

Inti: Revista de literatura hispánica

Number 39
Faro Del Mundo Luz de America

Article 15

1994

Faro del mundo, luz de América and La isla al revés

Edgardo Rodriguez Julia

Follow this and additional works at: <https://digitalcommons.providence.edu/inti>



Part of the [Fiction Commons](#), [Latin American Literature Commons](#), [Modern Literature Commons](#), and the [Poetry Commons](#)

Citas recomendadas

Julia, Edgardo Rodriguez (Primavera 1994) "Faro del mundo, luz de América and La isla al revés," *Inti: Revista de literatura hispánica*: No. 39, Article 15.

Available at: <https://digitalcommons.providence.edu/inti/vol1/iss39/15>

This Notas de la actualidad is brought to you for free and open access by DigitalCommons@Providence. It has been accepted for inclusion in Inti: Revista de literatura hispánica by an authorized editor of DigitalCommons@Providence. For more information, please contact dps@providence.edu.

FARO DEL MUNDO, LUZ DE AMERICA

Edgardo Rodríguez Juliá

En 1923 la Quinta Conferencia Internacional de la antigua Unión Panamericana — antecesora de la O.E.A. — comenzó a planificar la edificación en Santo Domingo de un faro conmemorativo dedicado a la memoria del Almirante Cristóbal Colón. Luego de esta reunión en Santiago de Chile, el proyecto se sometió a la consideración de la Junta de Gobierno de la Unión. En la sesión del 2 de marzo de 1927 se decidieron los pasos a seguir para la realización del proyecto. Para la selección del diseño se convocaría a un concurso arquitectónico. El gobierno de la República Dominicana, bajo la presidencia de Horacio Vázquez, se comprometió a aportar la cantidad de trescientos mil dólares para gastos y premios, además de los terrenos para la edificación.

En el primer concurso se seleccionarían los diseños de diez arquitectos; éstos pasarían a una segunda ronda. Cuatrocientos cincuenta y cinco arquitectos de cuarenta y ocho países participaron en el primer concurso. El jurado internacional estaba compuesto por Horacio Acosta y Lara de Uruguay, Eliel Saarinen de Finlandia representando a Europa y Raymond Hood de los Estados Unidos.

Este jurado internacional se reúne en Madrid en 1929 y adjudica el primer concurso. El 28 de abril de 1929 Alfonso XIII inaugura una exposición de los diseños sometidos. Esta exposición se traslada de Madrid a Roma en agosto de ese mismo año.

En 1930, año en que Rafael Leonidas Trujillo sube al poder, la Unión Panamericana publica un libro conmemorativo que reproduce los diseños más interesantes del primer concurso. Ese mismo año se fija el 15 de mayo de 1931 como fecha límite para la entrega de los diseños modificados. La sede del concurso se traslada de Madrid a Río de Janeiro.

Joseph Lea Gleave, un joven arquitecto británico, gana el primer premio en octubre de 1931. Según las bases del concurso, la construcción del faro debió haber comenzado en 1936, cinco años después de haberse adjudicado aquél. La Segunda Guerra Mundial interrumpió el proyecto. Pero la idea no moriría del todo: en 1940 el gobierno dominicano emite un sello postal con la efigie de Colón. El diseño de Gleave aparece en el "campo" o trasfondo del sello.

En marzo de 1946 el gobierno de la República Dominicana y el arquitecto Gleave exponen una maqueta del faro en el Royal Institute of British Architects. La maqueta era de cuarenta pies; mostraba un enorme edificio cruciforme y reclinado que luego de construido tendría una longitud de doscientos treinta y siete metros; en aquel entonces su construcción costaría un millón de libras esterlinas, el equivalente a cuatro millones con treinta mil dólares del año cuarenta y seis. Lea Gleave visita la República Dominicana en 1948 y entrega los planos definitivos para la construcción del faro. Estamos en la segunda época del Trujillato. Don Rafael prefiere conmemorar los veinte y cinco años de su régimen con la jacarandosa y merenguera Feria de 1955. Joseph Lea Gleave muere el 16 de enero de 1965, en Nottingham, cuatro años después del asesinato de Trujillo.

Joaquín Balaguer, quien era un hombre joven cuando por vez primera se consideró el proyecto, tiene que haberse deslumbrado con la magnificencia del faro. Lentamente se convertiría en una de las obsesiones de su vida metódica, monacal, algo grisácea. La grandilocuencia monumental es el sueño de los tímidos, los solitarios y los resentidos.

Entre 1985 y 1986 la construcción del faro recibió un nuevo y definitivo impulso. Se desempolvieron los planos. Balaguer culminará su carrera política con esa obra monumental que el 12 de octubre de 1992 alcanzará su plena vigencia simbólica. Historiador y literato melancólico, hispanista, entusiasta estudioso de la métrica de la poesía castellana, el Faro de Santo Domingo se convertiría en su obra pública de mayor y permanente importancia; sería su huella en la posteridad. El informe del jurado que adjudicó el primer concurso señaló en 1929: "Sus cualidades arquitectónicas deben ser la fortaleza, la estabilidad y la durabilidad; deberá ser elocuente no sólo en la lengua de nuestro tiempo y de nuestra raza; deberá ser un monumento que enlace los siglos, y cuyo atractivo sea universal." Estas palabras seguramente cautivaron la imaginación de aquel hombre joven que más adelante le serviría leal y conflictivamente al Trujillato, desde las sombras del poder y las necesidades de la discreción cortesana.

¿Por qué un faro? Aunque extrañamente el libro conmemorativo publicado en 1930 no aclara la génesis histórica del proyecto, resulta obvio que la Junta de Gobierno de la Unión Panamericana tuvo en mente, como modelo arquitectónico, el Gran Faro de Alejandría. Este fue edificado por Tolomeo II Filadelfo siguiendo el plan de Alejandro Magno para su ciudad ensoñada. La inauguración fue en el 279 antes de Cristo. El arquitecto fue Sostrato, un griego

asiático. Fue construido en la punta de *Pháros*, una pequeña península que formaba el cabo occidental de la bahía oriental de Alejandría. Es un lugar curiosamente parecido al pequeño cabo peninsular conocido como Punta Torrecilla, uno de los posibles ejes conmemorativos del Faro de Santo Domingo. Al este del Faro de Alejandría se construyó un rompeolas que protegía la bahía oriental. Al oeste de Punta Torrecilla, y como parte del proyecto del faro, se construiría un rompeolas para proteger la entrada al Río Ozama. De la misma manera en que el Faro de Alejandría maravilló al Mundo Antiguo, el Faro de Santo Domingo guiaría simbólicamente la travesía de Colón a estas tierras del Nuevo Mundo.

