
Sensaciones De Acrobacia Aérea

Una Hoja Seca Y Dos Vrilles

Horacio Quiroga

textos.info

biblioteca digital abierta

Texto núm. 9099

Título: Sensaciones De Acrobacia Aérea

Autor: Horacio Quiroga

Etiquetas: Artículo

Editor: Brian

Fecha de creación: 29 de julio de 2026

Fecha de modificación: 29 de julio de 2026

Edita **textos.info**

Maison Carrée

c/ des Ramal, 48

07730 Alayor - Menorca

Islas Baleares

España

Más textos disponibles en <http://www.textos.info>

Sensaciones De Acrobacia Aérea

Desde hace un rato estoy mirando poner a punto el motor del Curtiss en que debemos hacer la vrille. No hay hoy persona que ignore el significado de estas expresiones extranjeras, tan gratas a los deportes y a la aviación en particular. La vrille consiste en la caída cabeza abajo del aeroplano, taladrando el aire. Barrena o tirabuzón: cualquiera de estas dos espirales da idea perfecta del fenómeno. Comienza por un pique de looping, y concluye con un remonte, también de looping. En verdad, la vrille es un looping the loop, cortado en dos. Entre ambos extremos, la máquina se ha desplomado de cabeza al suelo. Se comprende muy bien que la sensación a sufrir sea tentadora, ya que no es frecuente hallar en la vida ocasión de precipitarse a tierra desde mil metros.

Contemplo, pues, la hélice, que voltea con un ronquido desagradable. De un mecanismo tan bien dispuesto para matarse con él, en el aeroplano sólo la hélice es fúnebre.

El día está nublado y fresco. La hélice vibra, se acelera cada vez más, ronca enloquecida. Delante de ella, un trémulo reflejo de las palas vertiginosas espejea apenas sobre el suelo. Por debajo y detrás de la hélice, hasta treinta metros, el pasto amarillo está doblado, rasado por el viento. Este viento invernal y ese reflejo lívido, a uno y otro lado de la hélice que ronca al parecer inmóvil, constituyen su aspecto fúnebre. Se mira el huracán rasante sobre el pasto, mientras en el resto hay plena calma, y se siente frío.

Más todo está en forma: motor, válvulas, timones: el mecánico entrega el aparato.

Conjuntamente con la hélice, he considerado un rato al piloto que debe lanzarme cabeza abajo sobre la fresca campiña de San Fernando. He notado cómo habla y cómo escucha. No insiste en el examen de la máquina, como podría haberlo hecho un poseur del oficio, con el fin de recargar de importancia las piruetas a ejecutar. Sabe que todo marcha

bien, y con una buena sonrisa de invitación, subimos al aeroplano.

—He aquí un hombre sencillo —me digo a mí mismo.— Esto comienza bien.

Tan bien comienza, que no me apercibo del decollage de la máquina, aunque le he prestado atención. Perdemos contacto con la tierra,—y que volamos no cabe duda, puesto que el país, muy grueso aún, va pasando por debajo nuestro. Y ascendemos, desde luego, pues los palacetes comienzan a convertirse en chalets muy bien concluidos, y dentro de un momento en casillas rojas vistosísimas; todo en viva luz, pero muy diminuto.

Alzó la vista al panorama: es el mismo que conocemos de criaturas en las ilustraciones geográficas: anchísima extensión de tierra verde a todos lados, y el Plata con grandes manchas inmóviles. Y en lugares precisos del paisaje, como dispuestos y afirmados exprofeso, detalles desmenuzados en diminutivos: puentecitos, casitas, vaquitas, un trencito eléctrico de juguete, manchitas de verdura, encantamiento general de las cosas, donde grandes líneas irregulares se tornan figuras geométricas, a cordel, con más casillitas rojas y más juguetería conforme se asciende, hasta que el panorama se esfuma, se dulcifica beatamente en la lejanía insondable. Pero el paisaje terrestre ya no es nuestro. El mundo suavizado allá abajo, y que camina todo él lentamente hacia atrás, se torna irreal. Es un simple panorama sedante, al cual no pertenecemos ya gran cosa ni nos interesa, porque la única realidad, cruda y vibrante, es el aeroplano que protege nuestras vidas. Allí está, aquí está, nuestro mundo de verdad. Las alas rígidas y los alambres tensos se recortan sobre el cielo con un relieve extraordinario. La precisión y la luz de sus líneas dañan casi los ojos. Y con todo el fragor y el viento huracanado de su hélice, la máquina roncante da la sensación de estar inmóvil, como si estuviera sujeta por algo que se esfuerza inútilmente por arrancar.

Pero subimos, subimos. Mil metros. Todo el panorama allá abajo es una vasta superficie verde pálido, con miniaturas de color. Sólo viven para mis ojos, con cruda línea, las alas durísimas y los tensores zumbantes del aeroplano.

