterna su nombre morisco de Guadalaviar; Puente Real, de la Trinidad y de Serranos. Este, con las prismáticas torres almenadas como sombreros recortados, ocres, gemelas, unidas. Un poco bastión castrense, un poco arco triunfal. A su alrededor jardines y pinos; cipreses como velas verdes donde parpadean las gotas de sol.

Las Torres de Cuarte, frente al Jardín Botánico, añosas, lisas, cada una como mitad de un casi elipsoide, dando paso entre ellas al tránsito vehicular que parece de juguete entre sus pilares gigantes.

La soberbia torre gótica del Miguelete de sesenta y cuatro metros de altura, de planta octogonal, vigía de la Catedral.

Catedral que tiene singularidades objetivas y entrañables. Tres portadas, cada una exponente de distintas corrientes arquitectónicas: una románica, otra gótica y, la tercera, barroca. Frente a una de ellas, la Puerta de los Apóstoles, cada jueves se reúne aún el original e inapelable Tribunal de las Aguas, Asamblea popular de labradores para dirimir conflictos de regadío. Y lo más subjetivo: En su altar se guarda el Santo Cáliz donde Jesús consagró en la Última Cena.

Torres de iglesias y basílicas. Solas o en grupo. Verticales, esbeltas como minaretes, aéreas, signos

fehacientes de espiritualidad: Las de la Real Basílica de la Virgen de los Desamparados, Patrona de Valencia. De Santa Catalina, de línea barroca en la Plaza de la Reina; de San Nicolás; del Convento de Santo Domingo, con su precioso claustro, cuya portada diseñó Felipe II. Las del templo de San Esteban, donde el Cid casó a sus hijas, y donde bautizaron a San Vicente Ferrer cuyo honor proclama la recta y ancha calle central de Valencia. De la Compañía; de los Santos Juanes, barroca, cuya bóveda es una de las más hermosas pinturas del mundo.

Torres de edificios estatales y particulares: El templo del Gobierno Civil; Ayuntamiento y Museo Histórico; Colegio y Museo del Patriarca de sobrio Renacimiento español donde se exhiben cuadros del Greco; Escuelas Pías.

Campanarios en número de trescientos según enumeración de Víctor Hugo. Cuando en todos ellos replican los bronce, Valencia estalla en metales. Hasta sus verjas parecen replicar y escaparse por los pórticos el sonido quebradizo de la inmortal orfebrería de Cellini.

ARTESANÍA. PALACIO DEL MARQUES DE DOS AGUAS

Sedas, cerámicas, azulejos, abanicos, tallas de madera y de marfil cobraron originalidad y primacía en esta región constituyendo una herencia no olvidada para los laboriosos artesanos de hoy.

El Palacio del Marqués de Dos Aguas contiene al estupendo Museo Nacional de Cerámicas. Varios pisos donde están reunidas las mejores muestras de cerámica y porcelana mundiales. Colecciones a través de

los siglos; artesanía del orbe y regional. Más de cinco mil piezas muestran el arte popular de los viejos artesanos de Manises. De Paterna, centro rector por los siglos X al XII, cuya influencia se extendió en Argelia, Provenza e Italia. Cerámicas de Alcora de acentuado cuño mudéjar, decoración sobre fondo dorado; platos con reflejos metálicos; vajillas que cubrieron las mesas de príncipes y magnates europeos; tejas y esmaltados de ardiente colorido. Fue España la tierra clásica de la cerámica en la Edad Media y la que abasteció los mercados más exigentes. Jarras y ánforas de Talavera, de Tarragona; marcos de la "Cartuja" de Sevilla, o del Retiro, se exhiben junto a primorosos jarrones chinos, vasos de Nagoya, cajas de música, relojes, medallones de Sevres, de Limoges. Tapas de Sajonia y Colonia; de Ferrara, de Pisa.