Sostrato diseñó una torre de cuatro niveles. El nivel más bajo contenía las muchas ventanas de los pequeños habitáculos — alrededor de trescientos — donde vivían los mecánicos y sus asistentes. La poca ventilación y el hacinamiento viciaban el aire. El fatigoso ascenso en el interior de la torre se lograba mediante una rampa en espiral; los burros cargaban la madera que sería quemada en la caldera, guiados por el vocerío de aquellos hombres que sostenían la luz con las penumbras de sus vidas. Ahora bien, es posible que el faro — verdadero prodigio técnico de la época — utilizara un sistema hidráulico para subir otro tipo de combustible a la linterna. Esta máquina posiblemente estuviese colocada en el foso central que creaba la rampa. El primer nivel remataba en una plataforma cuadrada con cornisa, adornada con estatuas de tritones. El segundo nivel era octagonal; aquí el espiral se estrechaba. Encima había una planta circular y en el tope se alzaba la linterna. Fuera subido el combustible mediante la bomba hidráulica, o llevado más brutalmente sobre el lomo de los burros, la maravilla del faro, su fama en el mundo antiguo, era un misterioso espejo que de noche reflejaba el fuego a gran distancia sobre el Mar Mediterráneo. El Faro de Alejandría fue una maravilla que asombró por la conjunción de lo técnico y lo simbólico; lo mismo se ambicionaba para el de Santo Domingo. Sobre la linterna del Faro de Alejandría fue colocada una estatua de Poseidón, dios tutelar de los mares. En las bases del concurso de la Unión Panamericana el faro no podría exceder los cuatrocientos pies de altura, incluyendo el basamento y sus terrazas. El Faro de Alejandría superaba los cuatrocientos pies; posiblemente llegaba a los quinientos. Conservó su forma y función hasta la conquista árabe de Alejandría en el 641. Muchos de los arquitectos que concursaron entre 1927 y 1929 imitaron este diseño de Sostrato. Substituyen la estatua de Poseidón con la de Colón, o colocan la rampa de espiral en el exterior del edificio. Quizás sean estos diseños los que mejor nos hablan de empeño tan antiguo.

La convocatoria del concurso establecía claramente las especificaciones técnicas y simbólicas del diseño. El faro se edificaría en la ribera oriental del Río Ozama. Su eje ceremonial y conmemorativo, en el cual se destacaría la explanada llamada Paseo de las Naciones, estaría orientado hacia las ruinas del antiguo palacio de Diego Colón, localizado justo en la orilla opuesta del Ozama.

El diseño original de Lea Gleave, el premiado en 1929, orientaba el palo, o tramo largo de la cruz, hacia el Palacio de Colón. En el faro ya construido el palo de la cruz está orientado hacia el este, en dirección contraria. Algunos arquitectos concursantes reorientaron el eje del diseño en dirección a Punta Torrecilla, un promontorio peninsular al este del rompeolas para aquel entonces proyectado — finalmente diseñado por Félix Benítez Rexach —, y que hoy se puede distinguir desde el actual Malecón Jorge Washington. Estos diseños utilizaron esta punta como espolón de un onfrico y espantoso galeón de piedra, monumento que estaría como zarpando de la ciudad hacia el Mar Caribe.

En la convocatoria se recalca la deseabilidad de combinar lo pragmático con lo simbólico. Se exige que el diseño del faro conmemorativo deberá incluir el trazado de un aeródromo y un puerto — contiguo al rompeolas — con instalaciones para el amarizaje de hidroaviones. Albert Kelsey, el consejero técnico y arquitectónico de la Unión Panamericana, conceptualizador del proyecto, señala en el libro de 1930 que “se trata de una arquitectura espiritual, no técnica”. Esto así aunque la edificación fuese a prueba de terremotos y huracanes; los recuerdos de San Ciriaco y San Felipe todavía estaban frescos en todo el Caribe. El diseño debería integrar elementos arquitectónicos latinoamericanos y a la vez ser universal.

La iluminación que proyectaría el Faro de Colón, sobre la sonora noche caribeña, revestía una complejidad simbólica que resultaba delirante en su conceptuoso barroquismo. Era imprescindible que el aspecto de la iluminación estuviera cuidadosamente previsto en el diseño, que éste explicara “cómo el arquitecto propone lograr que el faro provoque interés a gran distancia”. El faro debería tener un haz de luz que se proyectara horizontalmente. Esta luz giratoria serviría como señal nocturna para el aterrizaje de los aviones en el aeródromo cercano. En consulta con la Asociación de Pilotos de Norteamérica se establece que la iluminación vertical (haz de luz proyectado verticalmente) no resulta útil para la aviación civil. Asoma cierta irresolución, o polémica velada, en torno a si esta iluminación debe ser intermitente o constante. Según Kelsey, la iluminación práctica, como señal para la navegación marítima y aérea, no deberá sobresaltar el ánimo de los viajeros; el Faro de Colón es un monumento de paz. Una luz intermitente proyectada al rumor de la noche caribeña podría crear un efecto perturbador. El haz de luz vertical, cuya proyección sería constante, se reservaría como la iluminación verdaderamente conmemorativa del faro; sería su luz simbólica. Esta insistencia en los valores de la iluminación vuelve a puntualizarse cuando Kelsey señala que la luz ceremonial deberá ser “del otro mundo”, crear un efecto de aura espectral, ese “other worldliness” que resumiría el efecto emocional del monumento y simbolizaría la función del edificio como templo funerario; también acentuaría “la gracia y el poder” de la masa arquitectónica.

