



Día de la Aviación Civil

Con motivo de celebrarse el próximo 22 por vez primera, instituido por el Poder Ejecutivo, resulta oportuno evocar la memoria del autor del "Uruguay I" y "Uruguay II". Le vemos en la foto cuando Francisco E. Bonilla recibió el abrazo del argentino Teodoro Fels, que concurrió a la fiesta de las Bodas de Oro de aquel con la aeronáutica. En ambos pilotos pioneros, encarna toda una época del Río de la Plata.

En Porto Alegre no querían creer que había construido dos aviones. Y en respuesta a la saeta zumbona con que se le hostilizaba, Bonilla, auxiliado por Dubois, construyó este aparato a la vista de los incrédulos, con maderas y telas brasileñas. (1915)



Francisco Eduardo Bonilla
Pionero de la aviación nacional
Brevet internacional N° 41
7 de mayo de 1914
Archivo particular
Compaginado y encuadernado por el Sr. Juan Benicio
Sáenz
Montevideo, febrero de 1965

ESTA es la leyenda que, en letras doradas, luce la portada de un voluminoso álbum —conmovedor tributo de amistad— que, con recortes de prensa relativos a la carrera vocacional de Bonilla, se inicia con un suelto de EL DÍA, de fecha 11 de abril de 1912, cuyo es el texto:

¡A VOLAR!

Los ensayos de un aviador uruguayo

Los lectores conocen a Francisco Bonilla, aquel inteligente mecánico que, con sus propios recursos, construyó un aeroplano que nada tiene que envidiar a los conocidos.

Pues bien: Bonilla, además de constructor, quiere ser piloto de su aeroplano. A tal efecto, hace unos días intentó volar en la Barra de Santa Lucía, no dándole con sensible éxito.

Esto tarde, confiado ya en sus fuerzas y adiestrado en el arte de volar, intentará remontarse realizando así su ideal de aviador.

De ahí para adelante, las páginas del álbum consignarán todas las instancias de una magnífica epopeya. Los ditirambos, aleluyas. Lenguaje mítico de ensueño. La palabra coraje se enlaza a la palabra intrepidez y a la palabra garra. Todas ellas le sirven de pedestal a la palabra gloria.

¿Quién fue Bonilla? Una imagen del Uruguay. Un perfil para el bronce.

De su celebridad legendaria dan testimonio los pergaminos y diplomas que cubren el muro de su casa y la vitrina de condecoraciones y trofeos, que custodia celosamente don Víctor Rosario Álvarez Olariaga de Bonilla, la admirable anciana vasca, de 77 años, que compartió durante más de medio siglo aquella azarosa vida de sobresaltos.

—Cuando yo me vaya, tú entregas todo eso al Museo, solía decirme Pancho, sonriendo.

—Si tú te vas antes, estas cosas irán al Museo.

si, pero después que me vaya yo. Mientras yo viva ellas estarán conmigo.

Bonilla era un monumento de fe. Sencillo, cortés, victorioso, callado. Hablaba poco y escuchaba mucho. Gozaba en pasar desapercibido. Nadie que no le conociera era capaz de imaginar que dentro de su apariencia intrascendente habitaba un exquisito ejemplar humano. Su pensamiento tropezaba con las estrellas. Donde ponía el pie nacía una flor. De su sonrisa caían semillas.

Había nacido en la calle Sierra (hoy Fernández Crespo) a la altura de Miguelete, el 13 de enero de 1887, en hogar humilde, de madre española y padre uruguayo.

A fines de siglo no existían ni el liceo ni la enseñanza por correspondencia ni las posibilidades culturales y docentes que ofrece la época actual. Escuela primaria y gracias. Luego, a ganarse el pan olvidadamente, como aprendiz mecánico.

Mecánico; más por vocación que de oficio. No de rutina, sino de originalidad. No el calco, sino la inventiva. No el modelo standard, sino el diseño inédito.

A los veinte años, con su título de técnico, ya se sentía arriero de nubes. Él construiría un aeroplano. Solo, a pura intuición. ¡Y volaría! Lo llevaba entre cebra y cebra. Más que un sueño era una obsesión, una fiebre, una locura.

Cada vez que una revista extranjera llegaba de tanto en tanto a sus manos, se la devoraba apasionadamente en procura de informaciones sobre el tema de la aviación. A falta de catálogos de máquinas y manuales de vuelo, recortaba artículos y grabados con descripciones técnicas sobre la construcción y el mecanismo de aquellos primitivos aparatos en que se jugaban la vida los osados pilotos de la época. Le eran familiares los nombres olímpicos de Ader, los hermanos Wright, Farman, Bleriot, Santos Dumont, Chávez.

Los admiraba con devoción. La abnogada le prestaba para sus viglias un mundo onírico de magia y le transformaba en pájaro de ficción. Sus ojos veían alas por todas partes. Su frente era un hormiguero de intuiciones; su imaginación una hélice en vertiginoso giro.

Diez, veinte, cien diseños —que representaban mil y una noches de esperanzas fallidas— los convertía de pronto en llamas, para volver con más ahínco y más fervor al gozoso trance de alucinación creativa.

El lamentable insuceso en que culminó la aventura espacial de sus grandes amigos Enrique Martínez

Velasco y los caballerescos hermanos Escofet, en el Parque Central, durante la primavera de 1910, lejos de intimidarle, incentivó sus planes y sus optimismos.

Meses más tarde tuvo oportunidad de ver, al natural, fuera del plano de los sueños —si bien fugazmente— un avión auténtico, el Bleriot, de Cattaneo, que levantó vuelo en el Hipódromo de Maroñas el 26 de febrero de 1911.

La forma, el peso, las medidas, los cálculos de resistencia, el juego matemático del equilibrio, las masas de aire, la pujanza del viento, los imponderables del imprevisible, todo un cúmulo de fantasmas frente a él; y él, solo en su mesa de trabajo, con una cuartilla en blanco y un tiralíneas, en diálogo con el misterio, quemándose las pestañas, incommovible y terco, junto a la confidente lámpara verde, parecía sostenido por el pensamiento de Schiller, según el cual "no hay nada que se halle tan alto, que el fuerte no encuentre medio para apoyar la escalera".

Así fue de trabajosa la concepción del "Uruguay I", de madera de fresno, en el histórico sótano de la calle Constituyente, convertido —por el genio de un autodidacto— en taller, laboratorio, escuela, hangar. Pieza a pieza, tornillo a tornillo, detalle a detalle, la mano habilidosa de Bonilla dio fin a su obra, con la colaboración de tres compañeros de la UTE: Alberto Bonino, Juan C. Claret y Mateo Canjón.

El 11 de abril de 1912. En la improvisada pista de Santiago Vázquez acarició el triple debut: del mecánico, del avión y del conductor primerizo.

Con una tranquilidad que contrastaba con el nerviosismo de los testigos de la aventura, Bonilla tomó asiento en la carlinga, empuñó el "bastón" e inició el carreteado, probando a la vez el funcionamiento del motor y los timones. Tres o cuatro audaces vuelos de escasa altura le llenaron de eufórica emoción, pero cuando intentó repetir una vez más la experiencia, el terreno demasiado blando —grave deficiencia que el novel aeronauta no había previsto— provocó el desvío de las ruedas hacia unos ranjones y el deterioro del aparato.

Bonilla pagó tributo al noviciado, pero con la aprendida en la memorable emergencia y con la nueva ayuda del Mecenaz amigo, don Manuel Do Pazos, comenzó de inmediato la construcción del "Uruguay II". No pocos fueron los comentarios burlones y las sonrisas sobadoras de aquellos que están de sobre en el mundo. Pero nuestro hombre, impertérrito, sereno, ciego y mudo, no tenía más oído ni más vista: ni más había que para "Uruguay II".



Francisco E. Bonilla:

una imagen del Uruguay

Francisco E. Bonilla, en la época de su esplendor de pionero de la aviación nacional (1915)

Instante en que el constructor de "Uruguay I" y "Uruguay II" es condecorado por su ilustre colega del aire, General Tydeo Larre Borges, en uno de los tantos homenajes



Ya estaba casi terminado este cuando el conde argentino Teodoro Fels, piloteando un "Biot", cumplió el 1° de diciembre de 1912, la riesgosa hazaña de unir Buenos Aires con Montevideo por vía aérea; hazaña que el 6 de enero de 1913 repitió su colega y amigo Jorge Newbery, a bordo de un monoplano "Taube", en compañía del aviador alemán Enrique Lubbe, el mismo que, a su regreso, llevó de acompañante al entonces capitán José San Martín.

Dos semanas más tarde, el 22 de enero de 1913 —y luego de reiteradas pruebas exitosas de días anteriores— Bonilla entregaba el bastón de comando del "Uruguay II", en los campos de Santiago Sanguinetti, en la Barra de Santa Lucía, a Eduardo Monard, un joven suizo de 19 años, que se autotitulaba aviador y a quien se había vinculado nuestro compatriota. Las maniobras preliminares fueron cumpliéndose bajo los mejores auspicios. Un público numeroso rubricaba el despegue con aplausos y ruidosas manifestaciones de júbilo. Pero a poco de levantar vuelo, cuando todo se perfilaba como un relevante acontecimiento, una mala maniobra del inexperto piloto, precipitó a tierra el pájaro mecánico, convirtiendo en escombros los sueños de Bonilla y cubriendo de sangre el cuerpo de Monard que, con esa, experimentaba la cuarta caída en accidente aéreo. Menos mal que las lesiones sufridas no revelaron gravedad y a los pocos días abandonó el sanatorio completamente restablecido. La congoja del infortunio fue compartida por Pedro Barboza, el amigo de Bonilla que, con el tiempo, sería su inseparable compañero de ruta.

Coincidencia. En esa misma fecha —22 de enero de 1913— nació, en el Círculo de la Prensa, presidido por el Sr. Joaquín C. Sánchez y respaldado por un núcleo de personalidades públicas, el Centro Nacional de Aviación; evento este que influyó sensiblemente en las gestas del vuelo y que hoy, a 59 años de distancia, acaba de ser conmemorado con la creación del "Día de la Aviación Civil".

Ese movimiento y el que se origina a la vez en el Círculo de Armas, con iguales inquietudes, así como las repercusiones que en ambas márgenes del Plata tuvo el raid Lubbe - San Martín, movieron al Presidente de la República, Sr. José Batlle y Ordóñez a crear la primitiva Escuela Militar de los Corrillos, el 17 de marzo de 1913, con el técnico Marcel Pallitte de instructor y en cuyo plantel de alumnos sobresalieron, entre otros, el propio Cap. San Mar-

(Continúa en Pág. siguiente)

Recuerdo parcial de un almuerzo que se le ofreció en "La Criolla", en 1963. Bonilla aparece con sus colegas argentinos, los pilotos Amalia Figueredo y Emilio Sauvarein y la aviadora uruguaya Mirtha Vani

En el Palacio de la Luz (1954) Bonilla, agasajado por el Directorio de UTE. A su lado el Presidente de la época, Ing. Alvaro Correa Moreno, el Ing. Rodolfo L. Fonseca (hoy Vicepresidente) y funcionarios del Ente de la Energía



Guauguaychú
Año 1916



En Guauguaychú, posando ante el aparato construido por sus manos en Porto Alegre (1916)

Francisco E. Bonilla: una imagen del Uruguay

(continuación)

tin y los alféreces Cesáreo L. Berisso y Juan Manuel Boiso Lanza, malogrado este último cinco años más tarde, el 10 de agosto de 1918, en Francia, al estrellarse el "Newport" que pilotaba.