En otras habitaciones del palacio "de delirante fachada" retratos al óleo en tamaño natural de sus antiguos dueños y donantes: los marqueses Dos Aguas, que parecen prontos a tomar sus carruajes y literas macizas de cojines, cortinillas y escudos, detenidos en la espaciosa cochera del Palacio.

Y en una sala, donde el atardecer filtra su media luz dorada, la biblioteca, mesa de trabajo, pluma y borradores, junto al busto del enorme valenciano Blasco Ibáñez, que ahora reencontramos en la realidad de su ciudad, bajo un cielo de esmalte "entre naranjos" florecidos...

Iris de LOPEZ CRESPO

Valencia, 1971.

(Especial para EL DIA)

(FOTOS DEL MINISTERIO DE INF. Y TURISMO DE ESPAÑA)

Integración - integridad

LONDRES. — Como tal nación, Inglaterra ha decidido ya ingresar en la Comunidad Económica Europea. La nación no es un mero total aritmético de sus ciudadanos, sino un consenso, casi un ser humano colectivo. El asentimiento de esta persona moral o colectiva a su incorporación a Europa es seguro. El barullo, las dudas, lejos de argüir en contra, confirman esta conclusión. El rasgo más notable de este debate nacional es que la opinión pública ya virando hacia la incorporación a Europa menos por razones políticas que por sentimientos morales; no tanto por lo que se dice como por lo que se hace y por la intención de lo que se hace.

La causa más general de la oposición que se da en Inglaterra al ingreso en la Mancomunidad Europea no es racional, sino arraigada en un mero prejuicio. El inglés es antiforáneo. Todo lo que le viene de fuera le molesta. Si es malo, por malo; y si es bueno, por extranjero. Aun los mejores entre ellos, todo lo más que pueden hacer es sobreponerse al prejuicio. Claro es que se da en todos los partidos y clases; pero tiende a manifestarse con más vigor y pasión en el partido Laborista, por ser mayor en él la gente menos culta.

Este prejuicio viene así a reforzar la acción de aquellos dirigentes obreros cuya oposición a Europa obedece a un motivo muy otro. Estos dirigentes son los que llaman en Inglaterra "Ala izquierda", es decir filo, o cripto o francamente comunistas, llegados a la cabeza de sindicatos inmensos por la apatía de las masas sindicales y la asidua industriosa de la minoría comunista que los maneja. Se oponen a la Mancomunidad Europea porque piensan, y con razón, que no le conviene a Rusia. Hay también no pocos políticos laboristas, de más corazón que cabeza, que siguen esta orientación.

Así, pues, la combinación del prejuicio antiforáneo de los muchos con el prejuicio prosoviético de los pocos es la causa de la actitud antieuropea de muchos laboristas. (Los antieuropeístas conservadores son nacionalistas a la antigua; pocos y sin importancia). La dirección del partido Laborista se ha escindido. Los más, por temor a encontrarse sin tropas, han abjurado la opinión favorable que antaño habían expresado so pretexto de no convenirles las condiciones. A su cabeza, va Mr. Wilson que ha preferido seguir a predecesor sus tropas, y se aplica a demostrar a sus compatriotas que a él le encantaría casarse con Miss Europa, pero la novia ha venido a la iglesia vestida con

un traje que no le gusta. Lo que no ve Mr. Wilson es que sus compatriotas son demasiado perspicaces para no darse cuenta de lo que va de una razón a un pretexto.

Entretanto, una minoría de los dirigentes laboristas se ha mantenido fiel no sólo a su opinión de antaño, sino a la realidad objetiva, o sea, no sólo a que hay que ingresar en la Mancomunidad Europea sino a que las condiciones negociadas son aceptables. Con el segundo jefe del partido Roy Jenkins a su cabeza, creen que el país está por encima del Partido; es decir, que consideran en interés del partido que no se sacrifique su integridad a su unidad. Tan claro se ha dibujado el contraste que ha ido a parar a una elección no tanto entre aislamiento e integración como entre camaleonismo e integridad.