Acabamos de arrojar un paracaídas de ensayo, cuyo descenso hemos seguido en espiral, sin dejar altura. En pos de variadas peripecias, el paracaídas se introduce en el cementerio de San Fernando, que parece

hallar muy de su gusto, pues no vuelve a salir. Somos ajenos por suerte a su invención, aún en el remoto caso de ser supersticiosos. Además, hoy es martes 13. Mi piloto, que varias veces ha parado el motor para cambiar alguna impresión conmigo, se ríe, como buen yankee que es, y me advierte que vamos a efectuar algunas caídas de ala. Y caemos, efectivamente, sobre una y otra ala, sin acusar sensación alguna de mayor monta. La boucle, en tierra, y aún el mismo trencito del Parque, tienen algo muy vivo que enseñar al respecto.

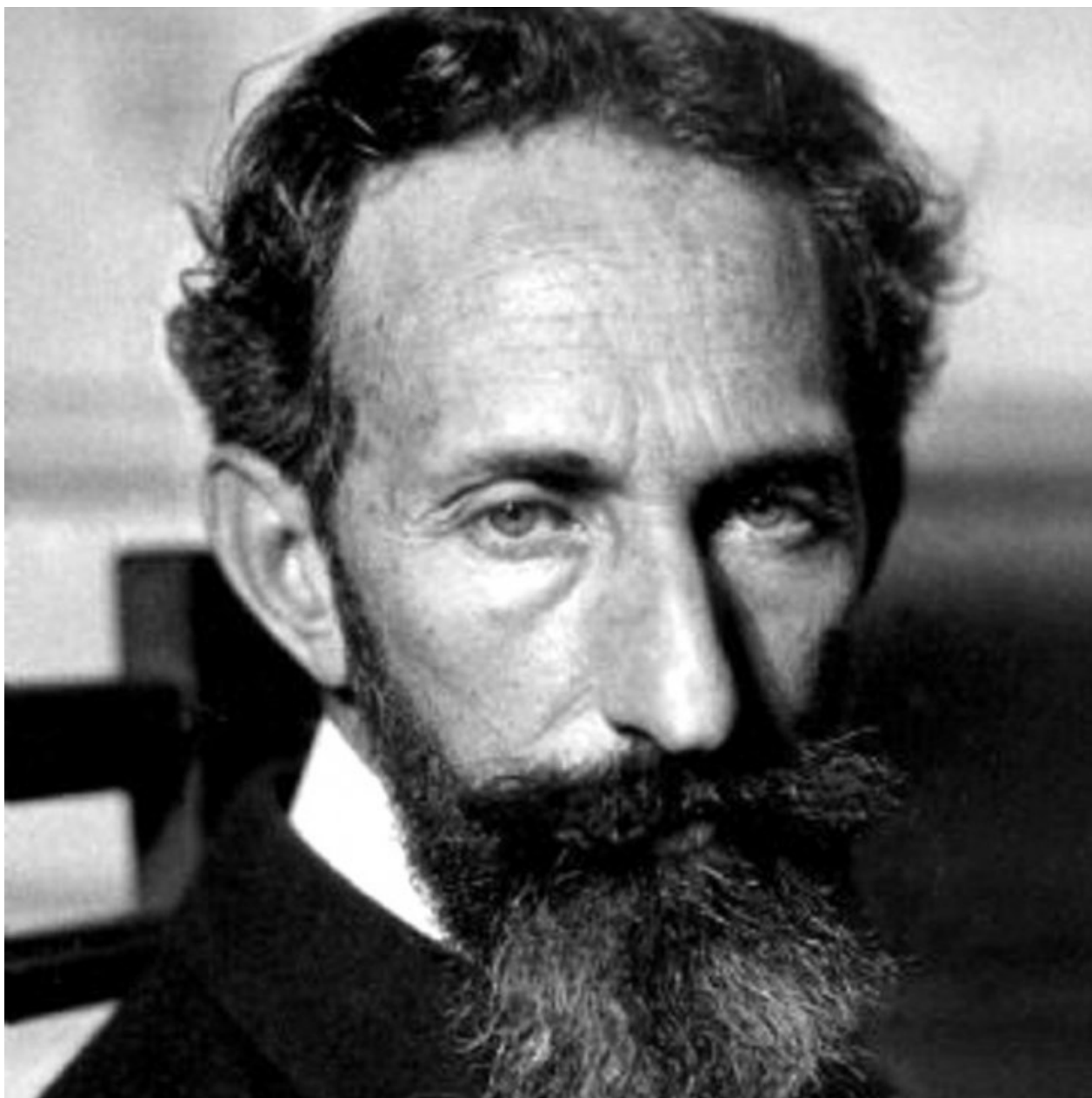
Cobramos más altura. Mi piloto se vuelve entonces a medias, y me indica con la mano que vamos a hacer la vrille. Asiento gustoso, y de pronto, al mismo tiempo que dejo de oír el ronquido del motor, me siento caer a tierra y veo la cabeza de mi piloto a mis pies.