El efectismo de la iluminación artificial obsesionó a las décadas de los años veinte y treinta. Ese barroco implícito en el Expresionismo alemán

concebiría la utilización de la luz diseñada arquitectónicamente como el resorte definitivo en la creación de complejos estados emocionales. Es como si de cara a la catástrofe, que se avecinaba, el inconsciente colectivo estuviese allegándose a las regiones donde la luz blanca, proyectada en la oscuridad espacial, sería símbolo de algún desatado y profundo deseo de muerte. Esto lo vemos en el diseño de carteles, en la iluminación de la aguja Art Deco del Edificio Chrysler, en la iluminación dramática y conmovedora del cine expresionista alemán, hecha como en *El gabinete del Dr. Caligari* a base de claroscuros; también se ve en la iluminación nocturna de los altos rascacielos que se levantan en las principales ciudades — la única manera de destacar la masa arquitectónica por la noche —, como se diseñó para el entonces recién inaugurado edificio de la alcaldía de Los Angeles, algo salido de la inquietante “ciudad gótica” de Batman. La arquitectura visionaria de la película *Metrópolis* sería acentuada por esos haces de luz que proyectados vertical o giroscópicamente crearían el ominoso efecto de atravesar una pesadilla antigua y maligna.

Albert Speer, el arquitecto favorito de Hitler y ministro de armamentos de la Alemania nazi, elevó el arte de la iluminación artificial a su apoteosis wagneriana. Con los haces de ciento treinta reflectores antiaéreos, proyectados verticalmente, crearía una vasta “catedral de luz” en los “rallies” nocturnos del Estadio de Nuremberg. El efecto sería el de una vastísima nave catedralicia; los haces servirían de pilastras a las paredes nocturnas. En lo más alto del arco de luz se crearía un resplandor espectral; el movimiento de alguna nube acentuaría el efecto. En sus memorias Speer admite su fascinación con estas edificaciones lumínicas que el embajador británico Henderson consideraba de una belleza solemne, como si se tratara de la formación de “catedrales de hielo”. El diseñador de la maquinaria de guerra nazi consideraba esta arquitectura luminiscente su principal aportación a la historia de la arquitectura moderna. Según Speer, “aquel fue su más bello concepto arquitectónico y el único que ha sobrevivido el paso del tiempo”. El Faro de Colón en Santo Domingo no es un ejemplo de arquitectura fascista; en los aspectos de la iluminación artificial fue posiblemente la fuente de los delirios lumínicos de Speer. Habiéndose formado como arquitecto, Speer seguramente sabía del proyectado uso de la luz ceremonial en el Faro de Santo Domingo. Quizás tuvo acceso a algunos de los diseños alemanes sometidos, uno de los cuales, comentado en el libro conmemorativo de 1930, vislumbraba unos efectos lumínicos verdaderamente sobrecogedores en su monstruosidad visionaria.

También era imprescindible que el diseño tomara en consideración el traslado de los restos de Colón — antiguamente guardados en la Catedral de Santo Domingo — a un cenotafio o panteón ceremonial integrado al faro. Otra especificación exigía que el faro tuviese buena visibilidad desde el aire. Algunos diseños incluyen dibujos de cómo sería la vista desde zepelines y aeroplanos. La construcción del faro, que sería la primera etapa del proyecto, no debería exceder el millón y medio de dólares.

El concurso del faro cautivó la imaginación caribeña. Algunos arquitectos cubanos sometieron diseños destacados y comentados en el libro de 1930. Nuestro Ramón Frade, quien se formó en la República Dominicana y estudió pintura en Santo Domingo y diseño arquitectónico por correspondencia, concibió un proyecto cuyo eje conmemorativo estaría orientado hacia Punta Torrecilla. La torre fue diseñada en estilo neogótico. Tenemos sus croquis, fechados en 1927. Según Osiris Delgado, su biógrafo, no terminó el diseño a causa del devastador huracán San Felipe. De todos modos, enternece pensar en su entusiasmo y ensoñación utópica desde la soledad cayeyana.

Pedro de Castro, otro puertorriqueño, el arquitecto de la Casa de España y el Castillo Serrallés, concursó con un distinguido diseño *grand manière* que mereció los elogios del consejero técnico del concurso. Se le criticó la planta en forma de palacio cuyo patio interior le serviría de zócalo a la torre. El criterio de visibilidad y lectura simbólica a distancia posiblemente le costó una mención honorífica. En el remate de la torre De Castro diseñó una corona desde la cual se levantaría la linterna. Esta corona estaría compuesta por cariátides esculpidas en el gesto de alzar, cual diadema, las farolas representativas de las veinte y una repúblicas de la Unión Panamericana. A distancia, por la altura y el tamaño de las figuras, se perdía el efecto simbólico contemplado; las figuras no se podrían "leer", no resultarían descifrables; además, se veían muy frágiles, casi como una filigrana aérea. La torre debió ser más baja; el antillano no diseñó a prueba de terremotos y huracanes. Esto no sería impedimento para que el consejero técnico comentara con entusiasmo: "¡Honor para Puerto Rico y su imaginativo y talentoso hijo!"

Los diseños europeos están llenos de alusiones arquitectónicas; se trata de la apoteosis de ese historicismo que a partir de las teorías de Robert Venturi se conoce como postmodernismo arquitectónico. En esto el Faro de Santo Domingo también es un precursor. Las alusiones a las torres conmemorativas y los espacios monumentales resultan de una variedad a veces disparatada y excéntrica: Algunos diseños son templos escalonados en plataformas al modo de los "zigurats" sumerios; otros diseños trazan la rampa en espiral externa que identificamos con la Torre de Babel. Algunos tienen como modelo la monumental torre de la Plaza de Siena. Los arquitectos franceses tienden a citar detalles o imitar las estructuras del Arco del Triunfo o la Torre Eiffel. Inevitablemente aparecen los cenotafios visionarios a la Boullée, con la concepción faraónica del espacio integrada a los enormes basamentos, plataformas y terrazas.