La claridad y la fuerza con que se ha expuesto el problema a la opinión se deben sobre todo al Primer Ministro. Suerte que tiene Inglaterra. Para la primera guerra grande tuvo a Lloyd George; para la segunda, a Churchill. Para esta operación en la que se va a decidir su destino quizá de siglos, tiene a Heath, su tercer gran estadista del siglo. El horizonte intelectual de Heath es tan vasto como el de sus dos grandes predecesores, y aun más luminoso en cuanto concierne a los valores estéticos, en lo que Lloyd George no pasaba de modesto y Churchill era más elocuente que sensible. Heath es más claro que Churchill. En cuanto a su voluntad, es tan formidable como la del procurador galés o el aristócrata inglés. Pero, así como hay gentes que nacen con el pelo liso y otras con el pelo ondulado, así Lloyd George y, por lo visto, Wilson nacieron con voluntad ondulante, mientras que Churchill fue y Heath es hombre de voluntad recta. Esta circunstancia natural dará todavía juego, pues en Inglaterra, cada cual puede habérselas con su vida particular como le parece, pero el hombre público ha de ser de una pieza.

Por eso se va desarrollando el debate europeísta de forma tan curiosa y, por decirlo así, moral. La actitud antieuropeísta ha tomado (al menos en el laborismo) un cariz de insinceridad. Todo el mundo se da cuenta de que los argumentos de los antieuropeístas son meros pretextos. Para no contradecirse frente a los que le recuerdan cómo se declaró europeísta convencido en el poder, Wilson se refugia en las condiciones "Dije sí pero a condición de qué..." con lo que se ve forzado a sostener que la Gran Bretaña no puede incorporarse a Europa porque la Mancomunidad impone

al comercio con Nueva Zelanda condiciones que él Wilson, rechaza, aunque la propia Nueva Zelanda las considera buenas. Y no ve, el pobre hombre, que este argumento, que niegan sus mejores negociadores en Bruselas, aunque fuera exacto, sería ridículo.

Claro que la naturaleza humana impone su ley y la gente distingue al instante lo sincero de lo insincero, hasta en el tono de la voz del que habla. El jefe del partido Laborista no habría logrado condenar a nadie aunque algunos de sus más autorizados europeístas no hubieran disentido de su jefe en público; pero dentro del Partido la oposición europeísta al jefe es formidable en sí y, además, por la simpatía que inspira la posición inaguantable en que los coloca Wilson: o declarar que lo blanco es negro; o dividir al Partido.

Ocorre que este grupo, dirigido por Roy Jenkins ex ministro de Hacienda, cuya autoridad en el Partido es incomparable, comprende a los dos mejores técnicos del europeísmo laborista: George Thomson y Harold Lever; y todos ellos declaran, en contradicción directa de su jefe, que las condiciones negociadas por este gobierno en Bruselas son tales que el gobierno laborista las habría aceptado. El público inglés es demasiado sensato para darle la razón a Wilson cuando alega que las condiciones que dan por buenas los tres laboristas más competentes son tan malas que hay que negarse a entrar, cuando esta negativa será tan grave.

Entretanto, el consenso nacional ha tomado ya su decisión. En lo que va de ahora al otoño, hará penetrar esta decisión en la voluntad del país. A primeros de 1973 surgirá una Mancomunidad europea nueva de las cenizas de la antigua. Vamos avanzando hacia Europa. Pero ¿qué Europa? Es cosa de repetir la pregunta, en vista de una carta publicada por "The Times" de Londres (15/VII/71) y escrita por un diputado francés. En esta carta, el firmante "normando de estirpe normanda" acoge a Inglaterra en la Mancomunidad con estas palabras: "Con la Gran Bretaña, viene a nosotros una ráfaga de aire marino y un llamamiento, un reto a alistarnos en venturas lejanas. Para su nuevo Renacimiento, lo que Europa necesita es nuevos Francis Drakes". No Shakespeares ni Newtons, Drakes. O sea, no poetas ni sabios, sino piratas.

