

CARLOS PELLICER

DOS TEXTOS INÉDITOS

Estos artículos se escribieron en 1923 y casi seguramente fueron publicados. El primero de ellos se refiere al vuelo que Pellicer hizo sobre Río de Janeiro con el piloto Espejel, el día que se descubriera la estatua de Cuauhtémoc — regalo que Vasconcelos hacía en nombre del gobierno de México a Brasil. A raíz de ese vuelo, escribió una serie de poemas que posteriormente incluiría en el libro Piedra de Sacrificios (1924), con el título de "Suite Brasileira". Al releerlos, con el prólogo que escribiera Vasconcelos para el libro, es clara la importancia que para ambos tuvo la "perspectiva aérea", que le permitió al político mirar conjuntamente su proyecto latinoamericanista ("El ideal marcha, acrecentándose en extensiones y en multitudes; ya no se reduce a la aldea, ni a la provincia, ni a la patria. Es todo esto, pero ensanchado y convertido en vuelo, un vuelo más que de ave, un vuelo de aeroplano") y al poeta decir las mismas cosas, "a su modo":

*("Bajo las alas tensas, plásticas,
la Naturaleza es un proyecto aceptable,
las mujeres nunca han sido románticas
y la patria es continentalizable.*

*El mundo es una pobre cosa
llena de gustos yanquis y consideraciones.*

*Mas desde el aeroplano se medita en la gloria
de unir banderas y cantar canciones.")*

Hasta el pintor Adolfo Best, en la única ilustración del libro, se refiere precisamente al mismo poema.

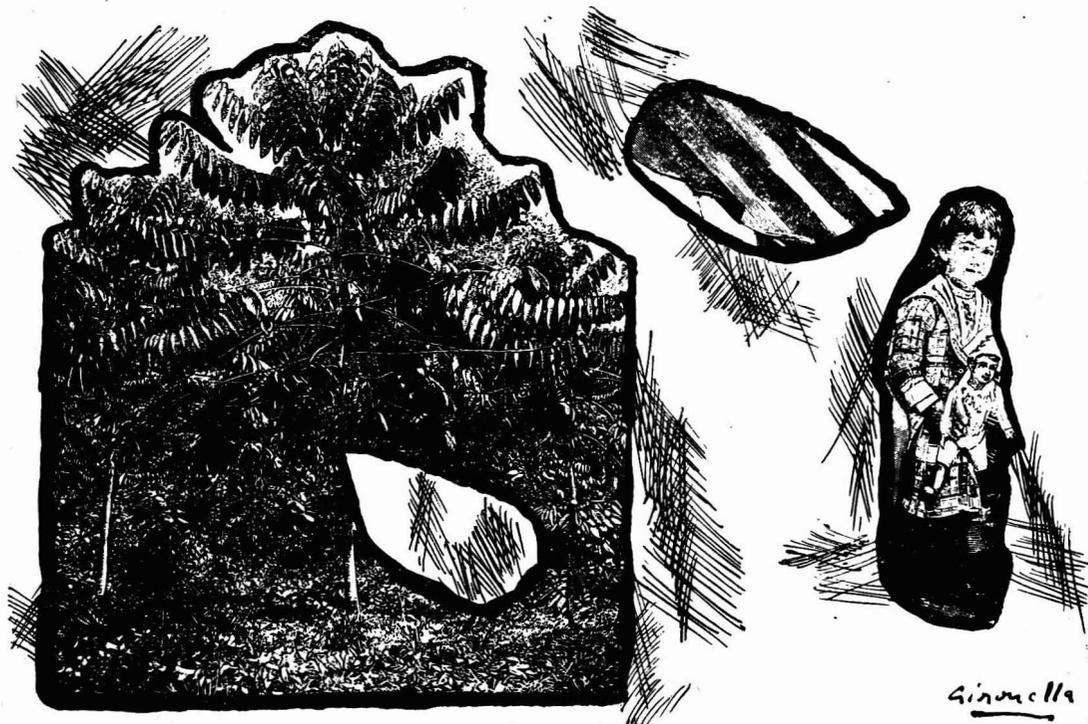
El segundo artículo — como se lee — es una queja por la negligencia con que se trabajaba en los Talleres Nacionales de Aviación, problema que había cos-

tado la vida a tantos pilotos, recientemente a Espejel, Navas Salinas y Monroy.