Los diseños soviéticos tienden a ser futuristas, utópicos y constructivistas. Pocos resultan del agrado del jurado internacional, que tiende a ser conservador en sus gustos monumentales y arquitectónicos. Se opina que los arquitectos comunistas olvidaron el valor simbólico del proyecto; no han narrado la proeza histórica de Cristóbal Colón. Los diseños con elementos precolombinos reciben elogios; los fundamentos arquitectónicos del concurso visualizaban la

integración de elementos arquitectónicos americanos. Algunos de estos proyectos son alabados porque el diseño es evocativo de lo que eventualmente se conocería como “spanish revival”. Varios son apreciados al utilizar la forma estriada del cacto como motivo para el diseño del faro y su iluminación; en estos casos la decoración lumínica de la torre se lograría indirectamente, alumbrando las estrías o rayas en hueco. Muchos son rechazados al no atenerse a las especificaciones sobre terremotos y huracanes. Uno de los diseños más aventureros, el de la firma norteamericana de Howe and Lescaze, coloca el faro en la punta de un largo y bajo edificio de planta horizontal. La linterna está colocada justo en uno de los costados de Punta Torrecilla; tal parece que emerge del mar. Este diseño es rechazado por no tomar en consideración el fuerte oleaje del lugar y el mar embravecido por los huracanes. También es criticado al no identificar la estructura con Cristóbal Colón o el trópico. No bastó la originalidad de no identificar la idea del faro con una torre o estructura elevada.

El francés Paul Bigot, cuyo diseño fue uno de los más comentados por Kelsey, se limitó escrupulosamente a seguir las instrucciones relativas a la iluminación de *vigilia*, que representaría lo simbólico y sagrado, y una iluminación de señal para satisfacer los usos “profanos” del faro. Los elementos góticos de este diseño no fueron bien recibidos por el jurado, ya que no se combinaban con elementos panamericanos o tropicales. (El diseño de Frade integra las garitas hispanocaribeñas a las terrazas almenadas de la plataforma neogótica.) Ahora bien, la solución de los efectos lumínicos es satisfecha a cabalidad: Bigot coloca los restos de Colón encima de la linterna del faro. Serían iluminados con una luz vertical que se vería a enorme distancia mar afuera. Kelsey comenta entusiasmado: “Es el océano vencido; sería una luz saliendo de la cenizas”. La luz de señal sería proyectada horizontalmente.

Algunos diseños aprovecharon la metáfora náutica al máximo, convirtiendo el basamento de la torre en el casco de una carabela o galeón. El más notable de todos es el de Fernando Arzadun, un español. Se trata de un pesadillesco navío que parece zarpar desde Punta Torrecilla. El espolón del barco es la propia península; el basamento o casco se alza hacia el Caribe con una majestuosidad visionaria y opresiva. Las enormes velas hinchadas, de piedra, destacan la cruz evangelizadora. Es un horrendo aunque sobrecogedor monumento al triunfalismo católico español. Aquí no está presente San Francisco sino Torquemada, la cruz es la que sojuzga la vida, no la que nos libera de la muerte. La figura gigantesca del almirante es una especie de marciano con casco alemán de la Primera Guerra Mundial. Este siniestro monumento, que muy bien podría representar el consistente respaldo de la Iglesia Católica a la edificación del Faro de Colón, también pudo ser, hacia aquellos años inquietantes, la oscura premonición de esa intolerancia que culminaría con el monumento del Valle de los Caídos. El diseño fue descartado al orientar la iluminación en una sola dirección fija y horizontal — el haz saldría del hueco en el capacete a la Darth Vader —, lo cual desatendía el requisito de proveer para señales aéreas.

El alemán Paul Thiede también aprovechó Punta Torrecilla para culminar su monumento en la forma de un barco enorme que zarpa hacia el Mar Caribe. La forma del zócalo nos recuerda el espolón del Morro en San Juan y el de La Citadelle haitiana. A pesar de que Thiede incluye en su diseño una amena vista aérea del monumento, desde la ventanilla de un zepelín, su diseño comparte con el de Arzadun una especie de frenesí visionario, onírico, donde el efecto pretendido es una conturbación del espíritu más que una lectura simbólica.

El gusto antimodernista del jurado impidió que el diseño de Tony Garnier pasara a la segunda etapa del concurso. Es un bello diseño evocativo de la Torre Eiffel; integra la idea de la espiral interna, una alusión obvia al Faro de Alejandría. La iluminación vertical, conmemorativa, se logra con una cripta votiva en forma de linterna, colocada en la base interior de la torre. De este modo se iluminaría toda la estructura desde abajo, resaltando en la noche caribeña una enorme filigrana varada en la costa, o una ciudad extraterrestre que ha descendido sigilosamente en las inmediaciones de Punta Torrecilla.

El diseño de la firma alemana Klopphaus Schoch zu Putliz le ha dado al faro parte de su reputación monstruosa. La iluminación giroscópica en forma de abanico sería capaz de proyectar el haz de luz hasta la costa oeste de Puerto Rico, llegando a Mayagüez el halo apocalíptico. (Es inevitable pensar en el halo desatado por las bombas incendiarias durante el bombardeo de Dresden, resplandor visto a gran distancia.) De todos los proyectos de iluminación este resultó ser el más visionario. Estos alemanes pretendían iluminar nuestro Mar Caribe, mantenemos en una especie de insomne vigilia milenarista. Kelsey comentaría que el proyecto emanaba una tristeza científica, "a scientific sadness".

Joseph Lea Gleave, premiado entre los diez primeros premios adjudicados en 1929, eventual ganador del concurso final de 1931, era un joven arquitecto desconocido cuando su diseño alcanzó las cuatro grandes metas del programa del concurso; las peculiaridades de su diseño resultarían irresistibles para el gusto conservador del jurado internacional. La planta cruciforme de doscientos treinta y siete metros de largo, con elevación en el crucero de cuarenta metros, rellena con cuatrocientos reflectores colocados en aberturas cortadas a lo largo del palo y el travesaño, lograría una majestuosa proyección vertical de la cruz triunfadora. El triunfalismo católico, apostólico y romano, quedaría saciado. El elemento simbólico latinoamericano se lograría con la utilización de una estructura que evoca las pirámides truncadas de los mayas. Un elemento todavía más antiguo resalta en el diseño; el monumento tiene mucho de palacio escalonado sumerio, de zigurat; esta alusión también se podría identificar con el estilo moderno Art Deco, ya que éste utiliza el motivo recurrente en todas las variantes del zigurat, es decir, apilar bloques que van disminuyendo en tamaño.