Bonilla, entretanto, sigue soñando con volver a volar. No tiene aparato, no tiene más recursos que su empleo en la UTE, no encuentra un nuevo Mecenas, pero mantiene invicto su pendón de Caballero de los Aires. Y decide vincularse al ambiente aeronáutico de la vecina orilla, donde conoce y trabaja amistad fraterna con Jorge Newbery. Y así, ya via-

jando a la capital porteña, ya carteándose con sus colegas y amigos argentinos, ya asesorándose por todos los medios posibles, hasta que ingresa a la Escuela Argentina de Monoplanos, dirigida por Pablo Castañer, en Villa Lugano, realiza el curso de aprendizaje, rinde la prueba final y obtiene el brevet internacional N° 41, el 7 de mayo de 1914.

Dos camaradas uruguayos, hermanados con Bonilla en la vocación y en el afecto, habrían de diplomarse casi enseguida:

Ricardo Detomasi, el Icaro chaná, que obtuvo el suyo en San Fernando el 28 de mayo de 1914 (brevet N° 43) y que al año siguiente, el 20 de junio de 1915, se quebró las alas en la capital maragata, a los 24 años de edad.

Angel S. Adami, el dinámico piloto - periodista, que ya había fundado en "Las Toscas", la primera Escuela de Aviación Civil (26 de mayo de 1914) y que se graduó, también en San Fernando, el 21 de junio de 1914 (brevet N° 51). Dejó de existir el 1° de marzo de 1945. En homenaje a su memoria se bautizó con su nombre la Escuela de Melilla.

Las crónicas relatan la visita a Montevideo, a principios de 1914, de tres ases internacionales: el inglés John Barron, el suizo John Domenjoz y el paraguayo Silvio Pettirosi, que, con sus espectaculares pruebas de acrobacia aérea, deslumbran y sacuden la sensibilidad ciudadana y aceleran el ritmo sanguíneo de nuestros bisoños aguiluchos.

Ya había caído trágicamente Jorge Newbery, cuando Bonilla — como primer uruguayo con brevet internacional — a bordo de un "Morane - Castaibert", sobrevuela distintas provincias argentinas y de Concordia cruza a Salto, donde es recibido por nuestros compatriotas litoraleños con delirante algarabía. Allí inaugura los vuelos con pasajeros, en el País. Allí se relaciona con el mecánico Víctor Dubois, que en adelante será su colaborador. De Salto a Paysandú; de Paysandú a Durazno y de Durazno a Trinidad, donde llevó un mensaje del General Galarza al Coronel Barú. Y así sucesivamente, Florida, San José, Canelones, asombrando a las gentes del Interior con su pericia técnica, hasta llegar a Montevideo, sobrevolar la ciudad y descender impecablemente en campos de Tabárez, en el Cerro. A puro corazón y a pura serenidad.

El avión, para Bonilla, era como un juguete que le hubieran dejado en el zapato los Reyes Magos. A ratos un mágico monopatín; a ratos una alegre cometa motorizada. Por eso jugaba a volar. A volar en plena calle Miguelete, a la altura de Constitución, piso de tierra, con muchos baldíos en la zona. Punto de referencia: la quinta Vallarino. Por allí guardaba la máquina, en un barracón cercano; y todos los domingos, tempranito, la sacaba a la calle, le colocaba las alas, ponía en marcha el motor, mientras se aglomeraba la gente a su alrededor y el almacenero de la esquina se apresuraba a cerrar las puertas para evitar que el polvo le inundase el comercio. El avión, envuelto en densa polvareda, corría un trecho por Miguelete, como un mágico monopatín, y se remontaba enseguida, como una alegre cometa motorizada, para sobrevolar la ciudad, casi siempre con pasajeros, sin cobrar jamás un centésimo a nadie.

Un día, el 18 de octubre de 1914, se le ocurre volar a la casa presidencial de Piedras Blancas. No a pedir, sino a dar. A dar la mano al primer magistrado, don José Batlle y Ordoñez, quien — visiblemente admirado por la calidad humana del visitante — le retribuye la atención con expresivas palabras de aliento.

En sus programas deportivos de los domingos alternaba el escenario de Montevideo con el de las ciudades del Interior: hoy Minas, Rocha, Rivera; mañana Colonia, Mercedes; al domingo siguiente, Maldonado, Treinta y Tres, Melo; otro fin de semana: Fray Bentos, Tacuarembó, Artigas. Volando a rumbo y aterrizando a ojo. Por todos los departamentos era saludado con reverencia el nombre de Bonilla, como el de un idolo.

Bagé, San Gabriel, Yaguarón, San Leopoldo, Porto Alegre, Cachoeira... Jiras triunfales por Brasil.

El 13 de mayo de 1915 participó en un acontecimiento cumbre en los anales de la aviación nacional, en oportunidad de la visita del Canciller del Brasil, Dr. Lauro Müller. Fue la única vez en que actuaron en conjunto los camaradas uruguayos Francisco E. Bonilla, Ricardo Detomasi y Angel S. Adami. Memorable fiesta aérea, de arrojo, serenidad y pericia, que la prensa exaltó en apoteósicos términos y a la que el Estado contribuyó con un rubro de \$ 500.00 para gastos de nafta, aceite, etc.

Todo el año 1915 fue de intensa actividad para este deportista amateur, sin descuidar por ello sus funciones en la UTE.

Pero su destino de emperador de horizontes habría de sufrir una panne dramática al año siguiente. Ocurrió el 25 de mayo de 1916, luego de intervenir fraternalmente en la celebración de la clásica efemérides argentina, y sobrevolar el desfile patriótico.

Bonilla debía cubrir la etapa Paraná - Santa Fe y aterrizar en el hipódromo de esta ciudad. La travesía transcurrió sin novedades, pero al arribar a destino no le fue posible ubicar la pista porque los datos que le habían proporcionado en Paraná estaban equivocados: el hipódromo de Santa Fe había cambiado de ubicación. Desciende, entonces, en terreno aparente, y obtiene el dato preciso de un vecino de la zona, el cual se ofrece a secundarle para sujetar el avión — ¡tiempos heroicos aquellos! — mientras el piloto hacía girar la hélice. El paisano, asustado, soltó a destiempo el monoplano y éste despegó en condiciones irregulares, con el motor semiahogado.

Lo demás fue cosa de segundos. El accidente sobrevino fatalmente. El noble aparato, admirado internacionalmente, que confraternizaba con las golondrinas y se tuteaba con las nubes, cayó estrepitosamente en campo santafecino, destrozándose. De entre los hierros y las maderas fue extraído el cuerpo del gallardo piloto que yacía entre la vida y la muerte.

Cuatro meses largos de hospital en la Provincia y más de un año de penosa convalecencia en Montevideo pusieron colofón al historial deportivo de aquel hombre que era una imagen del Uruguay.

El resto de su vida lo entregó en hipoteca de afectos a la UTE, de la que hizo un segundo hogar.

Sobran los dedos de la mano para hallar en las planillas de UTE de todos los tiempos un funcionario de su talla: en talento, virtud y fervor patriótico.

Se fue de este mundo el 20 de febrero de 1967.

Queda en su casa, custodiando celosamente la vitrina de reliquias, la venerable anciana vasca de 77 años, doña Victoria Rosario Alvarez Olariaga de Bonilla, con una insignificante pensión que apenas rebasa los diez mil pesos...

Emilio Carlos TACCONI

(Especial para EL DIA)

Tenemos maestro...



SOBRE una noche de plata en la que los grillos se afanaban en afinar las puntas de la tajada de la luna, volvía Afodosio Ledesma a su rancho, después de unos cuantos días de ausencia. Noche serena. Silenciosa. Amplia. La volante del viejo Leopoldo lo había dejado a la orilla del alambrado y desde allí, —una media legua—, le empezó a dar bota al campo. Armó un cigarro al empezar la marcha y sin sacarlo de la boca, de vez en cuando, lo hacía lucírnaga hasta que el pucho se fue apagando como la distancia.

Desde muy guri fue caprichoso y caminador. Rebelde. De una rebeldía andariego; de camino, de marcha. Hacia donde no conocía. Seguía el rumbo de cualquier sendero hacia un horizonte...

"Dispués de aquel cerro, veré lo que hago"...

Y desde el cerro que era horizonte desde la palabra, lo unía a otro que era nube a la distancia. Así marchaba. Se supo defender desde cachorro. Alambrador, guasquero, quinchador, hornero...

"Habiendo qué hacer, no le tengo asco al trabajo. La plata ganada lejos del pago de uno, tiene otro sabor; uno cincha más pa' agenciarse y eso la sabrocea más"...

Y así, en ese andar, unió pagos y querencias y ranchos. Hasta los juntó con los alambrados que tendió. Por eso casi todos los caminos son suyos. Entre alambrado y alambrado marcha el destino de los andariegos.

Y se hizo hombre. Sobre una lomita, en el Rincón del Oratorio, alzó su rancho. Era la raíz de su querencia. Ese sería su pago...

"El pago al hombre no es donde nace; es donde quiere; donde echa la semilla de su destino; donde el cristiano se afirma en su confianza pa' ver más allá, más lejos. El nacer no es cosa de uno. Puede nacer en un camino y naide va a decir que un camino es pago. Porque si vamos a eso, la vida también es un camino. Hay que dejar una raíz o una semilla en un lugar de ese sendero; en una loma, en un llano, en una cuchilla, donde sea, pero echar raíces; ser uno mismo, en libertad de querer, con mujer y con hijos. Lo demás es andar chiflando desconsuelos. La querencia queda más allá de la muerte o de la ausencia; ¿qué son las taperas sino el recuerdo hundido en el campo, de una querencia? Una señal que quede; una muestra de haber quedado un poco, de haber sabido quedar; eso es un pago o una querencia,

¿lo demás?, caminos, trillos, flores de cardos que se deshacen y vuelan"...

Con estas consideraciones levantó su rancho en el Rincón del Oratorio, cerca de la pulpería de los Silvera. Allí se encontraría domingueando con algún vecino. Las pulperías son cruce, rumbo, referencia. Se unen en ellas, por distintos caminos, los deseos de conversar, de tantear precios, de tomar unas cañas; y de vez en cuando, alguna "flor" sale cantando desde un truco.

Afodosio terminó la quinchita, bajó de la escalerita tembleque y verde y afirmado en la gramilla, contemplando con orgullo su obra y robustecido de esperanza, y mientras se desperezaba en cruz, gritó a los vientos, para que la noticia fuera un pájaro más: "Ahora tengo que agenciar mujer; esto es demasiao pa' uno solo!!!" y la voy a procurar en cuantito deje prolijo el nido!!!; esto es demasiao pa' uno solo!!!"

Y fue así nomás. Ese pago le dio mujer y dos cachorros. Ya fue dueño de una querencia. De una conquista madura. Firme. Con futuro. Sus caminos ya tenían regreso. Iba, pero tenía conciencia de vuelta. Seguía siendo el andariego buscavida; partía contento, porque en la despedida ya estaba saboreando la llegada. Nunca tuvo temor de lejanías y mucho menos teniendo una convicción dulce, amable, ambiciosa de volver. Su ansia crecía con el acercamiento de la vuelta, aunque partiera de nuevo...

"Si me quitan ésto, es como si al pájaro le sacaran las alas. Se da de golpes alrededor de nada. Se hace remolino de tierra; él necesita espacio y yo preciso cantinos"...