Mucho nos queda que pensar todavía, hermanos europeos. (ALA).

Salvador de MADARIAGA

(Exclusivo para EL DIA).

AHORA EL ARTE AL ALCANCE DE TODOS... LIBROS DE ARTE ITALIANOS

a precios increíblemente bajos.

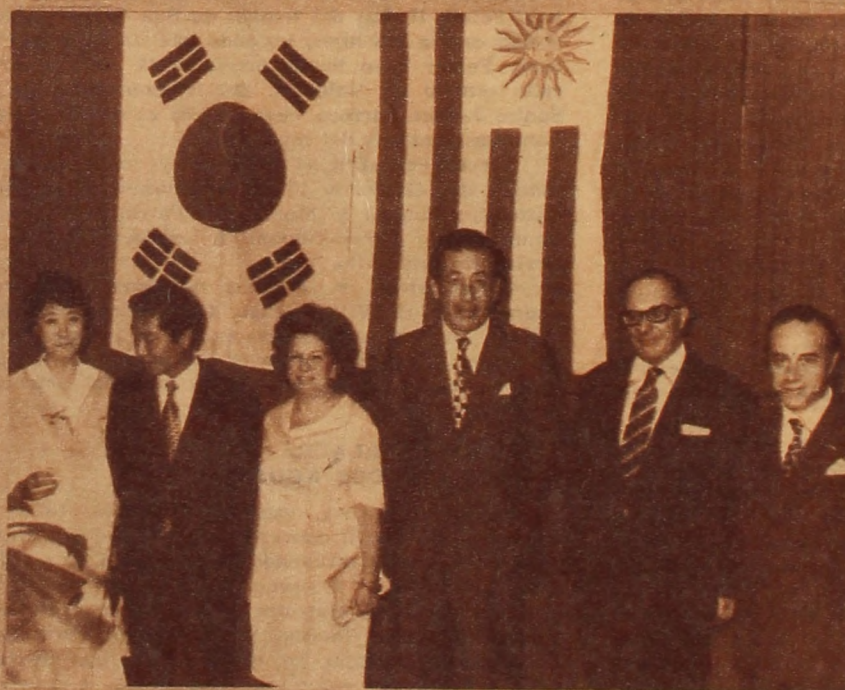
Classici Dell'Arte Rizzoli

Tomos lujosamente encuadernados, 116 págs. P. Ills. 45 lám. a todo color, formato 0,32 p. 0,24; cada tomo la obra de un famoso pintor. El ejemplar: \$ 1.000.

LIBRERIA ITALIANA

Colonia 1262 casi Yi
Tel. 9 56 03

La fiesta uruguaya recordada en Seoul



En la República de Corea, se celebró por primera vez, nuestra independencia en su 146° aniversario. El Ministro de Uruguay, señor Juan Carlos Pedemonte y su esposa, ofrecieron el 25 una recepción en el "Tower Hotel de Seoul" a la que asistieron autoridades de Gobierno, integrantes del Parlamento, el Cuerpo Diplomático y elementos destacados del ambiente intelectual, universitario, periodístico, industrial. El Presidente de Corea, General Park Chunghee, se adhirió con un expresivo mensaje, enviando una hermosa "corbelle".

En la foto, nuestro representante su esposa Alba de Pedemonte con el Canciller Dr. Kim Yong Shik (centro), el representante de Argentina, Sr. Graciano Cochimano y el Profesor de la Universidad de Han Kuk, Dr. Min y Sra.

Tarzan

By EDGAR RICE BURROUGHS

¡CANOAS DE GUERRA TRIPIU-LADAS POR VIEJOS Y MUJERES!



LAGUBAS DE RÍO ARRIBA... CERCA DEL DESIERTO.

NECESITAN TU AYUDA, TARZÁN... SABÍA QUE NO TE TENDRÍA SOLO PARA MI POR LARGO TIEMPO.



¡SOY TARZÁN DE LOS MONOS, REY DE LOS WAZIRIS Y AMO DE ESTA SELVA!