El templo funerario de Gleave es masivo, opresivamente monumental; pero a la vez el diseño original hubiese logrado la gracia de un perfil longitudinal casi a ras de la elevación costeña. Para un barco en las cercanías de la ciudad

habría parecido un ataúd que se alza ominosamente sobre el horizonte.

En el crucero se levantaría el sepulcro con los restos de Colón, una especie de fanal en forma de corona que podría evocar en el humor caribeño el descenso de un platillo volador. Este cenotafio sería iluminado verticalmente con un haz sobrecogedor, truculento en su cualidad de ultratumba; la luz fantasmal sostendría por los siglos de los siglos la proeza de Colón, avivaría, desde lo más profundo y oscuro de la abertura en el crucero, las cenizas inmortales.

Cuando Gleave dibuja a los dominicanos, poblando la explanada del faro para así acentuar en los planos la escala del monumento, lo hace como si aquéllos fueran mejicanos; el sombrero charro es un emblema de ese extraño y distante sitio donde se levantará su templo funerario. En la revista inglesa *The Architect's Journal* del 21 de marzo de 1946 el proyecto es reseñado brevemente y notamos la misma equivocación; el Faro de Santo Domingo será construido no en el Caribe sino en Centroamérica. Semejante equivocación eurocéntrica resulta perfectamente certera desde el punto de vista arquitectónico: Se trataba, en última instancia, de rendirle un homenaje europeo a las grandes culturas arquitectónicas de la Meso América precolombina. Nuestros taínos, los pobladores autóctonos de las Antillas, jamás tuvieron arquitectura monumental. Su cultura fue menos funeraria y teocrática que la de los grandes pueblos de Centroamérica. Sus espacios ceremoniales estaban identificados más con el juego y la convivencia que con la muerte.

La obsesión de Joaquín Balaguer con el diseño de Joseph Lea Gleave recalca en la irracionalidad del siglo; no es un dato meramente biográfico. Es como si al desempolvar ese diseño Balaguer estuviese resucitando una pesadilla, en todo caso el recuerdo de ese lado oscuro y catastrófico del Siglo XX, su terco empeño en la destrucción y en la muerte. Resulta fácil reconocer cómo los supuestos triunfalistas del diseño de Gleave se modernizaron según la capacidad tecnológica de la Alemania nazi, hasta alcanzar en la cruz gamada de Hitler, la swastika, su momento de culminación irracional. La gran cruz del Cristo triunfador ya insinuaba ese oscuro juicio final y milenarista que condujo a Auschwitz. El faro es una metáfora nacida del ambiente ansioso de totalitarismo posterior a la Primera Guerra Mundial; se mantendrá refulgente por la voluntad de este presidente dominicano con una concepción faraónica de la gestión pública. Este monumento será como la luz de una terrible estrella fugaz con ambición milenaria, astro que ya desaparecido aún brilla extrañamente en el bajo cielo nocturno del Mar Caribe, ya borrados aquellos años terribles, también sus herencias y ansiedades. El Faro de Santo Domingo ha permanecido por tantos años en las sombras, como inquietante anhelo del siglo, que ya es parte y símbolo de su memoria terrible.

Pero es posible que lo anterior sea una interpretación demasiado racionalista y liberal de la historia. El Faro de Santo Domingo quizás nos hable en otro lenguaje, su elocuencia profunda rebasaría lo que llamamos un "desfase histórico". Resulta inquietante pensar que este faro es elocuente porque habla

la lengua de las regiones apocalípticas del alma, porque siempre habrá hombres que entiendan la Historia como una sucesión de asombros y crueldades, fanfarrias, discursos truculentos, llamadas a una voluntad de poder sobre los más débiles.

Ahora bien, qué nos dice el Faro de Santo Domingo sobre nosotros mismos, los antillanos, considerados desde siempre entre las víctimas de la tierra americana. Resulta fascinante trazar cómo evolucionó la idea de que este monumento al triunfalismo católico español y su momento cumbre — el Descubrimiento y Evangelización del Nuevo Mundo — estuviese ligado al Caribe, donde se construiría. Desde su ubicación en la ruta de los huracanes, hasta su posible justificación como un homenaje a la arquitectura autóctona de Meso América, todo se contempló con mucho respeto, a veces condescendencia bien intencionada, a la idiosincracia regional.

En una especie de ideario arquitectónico, incluido en el libro conmemorativo de 1930, el asesor Kelsey comenta los espacios que él considera los grandes hitos de la arquitectura americana. De Latinoamérica escoge el Salón de Los Pasos Perdidos, en el Capitolio de La Habana, como paradigma de un espacio conmemorativo diseñado con suprema eficacia simbólica. La figura máxima de este salón, la estatua del Espíritu Guardián, es una diosa helénica colocada en el llamado “Paraninfo”, y cuyo eje simbólico tiene como punto de fuga la mirada puesta en Europa y la Cultura Occidental. Kelsey comenta: “El latinoamericano cree en los pasos perdidos, mantiene firmemente que en ello es pragmático; y, a la inversa, cree que la conservación de los pasos, bajo ciertas condiciones, resulta destructiva para el alma.”

En Rio Piedras,
a 24 de septiembre de 1992

LA ISLA AL REVES

Edgardo Rodríguez Juliá

En nosotros los caribeños hay ese algo delirante y disparatado. Siendo Puerto Rico el país menos memorioso e historicista de las Antillas Mayores, hemos consolado nuestra carencia de Gran Historia con una astucia eficaz y colonialista. Nuestro sentido conmemorativo se limita a la convocatoria fiestera: Regata y Grandes Fiestas de Puerto Rico para celebrar los Quinientos años, “baile, botella, baraja” y jolgorio; somos colonizados con una concepción *light* de la historia.

Pero no todos los antillanos son como nosotros. En estas tierras también hay gente de grandes proyecciones históricas. De grandes proezas fallidas: A estas alturas la Revolución Cubana — esa gran ambición histórica y política del archipiélago — empieza a verse como un gran disparate, una magnífica equivocación política, social, histórica y geográfica. Aquel gesto grandilocuente, la culminación de la segunda independencia caribeña y latinoamericana, dependía excesivamente, muy colonialmente, del poderío de un lejano Imperio cuya legitimidad resultaría más frágil que la del eficaz capitalismo transnacional.