Carlos Pellicer tuvo la pasión del vuelo. Desde niño esta pasión lo hizo construir aviones y dirigibles con popotes de tela y cera, copias notables de los modelos originales, que eran la admiración de sus compañeros. En su juventud pensó seriamente en estudiar en una escuela de aviación. Conoció y voló con pilotos famosos — como lo prueban los artículos que aquí se publican — y todavía en 1926, cuando viajó a París, tenía la esperanza de ser admitido en una escuela de aviación — Alfonso Reyes hizo las gestiones necesarias — pero el elevado costo de los estudios impidió definitivamente el proyecto. Sin embargo nunca abandonó el gusto por el vuelo, y la noche del 21 de mayo de 1927, fue una de las 7 personas que ayudaron a Lindbergh a empujar el "Spirit of St. Louis" hasta un hangar en el campo aéreo de Le Bourget, después del histórico vuelo. El poeta recordaría siempre la doble hazaña, la de Lindbergh, y la suya que le costó la pérdida de una manga del saco y de un zapato.

Así, pues, que si sorprenden estos artículos sobre la poética del vuelo del apasionado poeta de 25 años, más sorprenderá la constancia que — casi a los 60 — lo hizo volver los ojos a las alturas interiores para titular la maravillosa colección de sonetos religiosos Práctica de Vuelo (1956). Si Pellicer supo ser fiel a sí mismo — y esta fue sin duda su cualidad más admirable — su fidelidad al vuelo no lo fue menos.

Carlos Pellicer López



I

Estos poemas no deben sorprender a nadie si se piensa que han sido escritos con la lógica de los aviadores. El aviador, desde su avión, está haciendo el mundo a su antojo. Con medio "looping" puede mover el lugar de las cosas y con un "tonneau" consigue fácilmente retorcer el paisaje. La de los aviadores es una lógica dinámica que no tiene nada que ver con la del resto de los hombres. Cuando el piloto es muy hábil para ejecutar actos de acrobacia, se tiene la impresión real de que no es el avión, sino las cosas las que se mueven.

El aviador antes que otra cosa, es artista. Podrá tener ciencia profunda en motores, estabilidad, etc., pero el acto de volar es ya en sí un acto de belleza. Esto, naturalmente, no lo sabe la mayoría de los aviadores. Así, son grandes artistas por la salvaje y magnífica espontaneidad. Cuando el piloto reflexiona y se dedica a embellecer cada uno de los grandes momentos aéreos, entra en juego a manera de retórica celeste que educa los acentos del piloto, le da estilo y le despierta un sinfín de curiosidades que para satisfacerlas hace un doble pacto: con el Diablo y con la Muerte. Volar, es un arte superior a todos los artes. Los griegos —que agotaron todos los programas de la inteligencia y de la imaginación—, fantasearon sobre este arte supremo y lo hicieron fracasar alevosamente junto a los mismos ojos del Sol. Imaginad una reversión histórica y echemos a volar sobre las ciudades griegas a los más arriesgados aviadores. Pitágoras habría revisado las máquinas y encontrado en éstas las más sutiles simpatías entre ellas y sus propias opiniones sobre el ritmo. Después de un vuelo acrobático de 20 minutos en compañía de un aviador italiano, el prodigioso griego —griego al fin— habría ratificado orgulloosamente todas sus teorías sobre el ritmo y, lamentándolo con cierta elegancia, habría recordado el accidente ocurrido al joven Icaro. Sócrates, que pasaría las tardes en los hangares molestando a los jóvenes mecánicos, habría terminado el último discurso de su vida encareciendo al Estado las

ventajas de los monoplanos de la casa Morane-Saulnier. ¿Imagináis después a Aristófanes vistiendo de aviador a Sócrates, para hacerle decir en escena los más tremendos secretos de las Nubes? Platón habría encontrado insoportables todos los tipos de aeroplanos, pero tendría uno muy pequeño para ir a Eleusis todos los días muy de mañana. Alcibiades, después de lo del perro, y de un mediano exámen de aviación, habría deslumbrado a las pobres muchedumbres con los más suntuosos aviones de turismo. Le encantaría aterrizar en lugares sagrados y tendría un previo secretario de multas. ¡Adios trirremes y demás lentitudes! Las Cías. de Navegación Aérea habrían alcanzado en las ciudades griegas el más afortunado de los éxitos.

Volar es el arte que encierra en sí todos los artes y economiza la tarea desagradable de exteriorizarlos. El secreto de toda aptitud consiste en mirar las cosas desde el punto más alto. Cuanto más alto es el lugar, mayor es la aptitud para descubrir y gozar y mayor también el desinterés, pues se llega al egoísmo espléndido de ser el único y su propiedad. Allá arriba no le importa a uno nada. Nada se recuerda, nada se desea. Si acaso en ese aturdimiento divino se percibe de cuando en cuando el deseo único de no volver a tierra jamás. La muerte de Icaro, el gran aviador griego de hace 10.000 años, se debió, sin duda a ese deseo saludable y fatal de volar siempre, de no regresar nunca. La idea de tiempo y espacio se aniquila durante el vuelo. El pensamiento desaparece casi completamente. Si se piensa en el mundo es por lo que tiene de estúpido, pero jamás se llega a la vulgaridad de pensar en el peligro de una caída. Volar es mucho menos peligroso que transitar por las calles de México. Cuando el piloto realiza actos de acrobacia aérea abandona la mayor parte de su perfección egoísta, pues al exteriorizar y satisfacer todos los serpenteos, hace arte, busca efectos artísticos, dobla y desdobla extraordinarias combinaciones de líneas y si no es un gran artista, necesita público que aplauda todo aquello que no ha entendido la gente