¡LAGUBAS! ¿POR QUÉ LLORAN?

¿QUIÉN INTERRUMPE LA PENA DE LA REINA ILOSHA Y DE SU PUEBLO?

¡CUIDADO! PUEDE SER UN ESPÍA DE LOS ESCALVISTAS.



¡TARZÁN! ¡TODA AFRICA CONOCE TU NOMBRE!

¡BUSCAMOS SEGURIDAD PARA LOS SOBREVIVIENTES DE NUESTRO PUEBLO!



MI COMPAÑERA LES CONDUCE A UN LUGAR SEGURO EN LA SELVA.

NUESTROS GUERREROS LUCHARON HERÓICA-MENTE, PERO SO-LO TENÍAN LANZAS FRENTE A LOS FUSILES DEL ENEMIGO.



TRAFICANTES DE ESCLAVOS DURANTE MUCHOS AÑOS ESTUVIMOS LIBRES DE ESE NUESTROS BOMBAS... Y SE LLEVABAN NUESTRAS MUJERES Y NIÑOS.

¡AHORA REGRESARON!

En su barrio, para su comodidad, una agencia de Avisos Económicos de

co Marofas) — LA COMERCIAL; Garibaldi 2559 — GOES, Gral. Flores 2942 — CÉ-RRITO; San Martín 3491 — ITUZAINGO; Gral. Flores 4996 — ARROYO SECO; Agra-cienda 2612 Bis — CAPURRO; Uruguayana 3513 — PASO MOLINO; Agraciada 4109 — AGUADA; D. Fernández Crespo 1906 (Agencia Progreso) — PRADO; Cno. Castro 838 c. Millán — COLÓN; Garzón 1934 — REDUCTO; Guadalupe 1490 — RIVERA; Av. Rivera 2661 — VILLA DOLORES; Francisco J. Muñoz 3412 Bis — CERRO; Carlos

• CIUDAD VIEJA: 25 de Mayo 619 — CENTRO; Río Branco 1212; 18 de Julio y Yaguajón — CORDON; 18 de Julio 2022; 8 de Octubre 2676 — PUNTA CARRETAS; Brillo del Ping 810 esq. 21 de Setiembre — PARQUE RODO; Constituyente 2037 (Caf. Petraglia) — POCITOS; Juan Benito Blanco 827 Bis — TRES ESQUINAS; Co-mercio 1821 — MALVIN; Orinoco 5048 y Michigan — CARRASCO; A. Schroeder 6465 — UNION; 8 de Octubre esq. Abreu (Kiosco Unión); 8 de Octubre esq. Pirineos (Kios-

M^o Ramírez 1686 esq. Grecia — EN EL INTERIOR CANELONES: Treinta y Tres esq. Rodó; Plaza 18 de Julio (Kiosco Inalid) — SANTA LUCÍA: Bazar "El Trébol", Rive-ra 488 Bis — LAS PIEDRAS; Av. Artigas y Lavelleja (Kiosco Luisito, Plaza); Estación Ferrocarril (Kiosco Luisito) — LIBERTAD: Carretera Colonia Km. 50 — SAN JOSE: Mensajería Cía — PARQUE DEL PLATA: Calle 2 esq. H. — AGENCIAS NOTICIASAS "EL DIA" en PAYSANDU, SALTO, RIVERA Y PUNTA DEL ESTE.

EL DIA

en Telas de Verano la mar de gustos y diseños en SOLER...