Santo Domingo ha sido una tierra calcinada por la Historia. Haití, el lado francés, fue la colonia cañera más rica de toda América. El pecado allí cometido aún prevalece.

La Independencia de la República Dominicana se logró dos veces ante el Imperio Español y dos veces ante el Haití expansionista, situación insólita en el Caribe. La voluntad independentista del dominicano no es mera retórica; pero sí debe existir el presentimiento de una oscura insuficiencia: dos veces la República Dominicana ha pedido la anexión a poderes extranjeros, primero a España en 1861 y luego a los Estados Unidos durante la presidencia de

Buenaventura Baéz. Esta paradoja trágica de la nacionalidad dominicana ha prevalecido hasta nuestros días.

Quizás esta insuficiencia sea el reconocimiento de que una independencia tan celosamente defendida y tan prontamente cedida no ha creado una sociedad viable: Aún hoy el imperialismo multinacional norteamericano nos considera su patio. Los hechos consumados de la reciente historia dominicana son la intervención norteamericana de 1915 al 1924, el terrible Trujillato como pax ordenadora a partir de 1930, culminación de una larga sucesión de caudillos cañeros. El asesinato de Trujillo en 1961 abrió las puertas a la intervención militar norteamericana de 1965 y a la actual catástrofe económica: Desconsuelo para una sociedad cuya capital fue la primera ciudad fundada por españoles en América, que tuvo el primer Obispado en 1512, la primera Audiencia en 1521, la primera Universidad en 1538.

Joaquín Balaguer es un estudioso de la historia dominicana; también es un historiador nostálgico, comprometido con la añoranza de algo difícil de precisar. La República Dominicana se merece mejor fortuna histórica, pensará en los momentos de mayor desaliento, en esas ansiedades de una carrera política cuya justificación principal, la explicación para tan prolongado gusto por el poder, han sido el amor y el deber patrio. Don Joaquín se hubiera quedado en su gabinete, estudiando las sutilezas de la métrica castellana, realizando esos pequeños descubrimientos del intelecto que sólo los espíritus melancólicos aprecian como infinitas alegrías. Le tocó un país terrible; se repite. Es su destino. En todas las fotografías Balaguer aparece como un hombre tímido, distante, frío en su espectral compostura, triste en su rictus de labios apretados.

Las complejidades de esta sociedad eminentemente mulata tienen que ver con la ausencia de una definición satisfactoria de la nacionalidad. Pero, como ocurre en todo el Caribe y aquí más que en ningún otro sitio, las complejidades de la nación son también las del recuerdo esclavista. La memoria de las solapadas heridas raciales se concretaron aquí en una intervención haitiana que dejó al país con unas ansias inconfesas de blanqueamiento, añoranzas indigenistas, europeístas e hispanófilas.

Santo Domingo ha sido un país cruelmente intervenido, mediatizado. Ahora que ha probado la fruta prohibida de la emigración parece abocado a una imagen todavía más compleja y contradictoria de sí mismo. Joaquín Balaguer, poeta cuyas primicias se remontan a los años veinte y treinta, ensayista y novelista perteneciente a una generación literaria que en todo el Caribe se planteó el problema de la identidad nacional, es un hispanófilo consecuente.

El triunfalismo católico español es suyo. Es simplemente un modo de olvidar esos pasos erráticos de la República Dominicana, su mortificación de siempre. El Faro será el símbolo de una gran identidad pretendida. La nostalgia de una imagen propia es el motivo de esa melancolía tan nuestra, tan caribeña. Esa tristeza es nuestra soledad compartida. Cuando el rey Henry Christophe edificó La Citadelle, su sueño, el delirio, aquel disparate histórico, fue crear un

reino negro con legitimidad anglófila. No bastaba con haber pertenecido a la generación que liberó a Haití de los colonos cañeros franceses. El desamparo de esa desnudez, semejante insuficiencia, necesitaría una validación ante la Historia grande, la de aquellos países verdaderamente protagónicos, los antiguos amos, las potencias europeas. La historia de Santo Domingo está gobernada por la añoranza de lograr un sentido, una justificación histórica, para tanta humillación y sufrimiento.

Joaquín Balaguer prefiere que la memoria de su país no tenga pasos perdidos. La idea de una metáfora que redima tanta equivocación, tanta insensatez, es obsesiva. Aunque Cristóbal Colón sea la primera equivocación: En Santo Domingo el nombre del Almirante está fatalmente unido a la mala suerte. Colón es un *fucú*, una ancestral maldición, la intuición popular de que los orígenes fueron un magnífico tropiezo. Decir “el Almirante”, en vez de Cristóbal Colón, salva al dominicano medio de una mala suerte burlona y gratuita. Llamar al monumento Faro de Santo Domingo en vez de Faro de Colón es una cautela necesaria, es un por si acaso prudente. Los restos del Almirante, no los de Colón, serán trasladados al cenotafio del faro. El Faro es un homenaje funerario a lo innumerable, al innumbrado, es un templo funerario que pretende escapar su propia sombra de muerte; es también un inquietante forcejeo con el presentimiento de que hubo esa equivocación fundamental en los orígenes de sociedades que no han sido viables del todo. La memoria conmemorativa establece sus consuelos, su coherencia, evita así las peores corazonadas.

Sí: El Faro es la búsqueda de una metáfora que establezca la coherencia redentora, que posibilite encontrar las huellas de los pasos que se extraviaron. Su construcción ha sido, sin embargo, un semillero de metáforas trágicas y cómicas.

Primera imagen: Un Señor Presidente octogenario aprieta un botón y se prende el faro monstruoso que deja sin luz a la capital de la República Dominicana. Justo en el momento en que la sociedad dominicana carece de un abasto adecuado de energía, el presidente ciego proyecta al espacio un haz vertical de luz cuyo halo es capaz de alcanzar la costa oeste de Puerto Rico. Segunda imagen: Aunque la primera imagen sea una exageración descabellada, justo empalma la memoria ya mítica del diseño alemán de Klophaus con los yoleros pobres que llegan a la costa oeste de Puerto Rico en busca de una mejor vida. La luz del faro iluminará la travesía a Puerto Rico, señalan los más cínicos. Tercera imagen: Mientras tanto, el presidente ciego buscará, en el bajo aire de la noche caribeña, algún resplandor que penetre sus ojos muertos. Cuarta imagen: Dicen los dominicanos que no, que cuando el haz alcance las bajas nubes de octubre, Balaguer aparecerá por los aires en vez de Batman. El recuerdo de “ciudad gótica”, la identificación con las truculencias luminotécnicas de los años treinta, encuentra en esta imagen una justeza amarga e irreverente.