Y volvió antes de la cuenta. Mientras la volante de don Leopoldo quién sabe por dónde andaría, él llegaba a su rancho. Al pasar la tranquerita, largó un grito adelante para que le cuarteara la llegada. El grito entró y sacó para afuera, entre asombro y dos gurises a Jorgelina...

—Afodosio!!

—Tatita!...

—Ni soñaban que era yo...

—Dejuro... y sin avisar nada...

—¿Pa' qué?

—Pa' esperarte con algo bueno...

—Y esto todo, ¿no es especial?

—¿Venís bien?

—Así parece...

—¿Qué traí en la maleta, Tatita?

—Nada...

—Diga que nos traí!!

—Nada.

—Niño, no molestés a tu padre...

—Vengo hoy y me voy pasao...

—¿Ya?

—Así es. Me empujó una noticia machaza y vine a traerla...

Los cachorritos clavaron sus ojos en la maleta y la madre alargó la mano en un mate.

Hubo comprensión. Atadura. Fuerza. Raza.

—¿Así que te vas en seguida?

—No tengo más remedio; tengo que dar cumplimiento y pego la vuelta...

—Vaya, pues!... Por estos pagos no te ha de faltar tarea y además te necesitamos siempre...

—Ahora es medio difícil irse. Estos gurises van a tener que ir a la escuela y hay que afirmarse pa' que vayan...

—¿Y maestro?

—Esa es la noticia!! Ya lo tenemos. Por esa razón di la vuelta tan de pronto. Lo conseguimos, pero hay que meterle el hombro; así nos dijo el señor Ispetor; si ustedes no apoyan su obra, yo no me comprometo a mandarles más maestros...

—El hombre tiene razón...

—Si podrá tener!! Nosotros hemos sido los culpables de todo, y por eso aquí no para maestro ninguno. Se han ido como corridos los dos que ya vinieron...

—¿Y vos qué pensás hacer?

—Primeramente, acondicionar el rancho, porque eso no parece un local. Hay que dejarle aparente y después que el hombre llegue, rodearlo de confianza; avudarlo, mandarle muchachos y apoyarlo en todo lo que uno pueda...

—Qué lindo, Afodosio!!

—Lindo va a ser cuando estos gurises sepan leer. Ese ispetor nos habló como un padre y le prometimos nuestro trabajo...

—Qué lindo, Afodosio!!

—Y ya me ven... Por ese motivo pegué la vuelta tan de improviso...

Angel María LUNA

(Especial para EL DIA)

(Ilustró: E. Vernazza)

EL avión en que viajamos vuela a doce mil metros de altura a la velocidad de 1.050 kilómetros por hora y con temperatura exterior de sesenta grados bajo cero.

Estos datos son proporcionados periódicamente, cuando se producen variaciones, por altoparlantes de tono grave que hac más sugestiva la información.

Son medidas todas que asombran y conmueven, ofreciendo la ilusión circunstancial de las fotografías, que cuando frescas nos colman de contento y cuando viejas nos matan de ridículo.

La dinámica de desplazamiento vehicular del Hombre entró en el ritmo revolucionario a fines del pasado siglo: primero yendo más pronto que con carruajes "en volantas que andaban sin caballos"; después más rápido que las aves, luego más veloz que el sonido y en un mañana no lejano más ligero que la luz... Todo, para más tarde bajar a tierra y esperar: esperar en las antecámaras de los personajes, en los consultorios de las Mutualistas, en las paradas de los ómnibus y en las colas de Subsistencias...

Se corre aún en el suelo con celeridad suicida, jugando la vida a cara o cruz para sacarle ventajas al Tiempo que parece huir, sin detenernos a reflexionar que el Tiempo, como los mojones del camino, no pasa. Es apenas una concepción abstracta alimentada por los almanaques, los relojes y las citas... la contrafigura impávida de nuestro movimiento. Somos nosotros los que pasamos en carrera de galgos detrás de la ilusoria liebre...

La Naturaleza creó el día, la noche y las cuatro estaciones, condicionando así la vigilia y el sueño reparador del Hombre y de la Tierra, para permitir que con su razonable rotación se sazaran mejor los frutos...

Pero sus criaturas incorregibles le reprochamos la parsimonia, le replicamos sus enseñanzas y le ponemos el **chicle en el asiento** con las catastróficas consecuencias finales.

Por ejemplo, y se repite a cada segundo en el Mundo, el avión en que volamos ha partido de Montevideo en una tarde de otoño y llega al día siguiente

con su noble fauna, en plena primavera, a Roma. Tal vez estos desplazamientos transestacionales fulminantes, expliquen la existencia de tanto fruto pasmado en circulación.

Si a ello se agregan los cientos de miles de muertos e inválidos por año, inmovilizados bajo y sobre tierra, a causa de los infructíferos apuros del Hombre, llegamos a la conclusión, balances hechos, de que para la Humanidad, la supuesta conquista del Tiempo no tiene otro sentido, en su perjuicio, que la de una emisión inflacionaria de su dinámica.

"ASEGURARSE LOS CINTURONES", leemos en un anuncio luminoso que cada tanto aparece en un tablero.

Ciento ochenta pasajeros se distribuyen entre dos filas de poltronas separadas por un pasillo. Mirados en su conjunto, de frente a fondo, los semblantes claros e inertes dibujados en los respaldos de los asientos se suceden y destacan como medallones, entre el terciopelo oscuro de joyería en que la tenue luz veladora sume las restantes formas. En cierto momento, la



Cuaderno de Bitácora

Ojos ajenos para cosas propias

AUNQUE la hora del llamado "boom" novelístico latinoamericano, o, para ser castizos, la "cresta" de la ola de la narración contemporánea, parece haberse estabilizado o iniciar una leve baja, es ahora cuando precisamente comienzan a salir los estudios más concienzudos al respecto. Uno de ellos, debido al crítico alemán Leo Pollmann, se titula "La nueva novela" en Francia y en Iberoamérica y lleva el prestigioso sello de Gredos, Madrid. Nos parece algo abstracto y demasiado libresco, pese a las innegables calidades de penetración y conocimiento que caracterizan al señor Pollmann.

A través de la bibliografía y de los conceptos, se advierte que la prolijidad de los informes del señor Pollmann peca de cierta unilateralidad geográfica e histórica. El concibe el problema de nuestra "nueva novela" como una parte allegadiza de la nueva literatura europea. Pocas veces penetra en las cuestiones y connotaciones propias de América, que las hay. Se encarna en las similitudes, tratando de encontrar parentescos no siempre comprobables.

Citaremos como ejemplo *El señor Presidente* de Miguel Angel Asturias (Premio Nobel de Literatura). Del hecho de que fue concluido de escribir en 1932, aunque sólo se publicó en 1946, el señor Pollmann extrae conclusiones referentes al supuesto preexistencialismo de esa obra, y, además, precisa que ese preexistencialismo no tiene en ningún instante relación con el de Sartre, sino con el de Kierkegaard y, más aún, con las vulgarizaciones de Ortega y Gasset (gran escritor, naturalmente ahora pospuesto). No considera cosas más simples: en 1932 gobernaba Jorge Ubico en Guatemala y Ubico había reeditado el tipo de tiranía del "señor Presidente", o sea, de Manuel Estrada Cabrera. Por tanto, era riesgoso editar entonces ese libro. En 1946 había sido derribado el repugnante tirano Ubico, y se había reabierto la democracia en Guatemala. Ese año también publica Rafael Arévalo Martínez su *Ecce Pericles*, a propósito de las abominables coacciones intelectuales que "el señor Presidente" dejaba caer sobre intelectuales de poca resistencia moral, entre ellos Chocano y el propio Rubén Darío.

Otro hecho que omite: el "esperpento", género genial de don Ramón del Valle Inclán, quien no hacía mucho (si tomamos 1932 como fecha) había publicado

su *Tirano Banderas*. La coincidencia entre el estilo "esperpéntico" y el del Popol Vuh libro sagrado de los maya-quichés, que Asturias tradujo en París al francés, es tema de anchas reflexiones. Todo eso no tiene mucho que ver ni con Kierkegaard ni con "le nouveau roman", sin que nos emborrachemos de torpe americanismo.

Desde luego, el examen de *El señor Presidente*, en las tres partes que lo divide, abusó en consideraciones alegóricas y hasta metafísicas, pero ellas sirven de necesario y valioso contrapeso al unidimensional anecdotismo que otros padecen, al mirar aquella novela-epopeya sólo con ojos de historia y política. Claro: Miguel Cara de Angel puede ser el prototipo de los matones, alcabuetes y ladrones de Estado al servicio de un dictador sanguinario como el protagonista de Asturias; pero este representa, como lo trasuntan *Hombres de maíz*, una vivencia atávica de los factores míticos y religiosos de los maya-quichés. Tanto es así que *Mulata* de tal, siendo una novela de corte pre "nouveau roman", se halla dentro de la misma órbita del esperpento, propio de una cultura feérica, fabulosa.

El señor Pollmann realiza moderadamente la influencia de Marcel Proust, y con mayor moderación aún la de Joyce, en la transformación "formal" de la novela contemporánea. Nos aventuraríamos a proponer una excursión a terrenos aledaños, no los típicos de la literatura, pero a propósito de esta misma. ¿Podría desligarse "le nouveau roman" del signo precursor patente en Freud, antes que en Joyce; y en Marx, antes que en el neorrealismo? Si esto fuera posible, nos preguntamos, tendrían igual acceso a esas dos fuentes los promotores del "Nouveau Roman" de Francia, y los de "la cresta literaria" iberoamericana? De otro lado, y es una tercera cuestión de fondo: ¿No hay en cada literatura, llamando tal a ciertos grandes sectores, una línea de evolución continuada, en espiral, en zigzag o dialéctica? Lo último tiene relación con algo que el señor Pollmann acaricia sin poseer: la relación entre la epopeya y la novela.

Hace unos casi cuarenta años, en 1933, planteamos tímidamente una hipótesis: basa del siguiente modo: 1) Toda cultura se expresa en sus comienzos con epopeyas; 2) La novela pertenece al sector objetivo de la literatura, llamado épico; 3) América Latina encuen-

tra desde el año 1925, aproximadamente, su más justa expresión en la novela; 4) Luego, América Latina se encuentra en trance de epopeya, o sea, de formación de una cultura. La coincidencia entre el auge narrativo o literatura de la "cresta" o "boom" y la crisis de crecimiento y "ajuste" latinoamericano, debiera ser considerada una sola cosa.

Claro: cuando dijimos esto, no estaba de moda ser "integracionista", ni "latinoamericanista" y, antes bien, el intelectual de buena pro se jactaba de ser "antiindianista", "proeuropeo" y "antiautoctonista". La tesis fue desechada y hasta ridiculizada. Hoy la vemos tímida e incompletamente expuesta o punteada por el señor Pollmann, a quien, a cambio de su abundancia de dominio de la cultura europea, le hace falta alguno mayor en lo respectivo a América Latina, para explicar nuestro problema interno. Nos alegramos de coarazón. Pero, quien revise, por ejemplo, la reciente reedición de nuestro *Proceso y contenido de la novela hispanoamericana* (Madrid, Gredos, 1968), en sus capítulos primero, segundo y tercero, hallará mejor explanadas las ideas a que nos referimos.