SOURAH de seda estampado en diseños exclusivos de colores muy finos y modernos, ancho 0.90 \$ 680
POPELINA Acrocel lisa, en gama completa de colores de moda, ancho 0.90 \$ 690

ACROCEL estampado en hermosa selección de diseños exclusivos de rutilantes tonos, ancho 0.90 \$ 690
POPELINA Lisatel estampada en bonitos diseños exclusivos de brillantes tonos, ancho 1.00 \$ 750

VOILE Acrocel estampado de gran suplesía y distinción en delicados dibujos exclusivos de presente moda, ancho 0.90 \$ 780

ACROCEL con guarda satén de impactante y modernísima trama, en diseños y colores de latente moda, ancho 0.90 \$ 980

SHANTUNG de seda liso, en hermosísima carta de colores muy primaverales, ancho 0.90 \$ 980

JULLIARD estampado en modernísimos dibujos exclusivos de brillantes tonos, ancho 1.40 \$ 1.300

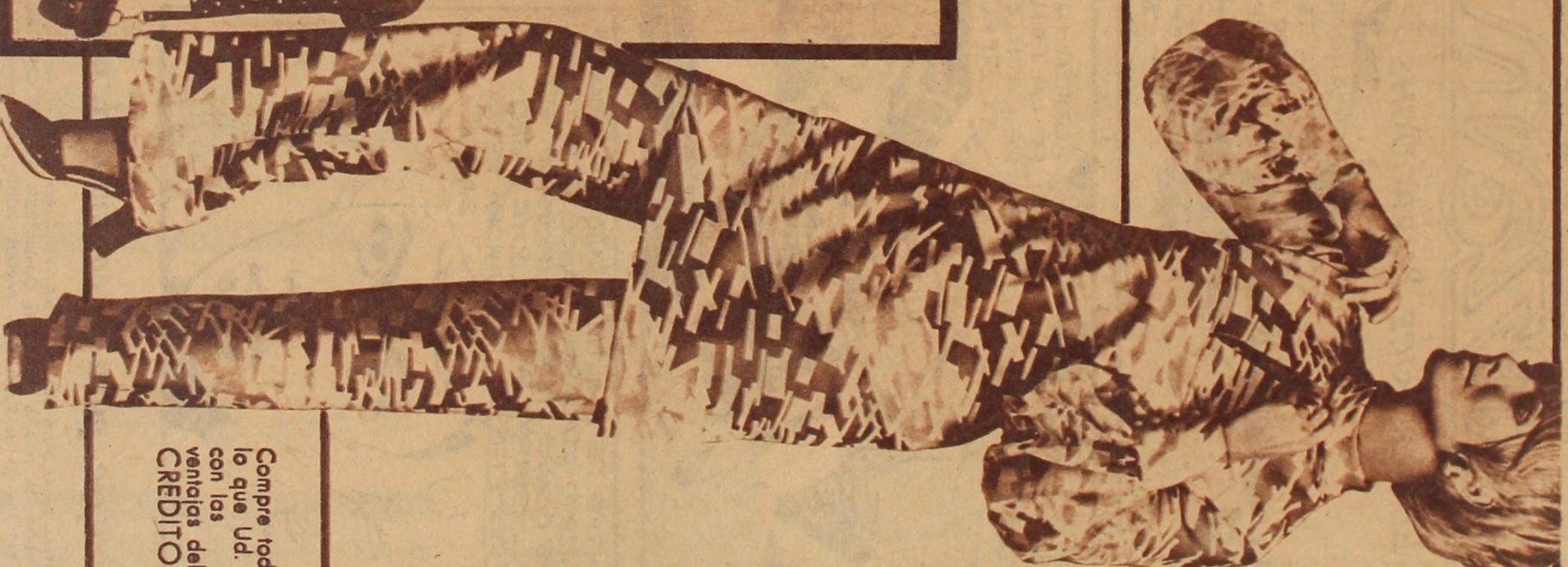
JACQUARD Acrocel de relieve exclusivo, estampado en variedad de diseños a guardas y florales muy actuales, ancho 1.35 \$ 1.400

GASA estampada en delicados y hermosos diseños de colorido muy actual, ancho 1.00 \$ 1.450

JACQUARD corduroy en Acrocel, indicado para toda prenda, en finos colores de moda, ancho 1.45 \$ 1.700



- sarandi
- centro
- cordón
- union
- agraciada
- los pedros



Compre todo
lo que Ud. desee
con las
ventajas del
CREDITO SOLER