como no sea a través de las más vulgares irradiaciones nerviosas. Espejel, nuestro soberbio aviador, sintió siempre profunda aversión por los públicos. Siempre que salió a volar con él sobre Río de Janeiro, después de ejecutar actos admirables sobre la ciudad, nos íbamos a parajes solitarios, montañosos y difíciles, con una indudable sabiduría de maestro y admirable intuición de belleza. El acrobatismo de Espejel era terrible y dionisyaco. Le invadía un verdadero frenesí de piruetas. Recuerdo que el 16 de septiembre de 1922, contra un ventarrón furioso que todo lo agredía, salió nuestro aviador y yo con él— a volar sobre la estatua de Cuauhtémoc que ese día descubriéndose pública y solemnemente, ofrecida por la nación mexicana a la gran nación brasilera. El vuelo fue genial. Aquello no parecía un vuelo de solemnidad u homenaje, sino una soberbia simulación de combate. Espejel combatió contra aquel gran viento gris y realizó, sobre el espanto clamoroso de una multitud inmensa, el acto

más arriesgado de su vida, al ejecutar todas las maniobras de la acrobacia aérea entre una atmósfera enemiga. Como de costumbre, después del vuelo público, y sobre las colinas orientales del Río de Janeiro, sin más espectador que yo, que era también su pasajero y observador, repitió el acto maravilloso pero con mayor frenesí. Al aterrizar, el magno aviador francés Tromval lo abrazó entusiasmado. Escéptico y colérico, de maneras finas, generoso, valeroso, muy valeroso, había llegado a ser, como Nava Salinas, un joven maestro en el arte de volar.

Si Espejel era un aviador dionisyaco por el frenesí del vuelo, Nava Salinas era todo lo contrario: sereno, tranquilo, apolíneo. Su elegancia para volar era espontánea. Su dominio sobre las máquinas, absoluto. En su acrobatismo la audacia estuvo siempre supeditada a la belleza. Sus salidas en viraje lo enorgullecían. Si a Espejel le debo emociones intensas, a Nava Salinas debo los más bellos recuerdos de aviación. Volé con él varias veces en el Brasil y aquí en México. Sus "barriles" y sus "regresiones" eran de una perfección rara. Era en suma un aviador eminente, un piloto cuajado, definido ya y que nada o casi nada tenía que aprender. Alegre, bromista, de un buen humor inolvidable, comunicativo y afectuoso, Nava Salinas, como Espejel y Guillermo Ponce de León mereció las más altas atenciones de la aviación brasilera y argentina. Con una diferencia de 23 días han muerto Nava Salinas y Espejel. Ante el horror de la catástrofe, el efecto fraternal y la admiración, cierran los ojos junto a las tumbas, abiertas hace pocos días, para recordar a los amigos inolvidables cuya muerte ha dejado en mí una tristeza grande y una estupefacción desconocida

II

La muerte de los pilotos aviadores Nava Salinas y Monroy nos ha puesto a pensar seriamente en la suerte de nuestros jóvenes aviadores. El desastre de hace seis días fue tan grande que por más de una razón se presta a reflexionar sobre él.





Las víctimas tripulaban el avión llamado "Quetzalcoatl" diseñado y construido en los Talleres Nacionales de Aviación. Dicho aparato había sido probado apenas hacía unas cuantas semanas, y aunque el resultado fue completamente satisfactorio, el nuevo avión no había sido puesto en servicio de manera definitiva. Fue en estos últimos días que se echó mano de él por no ser suficientes para el servicio de bombardeo los aeroplanos que hay en el campo militar de Balbuena.

El "Quetzalcoatl" había sido volado muy pocas veces. Es cierto que en el reciente bombardeo sobre los fuertes de Puebla había tomado parte, pero esto no quería decir que una máquina de su construcción —semirrígido— y construido en nuestros Talleres Nacionales, que carecen de un verdadero Laboratorio Aerodinámico, esto no quería decir, repetimos, que un ligero bombardeo sobre Puebla fuese suficiente prueba para seguir usando un aparato cuyo coeficiente de seguridad estaba toda-

vía por revisarse y corregirse.