El libro del señor Pollmann, pese a las observaciones (una de ellas de fondo) planteadas, contribuye a expandir el conocimiento de la nueva narrativa continental, a la que se podría cotejar también, y no sería inútil, con los experimentos novelescos de Italia e Inglaterra, en la parte formal, y con las sagas norteamericanas, rusas, africanas y asiáticas en el contraste de fondo.

Para nuestro entender, culturalmente se enfrentan un mundo inevitablemente lógico, el europeo, y uno recalcitrantemente patético, el no-europeo. En ese sentido, las divisiones económicas confluyen con las culturales: Norteamérica y Rusia son todavía mundos caóticos, instintivos y patéticos, como los de América Latina; la China se aparece con Europa en su logicismo, sea confuciano o maoísta. Nos permitimos proponer una revisión del problema de la nueva narrativa desde un ángulo más amplio.

Luis Alberto SANCHEZ.

Lima, diciembre 1971.

(Especial para EL DIA)

Greguerías estratosféricas



Imagen nos impresiona como el estuche de glorias de un viejo general...

Llevamos pocas horas de viaje y es ya noche. En cierto momento, el enorme estuche longilíneo se ilumina intensamente. Todas las medallas se desajustan como si un pesado tren pasara ante la vidriera. Al frente, se corre una cortinilla y aparece un joven miembro de la tripulación. Posa con cierta prestancia en el reducido tinglado que le sirve de apoyo teniendo en la mano un pequeño rollo... Impone atención con su silencio y el rodeo de su mirada. Dice pocas palabras, pausadas, completando su sentido con los gestos.

Desenvuelve su paquete. Es un chaleco salvavidas de corte especial y color anaranjado-fósforo como el del sol poniente. Calza la prenda con lentitud y gira sobre sí mismo ofreciéndola a la contemplación mientras ajusta sus broches y lazos.

En cierto aspecto, la demostración parece recordada de un desfile de modas masculina.

Los chalecos son prendas que nos merecen especial respeto. Constituyen el único artículo del buen vestir que a través de los tiempos se han mantenido fiel al sexo para el que fueron creados; sin dudas para cubrir confortablemente el tórax permitiendo a los brazos libertad para el trabajo. Ciertamente es que ya no se usan como antes, — tal vez los brazos tampoco se esfuerzan tanto —, pero conservan su varonilidad de origen y de estilo, sin incurrir, como los pantalones, en las híbridas concesiones de ropería. Estos empezaron a perderse, cuando el portador, en un brote de coquetería, dejó de usar los tiradores... Y sin tener la precaución, como recomiendan en vuelo, de un caso necesario ASEGURARSE LOS CINTURONES...

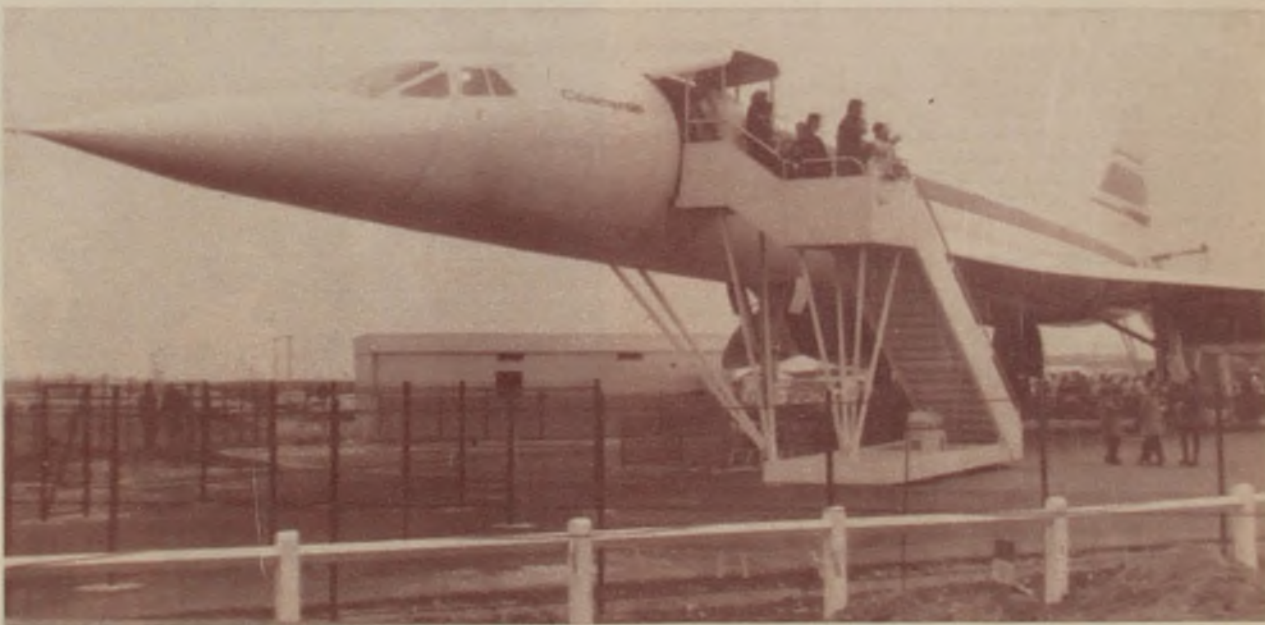
Terminado lo del chaleco, el aeromozo muestra una minicanoa neumática de tan reducidas proporciones, que podría llevarse, plegada, como un libro bajo el brazo.

Todo es novedoso y presentado con fino espíritu de kermesse. El auditorio sigue con infantil deleite la demostración, imaginando festivamente el uso de esos adminículos en una hermosa mañana de playa y muy lejos de asociarlos al Océano — principal implicado — del que nos separa una calda de doce kilómetros a su superficie y un lento resbalar de otros tantos hasta el fondo...

El joven tripulante se inclina ceremoniosamente en saludo como conviene a un actor que ha terminado. Algunos pasajeros no saben si corresponde aplau-

El "Concorde" en una edición poco conocida, inermes, de greguería... Se trata de un facsímil de las exactas medidas del original, expuesto a las multitudes que lo visitan a diario y que posa en Orly, principal aeropuerto de París, como un ave maravillosa de zoológico que nunca alzaré vuelo...

El público hace cola para sentirse por momentos protagonista de fantacencia al módico precio de cincuenta pesos, recorriendo de un extremo al otro el interior del gigantesco pájaro-cohete



dir... Las palmas se enfrentan indecisas... Puede ser que no sea aplauso sino oración de aquellos que han captado la realidad... La luz de la cabina vuelve a régimen de veladora, la cortinilla se corre automáticamente, las medallas vuelven a alinearse en su estuche...

Momentos después comienza una escena parecida. Pero esta vez aparece en el tinglado una azafata. No nos explicamos por qué a estas chicas que tienen tanto de ángeles, se les llama con un nombre que tiene tanto de azufre...

En gracioso uniforme, joven y bella, parece la concreción intangible de una extraña flora sideral: un tipo ideal para Secretaria del Servicio de Relaciones Públicas de los dioses...

Sonríe mirando a derecha, a izquierda, al fondo, en el amable gesto de quien pide atención. Tiene en su mano una especie de tubo... Comienza a explicar con fuerza de convicción que entra más por los ojos que por los oídos...

Se trata de una máscara con depósito de oxígeno. Cada pasajero — aclara —, en caso de necesidad, tiene la suya al alcance de la mano, en la bandeja lateral del equipaje.

Acompaña las palabras y movimientos con una sonrisa amistosa, como desde una pantalla televisiva en que propagara un jabón, una loción o un producto para lavar platos...

A doce mil metros de altura — sesenta grados bajo cero — casi no hay presión, ni atmósfera, ni oxígeno. El pasajero que inadvertidamente saliera a pasear por el ala, se dilataría de golpe terminando por estallar en hielo rojo como una granada de artificio...

En tal o parecidas circunstancias, tener el oxígeno a mano es sólo la esperanza de una esperanza...

La VIDA no es sino una quemazón en función directa del oxígeno que nos rodea... Somos simplemente una llama. En tanto que palpitamos, ardemos... Todo nuestro armazón de setenta kilos promedio no están compuestos sino por accesorios que la mantienen: sangre, glóbulos, corazón, arterias, pulmones, músculos, grasa, no son sino maravillosos engranajes o elementos, obreros sin horarios ni conflictos sindicales, que por docenas de años bombean transportando el oxígeno, para que la neurona, en su papel de pabilo, mantenga encendida la IDEA que es, en definitiva, la razón y rastro únicos de la existencia.

Somos, pues, una lámpara... Se explica así nuestra tendencia incendiaria con accesos de piromanía que llevan a quebrantos de sociedades de seguros, y empieza a manifestarse ya en tierna edad, cuando los niños salen a pedir "vintenes para el judas"... Es la naturaleza que se sale por los poros...

Y no se explica en cambio que sobre el suelo, en nuestro medio común de combustión en que tanta falta nos hace el precioso elemento, transformemos los ambientes en cámaras de gases tóxicos, reaccionarlos, anti-llamas... sin el consuelo de contar en la vecindad con una de esas secretarías del Servicio de Relaciones Públicas de los dioses, que en el momento extremo nos alcance el oxígeno para reavivar la llama o que la ayude a extinguirse piadosamente con un viático de recomendación a sus Altísimos Superiores...

Juan RASO

(Especial para EL DIA)

(Fotos del autor)



1



2



1 Los ásperos pavimentos de piedra justificaban la adopción de los rieles. Esta foto, tomada en 1936, muestra una calle de Montevideo y un tranvía del recorrido N° 22, de Playa Ramírez a Playa Capurro

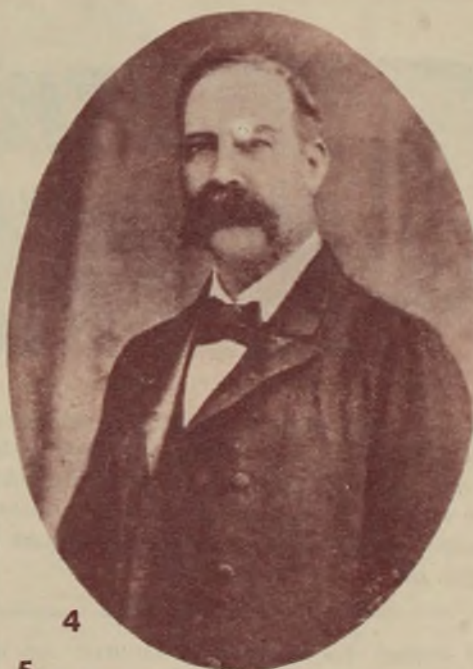
2 Los espaciosos coches eléctricos, dotados de amplias ventanillas, ofrecían gran comodidad al pasajero

3 Coche N° 595, recorrido N° 36: el único ejemplar sobreviviente de la época del tranvía montevideano

4 GERMAN COLLADON, a quien se debe la electrificación de los tranvías de Montevideo

5 La conservación de los rieles ocupaba a numerosos operarios; aun, durante las horas de mayor tránsito

6 Típico tranvía montevideano del año 1922: uno de los primeros coches construidos en talleres uruguayos



4

5

Esa fue, precisamente, la idea del ingeniero OUTRAM: traer los rieles de hierro al interior de los poblados. Tales vías, tendidas en las ciudades, recibieron el nombre de "Outram-Ways"; de donde proceden, sucesivamente, los vocablos *tramway*, *tram-vía* y por último, *tranvía*.