Pero Batman sería, en el mejor de los casos, un vampiro benévolo, un

octogenario melancólico, megalómano y moralmente equivocado. El consenso de la prensa dominicana es, sin embargo, que los chupasangres de la corrupción han convertido el Faro en su principal arteria de "comisiones". ¿Cuánto ha costado el faro? Los cálculos de costo son igual de caprichosos que su construcción, van desde los setenta millones de dólares hasta los setecientos millones de pesos dominicanos, recalando en cifras aún más astronómicas, como la de un cuarto de billón de pesos R.D. Algunas fuentes aseguran que la corrupción se ha tragado trescientos millones de pesos. Si queremos ser ecuanímes con el proyecto del faro haremos el siguiente cálculo: Como ya señalamos, en 1946 el Royal Institute of British Architects y el gobierno de la República Dominicana calcularon que la construcción del faro costaría cuatro millones treinta mil dólares, dos y medio millón de dólares sobre el presupuesto de 1930. Según la Reserva Federal, el poder de costo de un dólar de 1946 equivale a diez centavos de hoy, es decir, la construcción del Faro de Santo Domingo habrá costado cuarenta millones de dólares. El New York Times ofrece la cifra conservadora de setenta millones de dólares. ¿Dónde están los otros treinta millones? El gobierno dominicano se niega a ofrecer cifras de costo.

Para acallar a los escépticos y críticos de la oposición, se crea un ramillete de exageraciones que bien podrían consolar algo de la autoestima lastimada del dominicano medio: El Faro de Santo Domingo y la Muralla de la China son las únicas dos estructuras construidas por el hombre que se ven desde el transbordador espacial. Para aquietar la crítica de izquierda, y a los ambientalistas, se ha instalado en el extremo del palo de la cruz una planta solar donada por el gobierno de Italia, a un costo de quince millones de dólares. Iluminado por primera vez en agosto, el Faro será para el mundo contemporáneo la maravilla que fue para el mundo antiguo el de Alejandría, una vez se trasladen los restos del Almirante al cenotafio, el día 6 de octubre, una vez el Papa Juan Pablo II celebre el día 11 de octubre la Misa Solemne que nos ha prometido, conmemorativa de la Evangelización de estas tierras por el Imperio Español. El dominicano es un pueblo joven y aventurero, secuestrado por una oscura gerontocracia, un antiguo resentimiento.

Siendo esto así, en la República Dominicana las obsesiones duran. La misma idea del Faro a Colón (los dominicanos a veces cambian la preposición "de" por "a", así distancian un poco el monumento del ancestral fucú que gravita sobre él) se remonta al Siglo XIX. Es su justificación histórica más antigua. Fue un historiador dominicano, Don Antonio Del Monte y Tejada, quien propone en su *Historia de Santo Domingo*, publicada en La Habana en 1852, la edificación de un Faro Conmemorativo a la memoria de Cristóbal Colón: "Sea esta estatua un Coloso como el de Rodas, formada por los mejores escultores de la época, costada por una suscripción de todas las ciudades de Europa y América, plantada en la actitud de manifestar con sus brazos los dos continentes americanos; y para que esta manifestación lleve en sí todas las condiciones de

perpetuidad, establézcase en él un faro, para que los viajeros del antiguo como del moderno mundo, al divisar la primera tierra desde el océano, puedan dirigir los ojos hacia aquella sombra venerable con gratitud y enternecimiento.” La majestuosidad de esta prosa aún encuentra eco en las justificaciones “oficiales” del faro. De todos modos, cuando la Unión Panamericana retoma en 1923 el proyecto del Faro éste ya tenía setenta años de concebido por un intelectual dominicano. El Faro de Colón ha guiado la tortuosa historia del Caribe por ciento cuarenta años, al menos, en nuestra imaginación más secreta y obsesiva.

Ahora bien, el Faro a Colón necesita una justificación moderna. Comienza a tenerla en 1976, cuando el Presidente Balaguer inaugura la construcción de lo que eventualmente se llamaría el Mirador del Este, lugar del actual emplazamiento del Faro. El trazado de este parque sería parte de esas importantes portentosas obras de renovación urbana que parecen cautivar la imaginación del actual presidente dominicano, a quien algunos aduladores llaman “el Ovando del Siglo XX”. (Ovando fue el segundo fundador de la ciudad de Santo Domingo; el asentamiento que dispuso en 1512 fue en la ribera occidental del Ozama. Balaguer se ha propuesto ser el Ovando de la ribera oriental.) La zona del Parque del Este se concibió en aquel segundo lustro de los años setenta como el eje de un nuevo impulso turístico para la ciudad. La arrabalización posterior de esta zona se le atribuye a la oposición, a las administraciones del Partido Revolucionario Dominicano.

En agosto de 1986 se reinician formalmente los trabajos de renovación urbana en el “Parque del Este” y la construcción del Faro a Colón. Es necesario legitimar el proyecto ante la opinión pública mundial. Se cabildea, se logran dos resoluciones importantes: La primera es del primero de octubre de 1987, aprobada por la Asamblea General de la Organización Mundial del Turismo; se trata de un respaldo incondicional al Faro que la prensa oficialista dominicana destaca de la siguiente manera: “EE.UU. y URSS apoyan República Dominicana construya Faro a Colón”. (Una de las principales preocupaciones de Gorbachov en esos años, sin duda.) La otra resolución solidaria es de la VI Conferencia Interamericana de Comisiones para la Conmemoración del Quinto Centenario, reunida en Caracas del 22 al 25 de agosto de 1988. El nerviosismo del gobierno de Balaguer, ante un posible repudio internacional, resulta evidente.