El nuevo avión fue usado nuevamente para bombardear la ciudad de Puente de Ixtla y de regreso a esta capital y cerca del pueblo de Iztapalapa ocurrió el accidente en forma verdaderamente horrible. Dicen los que lo vieron, que viniendo el hermoso aeroplano en vuelo normal, es decir, en línea de vuelo, una de las alas se desprendió. Así murieron el Capitán Julian Nava Salinas, piloto de los más conscientes y distinguidos de México y que gozó de muy alto aprecio hace un año en Río de Janeiro y Buenos Aires, y el Teniente Guillermo Mario Monroy que se había hecho notar por su valor y habilidad en los últimos bombardeos sobre Puebla. En suma: los pilotos Nava Salinas y Monroy han sido víctimas de un avión de construcción nacional, mal construido. Pero recordemos un poco nuestros aviones de construcción nacional. A principios de 1922 fue diseñado y construido en los Talleres Nacionales un monoplano que por razones políticas fue bautizado con el nombre de "Sonora". Los pilotos que volaron en él estuvieron de acuerdo en que la máquina era demasiado peligrosa. Pocos días después de esta afirmación, un piloto de reconocida pericia, volando en el "Sonora", sufrió un accidente en el que estuvo a punto de perecer. Preguntamos: ¿Por qué está desmantelado y arrumbado dicho avión en uno de los hangares de Balbuena? ¿Por qué no se han construido más "Sonoras"? ¿Por qué a ese que hay no se le sacude el polvo, se le coloca un motor y se le lanza al servicio de campaña? ¿Para qué sirven pues nuestros aviones de construcción nacional? No olvidemos que los pilotos Burquez y Esparza perecieron en un aparato de construcción nacional de los llamados "Puros", con motor Salmson, víctimas de la mala construcción. Ahora, víctimas también de la construcción nacional se sacrifican las vidas de los jóvenes Nava Salinas y Monroy.

No desconocemos el mérito del esfuerzo consagrado a construir aviones en México. Un esfuerzo que fracasa no por ello merece únicamente censuras. Pero si el fracaso se



convierte en desastre y el desastre se repite, será injusto insistir en obra semejante. No debe pues, por ahora, continuar la construcción de aeroplanos en México. Los conocimientos y buena voluntad de dos o tres personas, no bastan a hacer eficiente una labor tan difícil y delicada como es la construcción de máquinas de volar. Las sumas invertidas en la construcción de aviones nacionales —como por ejemplo el “Sonora”— han sido tan fuertes que no nos explicamos cómo se sigue gastando el dinero en fracasos y accidentes. Con lo que se ha invertido en la construcción de aviones nacionales, pudo haberse comprado en Francia o en Inglaterra una flamante y excelente flotilla aérea.

En todo campo de aviación —militar o civil— la revisión de máquinas es extremadamente cuidadosa y la renovación de aviones relativamente constante. A nuestro campo de Balbuena hace mucho tiempo



que no llega una máquina nueva. Los biplanos Farmán que fueron adquiridos durante el Gobierno del Sr. Carranza, llegaron tan destruidos que hubo que repararseles completamente en los Talleres de Aviación. Jamás dichas máquinas han servido para otra cosa que para ocasionar accidentes— a veces mortales— a nuestros pilotos o disgustos tan serios como el que le proporcionó uno de estos “Farmán”, cerca de Guadalajara, pocas semanas antes de morir, al intrépido y malogrado Ramón Alcalá. No se recuerda un gran servicios prestado por los gigantescos bimotores “Farmán”.

Y todavía estos aparatos continúan en servicio. Los aviones para entrenamiento y práctica marca “Avro”, están ya tan gastados, que desde hace tiempo está rigurosamente prohibido hacer en ellos cualquier maniobra acrobática. Solo algunos monoplanos “Morane Saulmer” se encuentran todavía en buen estado. En suma: la inmensa mayoría de los aeroplanos que hay en Balbuena, están en malas condiciones. En cuanto a los construídos allí, ya empieza a saberse, con verdadero asombro, qué clase de material empleó en la construcción del “Quetzalcoatl” en el que fueron sacrificados Nava Salinas y Monroy.

Si no puede sostenerse el Servicio Militar de Fuerza Aérea con el decoro de que es acreedora —inmensamente acreedora— la vida de los aviadores mexicanos; si frente a los desastres de vidas humanas —que constituyen por desgracia la nota saliente en la organización de dicho Servicio— no es posible, por ahora remediar semejantes fracasos, deberá reflexionarse gravemente, después de un cuidadoso balance general, sobre la existencia de la Fuerza Aérea Mexicana. Y, por fin, nuestro orgullo de constructores de aeroplanos, debe cesar ante el sepulcro de Nava Salinas y Monroy, y será error irreparable el creer que con los materiales que hay actualmente puede tener un verdadero gran éxito el Servicio Militar Aéreo de Balbuena. Si no hay dinero para comprar aviones europeos, que tampoco se gaste en mal construir los ya tantas veces enlutados aviones mexicanos.