Como puede suponerse, la nueva técnica sólo benefició, entonces, a los coches arrastrados por caballos. Pero esto fue suficiente para desplazar a las clásicas diligencias que establecían sus lentas comunicaciones entre los centros urbanos y sus alrededores. En Montevideo, el primer servicio tranviario fue inaugurado el 1° de junio de 1868, al ser habilitada la línea tranviaria "Unión", tendida entre la Plaza Independencia y la terminal ubicada en Av. 8 de Octubre esquina 20 de Febrero.

Dos años más tarde (1° de enero 1870), comenzaba a trabajar la línea "Paso del Molino y Cerro", cuyos servicios, "regulares y rápidos" trajeron, como consecuencia, la desaparición de la última diligencia urbana de nuestra capital: "La Rosita del Miguelete", popular carromato que cumplía dos viajes diarios entre Plaza Independencia y el Paso del Molino...

Ante la creciente demanda del público, las líneas tranviarias se fueron multiplicando. En forma sucesiva surgieron nuevas empresas cuyos rieles iban estirándose, en surcos de reluciente hierro, hasta distancias cada vez mayores del viejo Centro; recordamos ahora las del **Oriental, del Norte, Del Este, Pocitos, Unión y Buceo**, y quizás alguna otra, ya perdida en el recuerdo.

A medida que nuestra red tranviaria crecía, la ciudad cobraba nueva y activa vida. Pero al mismo tiempo las distancias, cada vez mayores, ponían en evidencia algo que, hasta entonces, había pasado inadvertido: la escasa capacidad y la extremada lentitud de aquellos vehículos tirados por caballos. No faltaron voces que preconizaran la adopción de una técnica a la sazón novísima: el reemplazo de los animales de tiro por motores eléctricos; tal como se estaba ya haciendo en muchas ciudades de Europa y de los Estados Unidos. Las noticias que al respecto nos llegaban daban acicate a ese justo deseo. En publicaciones de la época, se elogiaba las ventajas de la tracción eléctrica, señalando la "increíble rapidez, la posibilidad de poner en circulación coches más grandes, más cómodos e incomparablemente más limpios..."

Todo esto contribuyó a crear un clima favorable para dar "el paso hacia la electricidad", exigido ya por todos los sectores de nuestra población. En ese ambiente, no faltaron hombres de empresa que gestionasen la ya "impostergable".

ELECTRIFICACION DEL TRANVIA

Tiene ésta origen en 1898; año en que se constituye la **Sociedad Comercial de Montevideo (S. C. de M.)**, en la cual se fusionan las líneas tranviarias del Este, Reducto, Unión-Buceo y Pocitos. Al frente de la nueva entidad industrial estaba el Sr. Germán COLLADON.

Los tranvías

UNA mañana de noviembre de 1956 circulaba, por las calles de Montevideo, el último de los coches tranviarios afectados al servicio regular de transporte urbano de pasajeros. Pocos minutos más tarde, el vehículo entraba en la penumbra de la Estación "Goes" (Av. Gral. Flores y Domingo Aramburú); y con él, también pasaba definitivamente a la historia una importante etapa de la vida de nuestra Capital. La "época del tranvía" quedaba cerrada en aquel momento, después de medio siglo de vigencia. Había tenido su origen en 1906, cuando la entonces flamante "Sociedad Comercial de Montevideo" había inaugurado la primera línea electrificada, entre la Plaza Constitución y la Playa de los Pocitos.

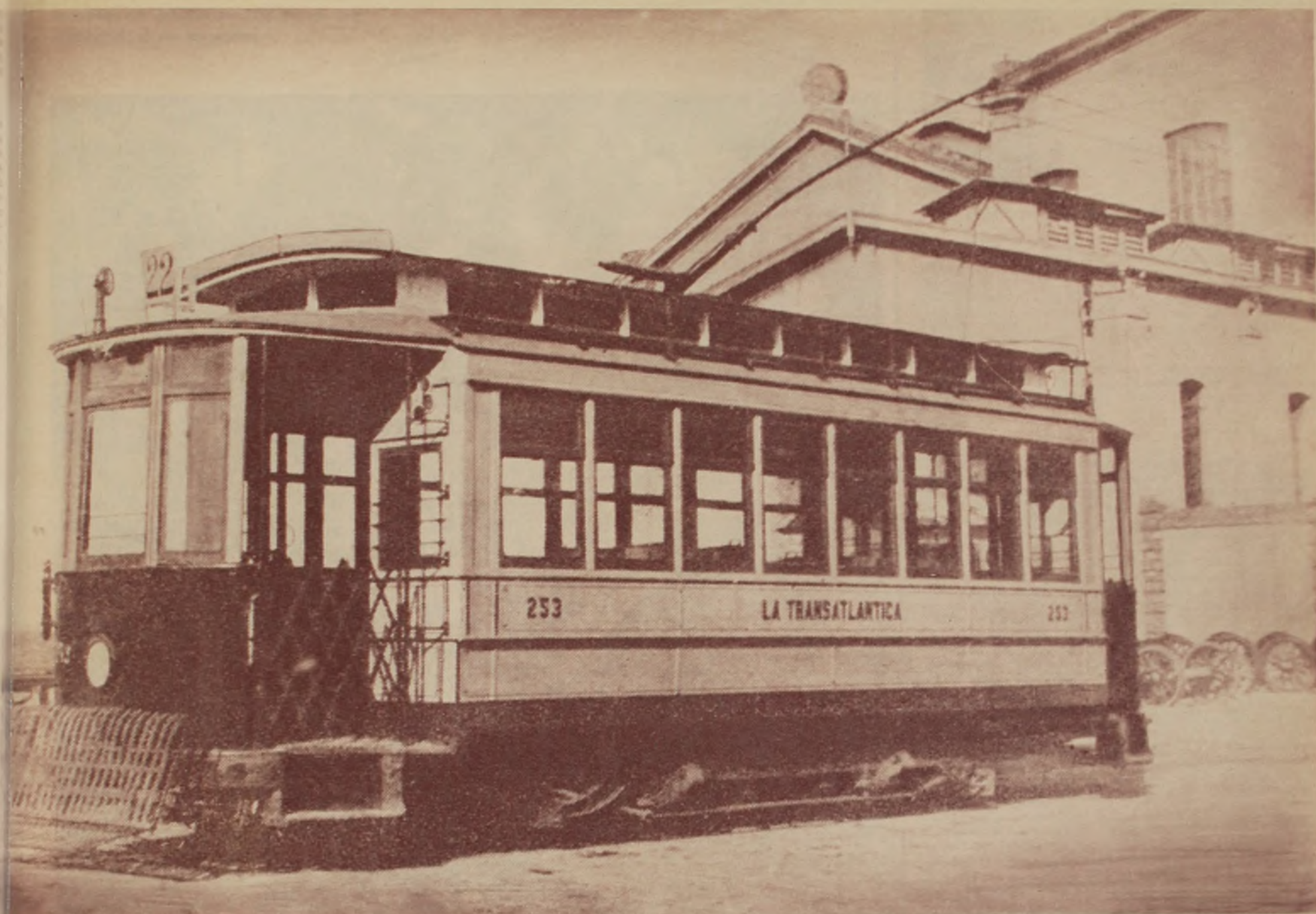
NUESTRA VIDA "SOBRE RIELES"

Si consideramos la totalidad de tiempo en que el transporte colectivo de pasajeros estuvo a cargo de coches movidos sobre rieles (tranvías) es preciso remontarse al año 1868 para encontrar el comienzo de tal género de locomoción. ¿Por qué, los rieles? —se preguntará el lector.

Porque los rieles (o carriles) ofrecían, a la sazón, casi la única posibilidad de realizar un pavimento liso y regular, apto para el rodaje suave de ciertos vehículos. Tuvieron su origen a principios del siglo XIX, cuando fueron adoptados para desplazar vagones dentro de galerías de mina. Aquellos carriles de madera proporcionaban un apoyo eficaz para sortear las asperezas de un suelo abrupto, abierto a punta de pico y a filo de pala. Cuando George Stephenson, en 1825, inventó la locomotora de vapor, los antiguos carriles de madera fueron sustituidos por rieles de hierro; verdaderos caminos estrechos de metal, los **ferro-carriles** por antonomasia. Gracias a ellos, las locomotoras pudieron arrastrar numerosos coches a través de los campos.

La "era del riel" alcanzaba entonces su primera madurez; y pronto se pensó que sus triunfos pudiesen incidir en el transporte urbano de pasajeros, que, hasta esa época, luchaba con los deficientes pavimentos constituidos por empedrados de cuña o de adoquín.





6

as de Montevideo

progresista y dinámico ciudadano que de inmediato planteó, ante las autoridades competentes, la necesidad de electrificar las líneas que existían en esa época. Tras gestiones lentas y laboriosas que insumieron casi cinco años, la ansiada "ley de electrificación" fue promulgada, al fin, el 24 de abril de 1903, por el Poder Ejecutivo presidido por don José BATLLE y ORDOÑEZ.

Fueron entonces instaladas las imprescindibles usinas de generación eléctrica, así como las redes de alimentación y distribución de energía. De Inglaterra fue importada una flota rodante constituida por 280 coches motores y 95 acoplados, y fueron levantados los edificios destinados a albergue de tales vehículos, las "estaciones" típicas.

El 8 de diciembre de 1906 era librada al público la primera línea de tranvía eléctrico: la señalada con el número 31, que unía el Centro con la Playa de los Pocitos, con recorrido por las calles Sarandí, Soriano, Constituyente, Canelones y la actual Avenida Brasil.

La prensa de esa época consigna el regocijo popular causado por la concreción de tal progreso urbano. Y hasta nosotros llegaba aún en ya lejanos años, una de las picarescas expresiones con que el pueblo comentaba el paso de los primeros coches pintados de blanco y rojo: **Se Cansaron de Matungos**; frase construida sobre las iniciales de la compañía que había cambiado por motores, los esforzados "matungos" o caballos de tiro.

A partir de 1906 la red tranviaria de Montevideo experimenta un sostenido impulso. Una nueva entidad industrial, LA TRANSATLANTICA, se constituye, como producto de la fusión de las viejas líneas del Paso Molino, Cerro y Oriental; ahora también en proceso de electrificación. Bajo la activa presidencia de don Esteban ELENA, fueron adquiridos 240 coches que irían a ensanchar cada vez más las posibilidades de intercomunicación entre el Centro y los numerosos suburbios.

Y así llegamos al 2 de junio de 1907, fecha en que "La Transatlántica" inaugura su línea N° 1, entre la Aduana portuaria y Belvedere.

Desde entonces, todas las líneas servidas por coches de tracción a sangre —aquellos "tranvías de caballos", tan caros a nuestras abuelas— fueron electrificadas. Como un jirón del pasado, sólo perduraba la vieja línea del Norte, con su interesante loop, a través de las calles Río Negro, Canelones, Gaboto, Paysandú, y su ramal derivado por Yaguarón, hasta el "Mercado de la Abundancia" (Yaguarón y San José). Todavía hoy pueden verse, en el asfalto de Yaguarón, las vías de esramal, destinado a abastecer de carne vacuna a aquel núcleo comercial urbano. La persistencia del "tren del Norte" constituyó la única excepción; pero sólo perduró hasta el 24 de diciembre de 1926, día en que el último cochero de un tranvía de caballos hizo resonar su corneta y restallar su látigo por las calles de nuestra Capital, que en esa misma fecha celebraba el 200° aniversario de su fundación por don Bruno Mauricio de Zavala.