¿Qué más? No sé; seguramente he cerrado los ojos, porque momentos después veo de nuevo —y con sumo agrado— las alas inmensas y casi negras por la dureza de la luz, delante de mí. Volvemos a ganar altura y repetimos la vrille. Abro bien los ojos, y a tiempo que vuelve a mi mente el ademán de taladro hecho con el dedo por el piloto, se hace el silencio y caigo de cabeza.

Pero esta vez he sentido lo que centenares de aviadores en la misma posición que yo, y que hoy están muertos. Y, sobre todo, he visto. He visto las alas y los alambres tensores arriba y abajo, y en los intervalos, cortado por los aletazos, el panorama terrestre, a la derecha, a la izquierda y arriba de mi cabeza. Hemos caído 300 metros taladrando el cielo, con el motor mudo y los alambres zumbando. Y este zumbido de inmenso pájaro que corta el aire, nos ha acompañado luego hasta el hangar, pues deteniendo el motor a seiscientos metros de altura, bajamos en vuelo planeado, con un pique final que equivale a medio looping.

La vrille es, pues, una cosa agradable, por lo menos cuando se la ejecuta en compañía del señor Lawrence León, cuya maestría de piloto inspira —y ya antes de ascender, que es lo edificante— una confianza absoluta. Lo que no obsta para que conserve bastante viva la impresión de aquellas tensas y seguras alas que constituían nuestra única verdad, precipitándome al vacío y mostrándome, entre pantallazos de ala girante, un pequeño lugar cualquiera de la tierra, del largo de un hombre bien estirado.

Horacio Quiroga



Horacio Silvestre Quiroga Forteza (Salto, Uruguay, 31 de diciembre de 1878 – Buenos Aires, Argentina, 19 de febrero de 1937) fue un cuentista, dramaturgo y poeta uruguayo. Fue el maestro del cuento latinoamericano, de prosa vívida, naturalista y modernista. Sus relatos, que a menudo retratan a la naturaleza bajo rasgos temibles y horrorosos, y como enemiga del ser humano, le valieron ser comparado con el estadounidense Edgar Allan Poe.

La vida de Quiroga, marcada por la tragedia, los accidentes y los suicidios, culminó por decisión propia, cuando bebió un vaso de cianuro en el Hospital de Clínicas de la ciudad de Buenos Aires a los 58 años de edad, tras enterarse de que padecía cáncer de próstata.

Seguidor de la escuela modernista fundada por Rubén Darío y obsesivo lector de Edgar Allan Poe y Guy de Maupassant, Quiroga se sintió atraído por temas que abarcaban los aspectos más extraños de la Naturaleza, a menudo teñidos de horror, enfermedad y sufrimiento para los seres humanos. Muchos de sus relatos pertenecen a esta corriente, cuya obra más emblemática es la colección Cuentos de amor de locura y de muerte.

Por otra parte se percibe en Quiroga la influencia del británico Sir Rudyard Kipling (Libro de las tierras vírgenes), que cristalizaría en su propio Cuentos de la selva, delicioso ejercicio de fantasía dividido en varios relatos protagonizados por animales. Su Decálogo del perfecto cuentista, dedicado a los escritores noveles, establece ciertas contradicciones con su propia obra. Mientras que el decálogo pregona un estilo económico y preciso, empleando pocos adjetivos, redacción natural y llana y claridad en la expresión, en muchas de sus relatos Quiroga no sigue sus propios preceptos, utilizando un lenguaje recargado, con abundantes adjetivos y un vocabulario por momentos ostentoso.

Al desarrollarse aún más su particular estilo, Quiroga evolucionó hacia el retrato realista (casi siempre angustioso y desesperado) de la salvaje Naturaleza que le rodeaba en Misiones: la jungla, el río, la fauna, el clima y el terreno forman el andamiaje y el decorado en que sus personajes se mueven, padecen y a menudo mueren. Especialmente en sus relatos, Quiroga describe con arte y humanismo la tragedia que persigue a los miserables obreros rurales de la región, los peligros y padecimientos a que se ven expuestos y el modo en que se perpetúa este dolor existencial a las generaciones siguientes. Trató, además, muchos temas considerados tabú en la sociedad de principios del siglo XX, revelándose como un escritor arriesgado, desconocedor del miedo y avanzado en sus ideas y tratamientos. Estas particularidades siguen siendo evidentes al leer sus textos hoy en día.

Algunos estudiosos de la obra de Quiroga opinan que la fascinación con la muerte, los accidentes y la enfermedad (que lo relaciona con Edgar Allan Poe y Baudelaire) se debe a la vida increíblemente trágica que le tocó en suerte. Sea esto cierto o no, en verdad Horacio Quiroga ha dejado para la

posteridad algunas de las piezas más terribles, brillantes y trascendentales de la literatura hispanoamericana del siglo XX.

(Información extraída de la Wikipedia)