El tranvía eléctrico dio vigoroso impulso al progreso urbano y suburbano. Se multiplicaron los destinos que podían leerse al frente y al fondo de cada coche tranviario. Y para quienes, en esos años, gastábamos los primeros de nuestra vida, esos carteles parecían traer extrañas resonancias: Camino Maldonado, Malvin, Prado, Piedras Blancas, Lezica... No sabemos por qué, aquellas letras despertaban en nosotros el recuerdo grato de horas de aire y de sol, vividas en la sana claridad de algún suburbio...

Lo cierto es que allí por donde una vía era tendida, iban surgiendo nuevas viviendas blancas y rosadas, escuelas, comercios, clubes deportivos. Activamente se iba poblando, como si el tranvía fuese un sembrador de vida, aquel espacio hasta entonces estirado en tristes baldíos. La amplitud de los coches, dotados de anchas ventanillas libres de barras protectoras, parecía sintonizarse con los paisajes que podían desfilarse ante cada pasajero. Y la campana, heredera de la áspera corneta soplada por el cochero, parecía resonar, alegre o imperiosa, cada vez que nos acercábamos a una esquina.

El tiempo fue imponiendo lentos cambios en la silueta de nuestros tranvías. Desaparecieron los pesados coches "de ocho ruedas" (de origen alemán, "Van der Zypen" o americano, "Saint Louis"), y fueron eliminados los clásicos "miriñaques" o cestos-salvavidas de que iba provisto cada vehículo. Cuando el carrozado del tranvía comenzó a hacerse en talleres uruguayos, los rasgos externos parecieron evolucionar hacia la simplicidad y el funcionalismo. Pese a ello, se mantuvo, hasta el final, algo de lo que podemos recordar como "tranvía clásico": Las dos plataformas y el doble juego de controles (mecánicos y eléctricos), los asientos reversibles y el característico trole o pértiga de alimentación, delinearon el retrato básico, diríamos el **identikit** del tranvía eléctrico montevideano.

LA DECLINACION

En la década del 20 surgieron los llamados **autobuses**, coches automóviles provistos de motores de combustión interna. Su competencia comercial trajo, como consecuencia, un principio de desvalorización de aquel medio que tanto había contribuido al progreso de Montevideo.

Los tranvías fueron pareciendo más lentos y menos versátiles, por estar doblemente sujetos a los rieles y a la línea de alimentación.

Fusionadas en 1928, las dos compañías tranviarias (S. C. de M. y L. T.) pusieron el mejor empeño en mejorar los servicios a su cargo. Sin embargo, las preferencias populares se iban inclinando, inevitablemente, hacia el "ómnibus", vehículo libre de rieles. Era cierto que el tranvía, por su tamaño, acarrea a veces tediosos congestionamientos en las angostas calles de la Ciudad Vieja. Mientras tanto, una insistente campaña iba contribuyendo a considerar al tranvía, como un medio inadecuado para una ciudad moderna. Y es el momento de preguntarnos: Fuera del caso citado, ¿existían, al respecto, razones valederas? Seguimos creyendo que no, y que para el servicio suburbano, el transporte eléctrico sobre rieles podría prestar, aún, servi-

(Continúa en Pág. siguiente)

Los tranvías de Montevideo

(Continuación)



los excelentes, con solo modernizar el diseño y la potencia de sus coches.

En este estado de cosas, se aceleró la decadencia del tranvía. Paulatinamente, sus líneas fueron retiradas. Primero, de la siempre problemática Ciudad Vieja. Luego, de zonas más apartadas. En esa etapa de agonía funcional, la benemérita Sociedad Comercial de Montevideo fue adquirida totalmente por el Estado. Fue creada, entonces, la Administración Municipal de Transportes Colectivos de Montevideo (AMDET), entidad que, procurando revitalizar los servicios a su cargo, incorporó una flota de modernos ómnibus, implantó los servicios de *trolebús* (1952), creó nuevas líneas y... hasta remozó el aspecto de algunos —¡los últimos!— coches tranviarios.

Pero esto no fue sino el preludio del fin. Hacia el año 1955, eran ya muy pocas las líneas servidas por tranvías, cuyos coches, cada vez más espaciados, recorrían las calles y visitaban los apartados barrios, como para decirles adiós bajo la luz del suburbio y la crepuscular fragancia de las añosas quintas.

Por fin, el 17 de noviembre de 1956, corrió el último de sus vagones. La declinante y ya raleada flota fue confinada a la sombra de las antiguas estaciones, o dispersada por parques, escolleras y otros lugares inusuales. Muchos parecieron ir desintegrándose en el espacio y en el tiempo. Perdieron primero su rostro —representado por su blanco y expresivo número— y más tarde sus vidrios y sus asientos. Otros, más afortunados, consiguieron, por lo menos, algún lugar para su reposo definitivo; pero conservando su física integridad.

EL "SOBREVIVIENTE"

Hasta que un día, uno de esos coches que dormían, abandonados, en algún retirado parque suburbano, fue despertado de su sueño de ojos abiertos. Recayó en el coche N° 595, el azar de ser llamado de nuevo a la vida activa. Fue reacondicionado, pintado de vivos colores —amarillo y rojo— y dotado de un nuevo rostro: un claro número 36. Simultáneamente, obreros de AMDET trabajaban en el "desentierro" de los rieles que el alquitrán había sepultado en el pavimento de la Avenida Gonzalo Ramírez y las calles Ejido, Isla de Flores y Carlos Gardel. Hasta allí llegaban ahora, nuevamente, las líneas aéreas de alimentación.

Y así fue como, en "carácter de motivo de atracción turística", un tramo de la línea N° 36 fue rehabilitado al público, durante los días feriados. El rejuvenecido y "predestinado" coche corrió por primera vez en la tormentosa tarde del 15 de octubre de 1967, y desde entonces lo hace todos los sábados y los domingos, en medio de las nostálgicas evocaciones de los mayores y la alegría de los pequeños.

En esas tardes, la brisa del Sudeste vuelve a esparcir por la ciudad, el son de la familiar campana, que algún veterano motorman comanda con el pie.

Al caer la noche las luces se encienden, como para derramar rayos de alegría en la estrecha calle del Barrio Sur montevideano.

Se hace realidad, entonces, aquel poema de Humberto Zarrilli, para quien el tranvía "se parece al Cielo, puesto que (como lo dice) 'Su vida está en la noche. Es entonces que todo su corazón de Sol / Se desborda hacia afuera, como un grito de luz / Despertando las sombras'".

Mas la ilusión pasa pronto; o, mejor dicho, se entrecorta.

Al avanzar más la noche, el tranvía se retira de la escena.

Dice adiós a su corte de pequeñuelos; corre, cuesta abajo, por Gonzalo Ramírez, hasta su refugio tras las verjas de la que fue Usina de "La Comercial".

Como en acto de renunciamento, abate su trole, se aquieta y espera...

Durante muchos días seguidos, se limitará a espiar la vida exterior, con su número absorto, inmóvil, detrás de las oxidadas rejas.

Y cuánto tendrá para evocar, en esos cinco días aridos!

Como tantos de nosotros, el viejo 36 sueña con el olvido del sábado y la paz del domingo. Cuenta los días. Espera la hora de reordenarse y de salir de nuevo a la calle, al encuentro de sus amigos de ayer y de siempre. Otra vez, pues, a la reconquista transitoria del mundo. A cantar en el repecho, rezongar en los declives y toser en los cruces. A derramar su fátiga colérica, abierto en abanico de oro, en cuanto calga la noche. A vivir, a vivir... aun cuando lo sea en la única forma en que esta época —de alunizajes humanos y de sondeos a Marte y a Venus— lo consiente; como la única expresión viva de algo irremisiblemente pasado.

Roberto E. LAGARMILLA

(Especial para EL DIA)

Una de las 600 variedades de palmeras existentes en la Amazonia



Fervor de América

En el altiplano mexicano gime, gime el atecolli del viento. Hay un indio pensativo, rodeado por sus cabras. Al fondo se yergue una gran piedra precortesiana.

El indio está huraño y melancólico. Hace poco estuvo en la gran ciudad. Y la gran ciudad le ha embrujado el alma.

Gime, gime el atecolli del viento en el altiplano. Y el indio piensa que ya no es el mismo, que sus campos no son ya los mismos, que todo aquí es triste y desolado.

Y la gran piedra precortesiana erguida al fondo no comprende al indio.

Y el atecolli del viento va contando, va contando su pena. La cuenta a los magueyes. Y los magueyes tampoco pueden comprender la ingratitud del indio.

II. AMANECEER AMAZONICO

En el inmenso altar del Amazonas quema el nuevo día sus fuegos rojos y amarillos.

En la playa en que revuelan las mariposas y los pájaros alzan su sinfonía, yo siento que mi alma agita también sus alas. ¡Con qué inmensa gratitud! ¡Con qué fe para recibir la visita de lo real y de lo fantástico!

Esta mañana, mi alma cree en la opulenta ciudad de Manoa y en las orgullosas Amazonas.

Y cree en el encantamiento de las sirenas de esta región, las Yaras, que de noche, asomándose en el Gran Río, pueden confundirse con el reflejo de la luna llena.

Mi alma, esta mañana, cree en Mboi-tatá, en Curupirá, en Matintaperera, en Caapora.

¿Cómo no creer en todas esas cosas maravillosas? ¿Cómo no creer en todo lo mágico, después de haberte visto a ti, hijo de Yacy, vastísimo, inverosímil Amazonas, tú que eres la maravilla máxima!

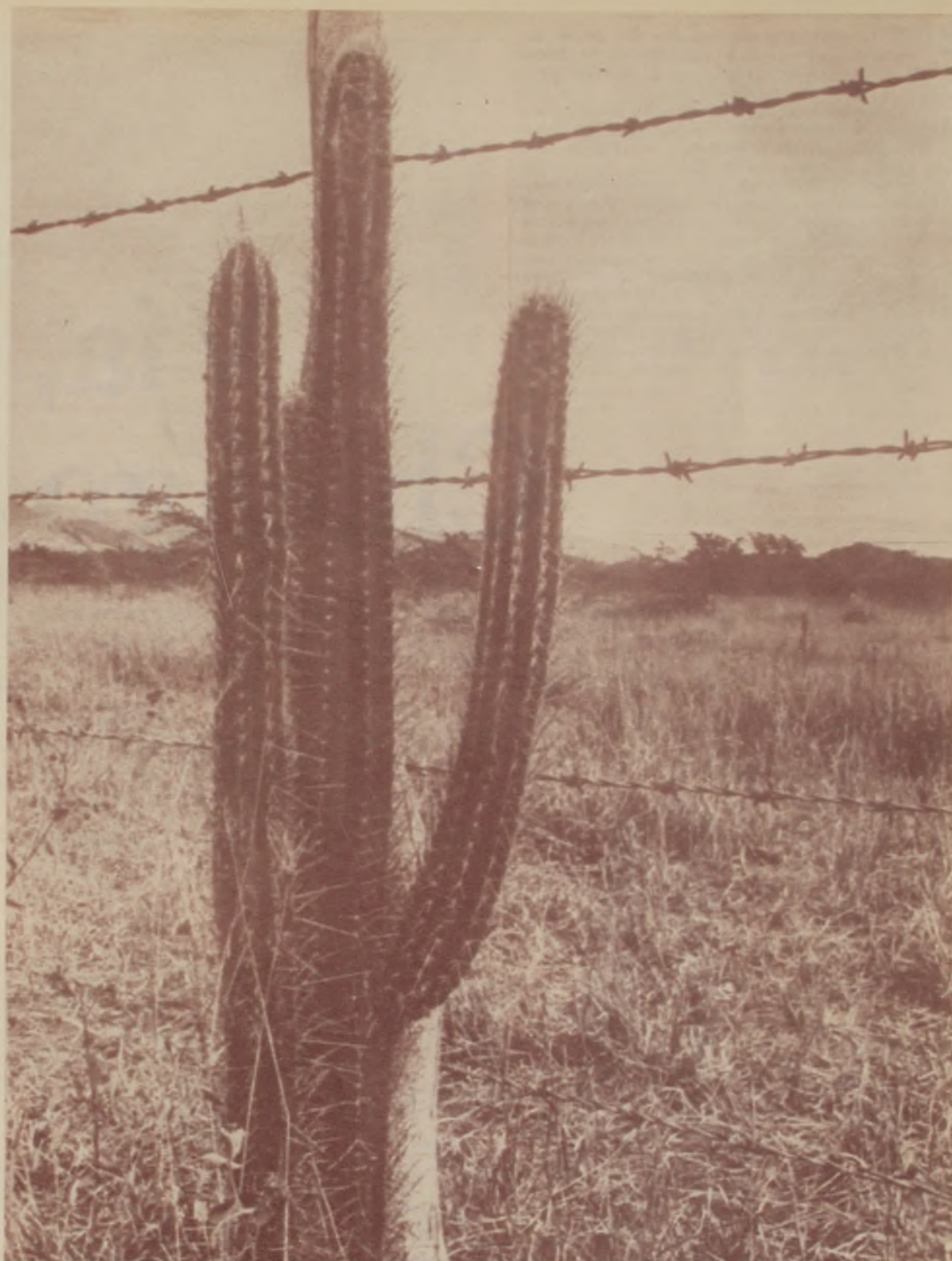
III. LOS DOS VOLCANES

Es lamentable, pero muchos turistas que regresan de la ciudad de México se asombran cuando alguien les habla de los dos grandes volcanes Popocatepetl e Ixtacihuatl; no los recuerdan, pues no los vieron. Quizá esta ignorancia pudiera explicarse — y, en parte, perdonarse — por el hecho de que ambos volcanes no están, como el Vesubio en Nápoles, frente a los ojos del viajero, del residente en la capital. Situados en sus alrededores, es preciso saber verlos, en cierta manera descubrirlos, pese a su gran altura.

Uno de los mejores poemas de Gabriela Mistral es el que, en 1922, dedicó al Ixtacihuatl y que comienza:

El Ixtacihuatl mi mañana vierte,
se alza mi casa bajo su mirada,
que aquí a sus pies me reclinó la suerte
y en su luz hablo como alucinada.

Poco antes, en su poema *El amor de los volcanes*, Santos Chocano había desarrollado con verbo inspirado la antiquísima tradición que el pueblo fue recogiendo: el Popocatepetl era — antes de la invasión europea — un valiente guerrero que, enamorado de Ixtacihuatl, la más bella de las princesas, partió a luchar contra los enemigos y contra las furias de la Naturaleza inhóspita y febril, para traer a su bienamada, de regreso, el presente de su triunfo. Y Popocatepetl triunfó, gracias a su coraje y gracias a la suerte y regresó lleno de alegría. Pero... sólo halló a su novia yacente, sin vida. Y Popocatepetl quebró en sus rodillas su carcaj e hizo colocar a su prometida en la más alta cumbre. Y él quedó para siempre a su lado, velándola, con una antorcha en su mano.



El Popocatepetl es uno de los vigías de la ciudad de México. (El otro es el Ixtacihuatl)

Pero junto a este relato tradicional — el más popular sobre ambos volcanes — hay otro, menos divulgado, que tiene cierto aire bíblico y merece evocarse: el Ixtacihuatl y el Popocatepetl formaban una pareja que vivía feliz en un lugar lejano, del que salieron movidos por la ambición, desdenando, orgullosamente, el destino de una vida pacífica. Vagaron y vagaron desoyendo el consejo de su dios, hasta que un día llegaron al valle de Anhácuac. E Ixtacihuatl cayó rendida, junto a su amado Popocatepetl, que permaneció a su lado, en aquella noche en que los rayos lunares vieron cómo dos seres humanos se iban convirtiendo, poco a poco, en inmensos bloques de piedra.

La imagen — coincidente en ambos relatos — de Ixtacihuatl como la amada, muerta o rendida, se explica por el hecho de que dicho volcán, de forma alargada, da en verdad la sensación de una figura yacente, y la blancura extensa de la nieve que lo cubre le presta una delicadeza realmente femenina. En cambio, el Popocatepetl — nombre que significa "montaña humeante" — da la impresión de un ser con una antorcha. Y no olvidemos que "Ixtacihuatl" quiere decir "mujer blanca".

Gastón FIGUEIRA

(Especial para EL DÍA)

DESDE Montevideo y sabiendo que una de las ciudades de nuestra ruta en viaje norteamericano era Chicago, planeamos la visita al conjunto de museos que se reúnen en un predio del Grand Park.

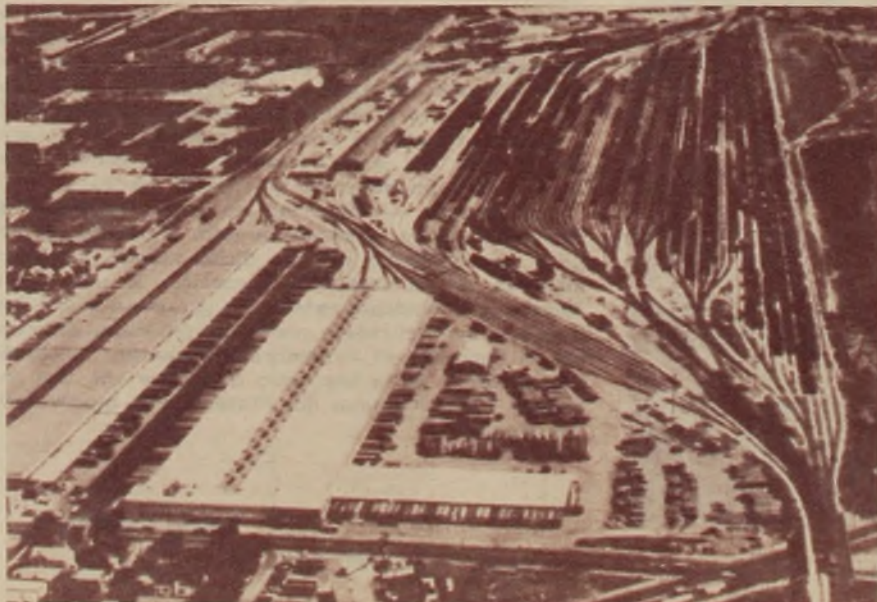
Viajábamos desde San Francisco. En sucesivas etapas habíamos llegado a Cheyenne, la capital del Estado de Wyoming atravesando Nevada y el norte de Utah. Aún debíamos sesgar los de Nebraska, Iowa e Illinois de Oeste a Este. Gran parte del viaje bordeamos el Platte, caudaloso afluente del Missouri. Por su riego, los centros poblados florecen en plantíos que se pierden en el horizonte y se adaptan a los altibajos del territorio que en general se levanta en colinas. Ciudades campesinas son las de Kimball, Chapell o Potter centradas en la magia de un estallido floral. No se oyen flautas, ni estridentes músicas exóticas, el sonido se pierde en un cielo de prados celestes y humo de soles. Canta el trabajo. En Ogallala los sioux se preparan para danzar, ¡ay! sus ritualismos, que sólo tienen sabor turístico.

Vía, Chicago

Las torres gemelas redondas de la Ciudad Marina (centro, izq.) sobre el río Chicago, se han vuelto punto de referencia. Diseñadas por Goldberg, tienen 60 pisos y 896 apartamentos; los primeros 19 pisos cuentan con rampa circular para estacionar vehículos



Illinois es una encrucijada nacional, constituyendo Chicago el principal centro ferroviario. En la foto, los enormes depósitos y playas de maniobras en Corwith del Santa Fe Railroad



El bus corre. Deja atrás plantíos y arboledas. Lexington queda extendiendo sus tapices lilas y Kearney irrumpe como gran ciudad anunciadora de modernismos con sus fantásticos silos. Idénticas características sellan poblaciones de menor importancia hasta Lincoln, la capital de Nebraska. Se perfila su Universidad y sigue abriéndose la planicie agrícola y ganadera. Los animales regodean en sus fértiles tierras sin intentar el ataque a los miles de panes forrajeros diseminados en extensiones sin medida que serán en el invierno que se aproxima, el aprovisionamiento de la previsión.

La exhuberancia de trigo, maíz y alfalfa ondula en este mar vegetal. La mecanización compite con la soledad. ¿Dónde están los granjeros y agricultores? ¿Dónde los ganaderos? Ya abrí la pregunta en "Viejopanchessa". (Suplemento Dominical de EL DIA, 4 de abril, 1971). La máquina fabrica fantasmas y recoge trigo. Así abastecen sus graneros cooperativos a la nación. Silos increíbles en tamaño, flanquean el largo viaje y dan a la zona la proyección de un mundo desconocido.

Un tren de cuatrocientos vagones bloquea el horizonte durante una hora corriendo a la vera de la autopista que nos lleva a Omaha siempre dentro del Estado de Nebraska. Ciudad extendida y pintoresca, Omaha periférica, conserva casas típicas de techos a dos y cuatro aguas para soportar el peso de la nieve, pintados en brillantes rojo o verde cuando no blanco. Así la construcción monótona se anima y da al ambiente pincelada aldeana. Límite del Estado de Iowa, Omaha se prolonga dentro de aquél con el nombre de Council Bluffs. Desde el rascacielos que nos aloja contemplamos en la noche miles de luces que en edificios similares pestañean como luciérnagas fijas.

En Iowa, el pintoresquismo típico dentro del marco agreste y jugoso nos reafirma en la curiosidad de preguntarnos cuales fueron sus artistas, pintores o poetas que no pudieron permanecer indiferentes ante la vibración del juego vital. Los campos son eglógicos. Cultivados como los de Nebraska, tienen sobre éste la conjunción de colinas, montes, o tierra ligeramente quebrada, sin parcelas incultas como si se pecara desperdiciando un suelo bendecido por el clima y el riego natural.

"¡Sonríe, tierra voluptuosa de frescos halitos!
¡Tierra de árboles adormecidos y vaporosos!
¡Tierra del sol poniente, tierra de montañas
¡cuyas cumbres se pierden en la bruma!
¡Tierra de los rayos y de las sombras, que nie-
[van las ondas del río!'"

canta Walt Whitman. Los riachos se multiplican; venas del Missouri y del Mississippi, limitan, separan, unen. El lago Red Rock se abre en palma de agua enorme en el ensanchamiento de los ríos Des Moines y Raccoon en medio del Estado. Su capital toma o da el nombre Des Moines al bordear sus orillas. Cosa excepcional. Des Moines no tiene en el momento Post House que está en reparaciones. Escasas maquinillas automáticas bien provistas nos dan un riquísimo caldo de gallina y unos sandwiches que asociamos con los de una tira cómica por su sabor y tamaño.

Des Moines impresiona como la Avenida Gorlero de Punta del Este. En las aceras los toldos de colores rayados, protegen los arbustos perfilados por artesanos en aceites arborísticos. Los paseantes entran y salen de pequeños comercios que exhiben tentadoras ofertas. La decoración floral participa en la competencia con la mercadería. El conjunto es armónico, exigente. Impresión que se extiende a las moradas. El gusto de sus habitantes se detalla en los enjardinados, en las residencias, modestas o lujosas. Pintadas, repintadas, pulidas, lustradas. La ciudad parece lista para competir en un concurso de pulcritud: Cromo animado de una macro pantalla. Su Capitolio como el de todos los Estados americanos imita el edificio original y este de Des Moines tiene cúpula dorada a semejanza de iglesias exóticas y charras, solución decorativa en una arquitectura discutible, repetida en otras capitales.

Internadas de nuevo en la travesía, Illinois continúa la transición paulatina que se arrastra desde Nebraska. Es el dominio del arbolado salvaje, el verdor, la belleza natural increíble, el agua en riachos, en pequeñas cascadas, en lagos, en ríos como el que espeja a Iowa City. Aquí, suspendido al borde de un puente, el barrio griego residencial abre sus magníficas propiedades en el respeto a los altibajos del terreno y centra uno de los paisajes más exigentes que hemos visto.



La Fuente de Buckingham, en el Parque Grant de Chicago



El Capitolio de Illinois, en Springfield, terminado en 1888

A medida que recorremos Illinois, se acentúa el cambio desde Nebraska. Estos campos eran los del cultivo feraz. Los de Iowa intensificados por el excesivo riego van a dar en Illinois su esplendor semi salvaje. La ciudad de Moline deja atrás a Davenport, ambas limitando los vecinos Estados. Es un puente el que las separa sobre el Mississippi. Rincones dignos de Corot, sorprenden, abruman, hasta hacernos creen en un fin del paisaje. La pupila se satura de color vegetal en el que conjuga clima y temperatura. Termina la canícula y el otoño se atreve en algunos rojos que salpican el fondo verde. Las granjas se hacen sucesivas en el pináculo de técnicas nuevas. Cerrillos bermejos cortan la planicie. La Salle se asoma sobre la carretera 80 que nos lleva a Joliet la ciudad de más importancia antes de arribar a Chicago.

De improviso, como si saltáramos en el espacio, un bosque industrial, se hace pasivo. Es el precursor de la ciudad monstruo. Es la periferia de una urbe fabril, merecedora del pincel de un Quinquela Martín. La autopista parece achicarse frente a los ramales y vericuetos suburbanos. Potencia. Ruidaje. Esqueletos férreos que articulan y centran la industria, pulpos sin nombre, fríos, esquemáticos, que respiran óxidos y se superponen al humo próximo.

De golpe, la autopista se convierte en túnel, en serpentina de cemento gris, recorrida en un sube y baja alucinante, durante diez minutos a cien kilómetros por hora. En vueltas feéricamente iluminadas, con maestros conductores de máquinas dominadoras de esta caverna, nos vemos encerrados por los cuatro costados en el estuche de las naves del asfalto impulsadas como bólidos succionados. Destino: una estación subterránea que se abre enorme y confortable. Es la central de autobuses. Tres pisos elevados por escaleras mecánicas, nos ubican frente a las gavetas que emparedan esta ciudad troglodita, donde dejamos nuestro equipaje. Emergimos a la Chicago tentacular, abrumadora, pesada y peliculera. Quedaron atrás los años veinte, pero la leyenda turbia se aviva cuando nos hallamos en un mundo desconocido, de máscaras indiferentes entre las que somos cero. Deambulamos perdidos. Los rascacielos semejan conos de los que somos su vértice terráqueo. La noche nos da la urbe vista desde nuestro 17 piso, ubicando a un lado el apacible lago Michigan y al otro la abrumadora cordillera de cemento. ¿Quiénes viven en sus celdas de abeja?

"¡Destornillad las cerraduras de las puertas!
¡Destornillad las puertas de sus encajes!..."

repite el "turbulento, carnívoro, sensual, que come, que bebe, que procrea"... Whitman.

Chicago impactante, inacabable, con un corazón frío, pétreo, apretado por un cerco de zonas definidoras, la una hotelera, la otra comercial, y la residencial y la sacra y las subzonas que adoptan idénticas características. Un garaje caracol que enfrenta nuestra ventana desenrosca su espiral en veinte pisos colmados de vehículos. Y cuando la mañana nos despierta encaminamos nuestros pasos al Grant Park. Respiramos ahuyentándonos de la catapulta que nos depositó cerca de las estrellas. Aquí la grámilla es "elpa. La lluvia ha reavivado lo mustio quemado por el estatismo. Nos ubicamos dentro de un marco en el que nos es dado saber que aún en la pesadumbre existen las golondrinas y que las amapolas no son fruto de nuestra imaginación.

El General Grant desde su pedestal en una colina del parque, nos ayuda como una rosa de vientos. Un puente separa la urbe de la zona reservada a la museística. Abajo se entretajan las flechas ferrocarrileras. Allí en el ángulo de la paz están el Shedd Aquarium, el Field Museum Natural History, el Soldier Field, el Adler Planetarium. La Plaza McCormick sobre la que se asientan estos monstruos de cemento, atesoran el estudio ultramoderno de nuestra época y se mantienen bajo el signo de lo sagrado. Un cartel es terminante. Al que arroje tan solo papeles, fuera de papeleras municipales, se le sanciona, no con multa, con prisión. El pueblo está disciplinado. Sólo los turistas podemos pecar. En toda la nación, el americano nativo, automáticamente busca el recipiente colector de residuos. Hasta los que llegamos de tierras sin pulcritud por nuestras ciudades, cuidamos el detalle en un aprendizaje que venimos ejerciendo.

Frente a nosotros se levanta la maciza sede del Field Museum. Al pie de sus escalinatas nos sentimos pigmeos. Vamos escalándolas hasta la apertura del hall que nos brindará la historia de la cultura.

Matilde G. de SABAT PEBET

Especial para EL DÍA

El Mundo en el LIBRO

Por Wriothesley



Por los libros comentados en esta sección, nunca hemos percibido ni admiramos percibir ninguna retribución económica por parte de los autores ni de los editoriales.

—Dora Isella Russell

MI CORAZON ES PAJARO QUE CANTA

Dios, mi Señor, es pródigo conmigo:
dio a mi alma blancura de azúcares,
y el campo que laboro, cuida y llena
de la dicha que da la flor del trigo.

Pero siempre me acecha un enemigo
que me clava la espina de su pena,
que se mofa al oír la cantilena
clara y agradecida que a Dios digo.

Sombra cruel que a mi sombra se encamina,
puñal con un relámpago de muerte,
soplo frío que aprieta mi garganta...

¡Oh, dejadme que siga con mi suerte!
Pues aun ante el rayo que fulmina,
¡mi corazón es pájaro que canta!

AHORA EN ESTA ORILLA

Ahora en esta orilla,
cojo rosas
y digo: para ella;
cazo tórtolas
y digo: para ella.

Y cuando un día, el botero
pasarme quiera
hacia la otra orilla,
le gritaré: ¡hacia ella!

MISERERE

¿Acaso estoy enfermo
o viejo? Miserere.
Unos ojos que amo
me miran tristemente.

¿Qué ven en mí, Señor?
¿Qué ven en mí que muere,
para que vean cercano
el día de mi muerte?

Verdad que en los jardines
donde he soñado siempre
han muerto muchas rosas
y otras ya languidecen.

Verdad que entre las rosas
secáronse las fuentes
y hace tiempo, una gota
de cariño no llueve.

Verdad que siento el cuerpo
algo vacío y débil.
¡Soy un cuerpo sin alma,
un cuerpo seco, endeble,
que ya la tierra llama
y aguardan los cipreses?

¿Qué ven en mí, Señor?
No alcanzo a comprenderles.
¿Acaso soy un sueño
errante?
Miserere.

TU Y LA PRIMAVERA

Cuando llegaste a mí la vez primera,
yo me dije: ¡llegó la primavera!

Vi renacer las rosas; ir aprisa
los arroyos, cantando, a sus destinos.
Y Dios una sonrisa
iba poniendo en todos los caminos.

Vi el cielo claro y límpido, sin mancha
de una nube sombría;
sobre la extensión ancha
derramaba sus ópalos el día.

En los árboles secos
resucitaron ramas florecidas
y se oyeron los ecos
de mis voces lejanas y perdidas.

Llamándote lo mismo que hace años.
Y la divina fe que estaba ausente,
retornó para cura de mis daños
y floreció en mi alma de creyente.

Cuando llegaste a mí la vez primera,
llegó también, cantando primavera;
y ¡no te vayas!, ahora siempre digo
para que primavera esté conmigo.

ALBA MIA

Te esperé muchas albas, alba mía,
donde nace la flor con traje nuevo,
donde nace arrullando la paloma,
donde muere y renace todo sueño.

Tú estabas cerca y lejos de mi mano.
Siempre cerca de mí, y a la vez lejos.
Latías hondamente, aquí en mi alma,
como dentro del agua late el cielo.

Te esperé muchas albas, alba mía,
¡yo que ya amanecía con tu sueño,
que gritaba en tu carne con el grito
que hace temblar de asombro a los luceros!

¡Alba de oro! ¡Alba de oro lejana!
Siempre cerca de mí, y a la vez lejos.
Te fuiste peregrina, con las rosas
¡y late todavía aquí en mi pecho!

FAENA INTIMA

MANUEL JOGLAR CACHO

FAENA INTIMA



MANUEL JOGLAR CACHO

FAENA INTIMA, por Manuel Joglar Cacho. San Juan de Puerto Rico, 1970. 145 páginas.

En lujosa edición se reedita este libro significativo de la poesía puertorriqueña, clave para ahondar mejor en el quehacer creador de un hombre para quien el verso es razón de su vida. La primera edición data de 1955. El tiempo transcurrido permite apreciar la vigencia de su poesía, que se evade de cánones cronológicos, que no tiene edad, que sostiene frescura y claridad inmarcables, que acerca una temática diversa —pero centrada en temas eternos: Dios, el hombre, el universo, el paisaje, la sublimidad de los sentimientos humanos superiores. Una sensibilidad en carne viva, fácil de herirse, receptiva para todas las emociones; una ductilidad propia del talento para extraer de lo menudo e intrascendente la lección perdurable, el mensaje valedero; el estado de gracia lírico perpetuo, sobre todo, ubicado en raptos metafísicos, hacen de Manuel Joglar una personalidad representativa, definitiva, de la mejor poesía de Puerto Rico, que es decir del área poética donde se habla nuestra lengua. Hoy ofrecemos una selección de expresivos poemas de "Faena íntima", más elocuentes que cualquier elogio.

EN LARGA ESPERA

Escondí mi puñal bajo la copa umbría
de un árbol florecido, en la tupida yerba,
y gritó el alma mía:
¡para cuando ella vuelva!

El día que tú vuelvas, yo he pensado, mi amada,
pintarte sobre el pecho una rosa encarnada.
Pero has tardado tanto, que se ha vuelto amarillo,
casi seco y sin hojas, aquel árbol hermoso
y ya estará el cuchillo
embotado y mohoso.

Y de aquella pasión
de venganza, me queda...
¡una leve humareda!,
¡una leve humareda y un perdón!

Manuel JOGLAR CACHO
(Puerto Rico)



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

EL DIA

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

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

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

Calor?...color...! - Luna?...lona...! - Sol?...Soler...!

al calor

Pampero[®]

calzado-color!

en

Soler