También se recabó el respaldo de la Iglesia Católica. Se reclutan los buenos oficios de Monseñor Nicolás de Jesús López Rodríguez, Arzobispo Metropolitano de Santo Domingo, Primado de América, y Presidente de la Comisión Dominicana Permanente para la Celebración del V Centenario del Descubrimiento y Evangelización de América. Por el título podemos inferir el gusto de este príncipe de la Santa Madre Iglesia por el boato y el triunfalismo Católico, Apostólico y Romano. Se matan tres pájaros de un solo tiro: El Presidente de la Comisión del Quinto Centenario es el Arzobispo de Santo Domingo. La construcción del Faro a Colón es el acto conmemorativo de mayor

importancia durante el año del Quinto Centenario; el Faro ha recibido su "imprimatur" histórico, su validación moral.

Para exaltar todavía más el carácter obsesivamente memorioso e historiográfico de la clase dirigente dominicana, y a la vez justificar la utilidad del enorme monumento, se dispone que el Faro aloje en su estructura "hábil" seis museos permanentes, a saber: Museo de la historia del Faro; Biblioteca Colombina; Mapoteca de América; Museo del Gran Almirante "a través de monedas, sellos y orfebrería"; Museo de arqueología submarina y rescates arqueológicos; Museo de la ceramología histórica del Siglo XV al XX. Una manera apoteósica, sin duda, de honrar a la primera ciudad del Nuevo Mundo, a la tierra "que más amó Colón". Hay amores que cuestan y que al final matan, dirá algún dominicano socarrón.

* * *

Finalmente he llegado; estoy en la explanada norte del llamado Mirador del Este. Si miro hacia el sur, frente a mí se alza el imponente Faro a Colón. Lo considero mío porque durante meses he estudiado su oscura y accidentada historia. Y porque hay algo en mí, demasiado caribeño, que se identifica con lo descomunal y disparatado. Además, algunos puertorriqueños hemos tenido el conflictivo privilegio de haber compartido esta obsesión del faro con el pueblo dominicano, muy indirectamente, claro está, por supuesto.

Vuelvo a mirar hacia el norte; me corro el riesgo de no haber llegado, de estar instalado aún en la metáfora, de no estar finalmente ante Él. El acceso al Faro como mero edificio, como monumento conmemorativo, es lento y trabajoso, tanta es su historia. Cuando tiendo la mirada tropiezo con el llamado "muro de la vergüenza", así llamado porque se pretendió ocultar las comunidades pobres aledañas al faro tras esta pared que marca los límites de la explanada; la piedra usada para la construcción de este muro es de seño y atractivo color crema, tierroso. El Faro fue construido sobre el desalojo de cientos de familias pobres. Este brutal desalojo de los pobres de Villa Faro, o Villa Duarte, causó gran revuelo en la prensa local. La indignación fue vociferante; se hizo sentir.

Balaguer señalaría que esas familias jamás debieron asentarse allí. Hace tiempo que esos terrenos fueron reclamados para la Historia. Los trabajos de limpieza y trazado de lo que eventualmente se conocería como la Gran Cruz, la explanada cruciforme donde se asentaría el Faro, comenzaron el primero de marzo de 1944. En aquel entonces se colocó la primera piedra, traída desde La Isabela, el primer asentamiento español en Santo Domingo, ubicado en la costa norte del país. Hacia 1944 este sector orillero de la ciudad se llamaba Maquitería. En 1948 los intermitentes esfuerzos de esta sociedad con su ya mítico faro recibieron un nuevo impulso. Trujillo le ordena al Congreso Nacional una apropiación de 350,000 dólares para la iniciación de los trabajos del Faro. Estos consistirían en la terminación de la Gran Cruz y el comienzo de

las excavaciones para las bases o cimientos “ciclópeos” del monumento.

El Día de Las Américas, 14 de abril de 1948, el gusto dominicano por las ceremonias vuelve a saciarse. Trujillo inaugura esta etapa de la construcción del Faro con una accidentada ceremonia. La arrabalización posterior de Maquiterfa respondió a consignas políticas de la oposición pos-trujillato, o fue casuada por uno de esos olvidos fatales que tanto entristecen al Presidente Balaguer, los pasos perdidos de las sociedades caribeñas. Si sobre el trazado cruciforme y ciclópeo del Faro se estableció un arrabal, la comunidad viviente, la Historia no tiene que ver con eso; esos pobres se establecieron sobre lo que ha sido un noble aunque postergado sueño de la nacionalidad dominicana; una ciudad paupérrima, bochinchosa y merenguera jamás deberá asfixiar el prístino sueño de la continuidad histórica. El Faro a Colón es tan memorioso y terco como su maldición.

Es el fucú (fufú, diríamos nosotros) a El Almirante: El 12 de noviembre de 1937 se enviaron cuatro aviones dominico-cubanos a realizar un Vuelo Panamericano de Buena Voluntad para promover la grandiosa idea del Faro a Colón. De los cuatro aviones tres se estrellaron. En 1946, dos años después de colocada la primera piedra y comenzados los trabajos en la explanada, se celebró un rutilante concurso de belleza para conmemorar el primer viaje de Colón a América. (Don Rafael, su hijo Ramfis y Porfirio Rubirosa siempre fueron grandes entusiastas de los concursos de belleza.) En medio de la coronación de la reina se desata el peor terremoto que ha sufrido Santo Domingo en este siglo. Lagarto Verde.

Pero el Generalísimo y Doctor Rafael Leonidas Trujillo Molina no se atemoriza, no se arredra ante la llamada magia negra; a él que no le vengán con pendejadas, con vodús, fufús, fucús o trabajitos; él es un europeo de pura cepa, no fue en balde que ordenó la matanza de 12,000 haitianos negros en la frontera, en 1937, el año en que precisamente se cayeron los aviones. Es un déspota ilustrado del Caribe: Según Trujillo, el proyecto del Faro a Colón es un homenaje a “la religión cristiana, cuya fecunda inspiración ha engendrado la cultura democrática del hemisferio occidental.” Trujillo añadiría que la construcción del Faro estaba relacionada con los medios de reunir, cuidar, vigilar y proteger los valores morales que han servido para crear la civilización americana.” Con tan loables aspiraciones, el Faro estaría protegido de la mala fortuna, lagarto verde sea, pensaría Trujillo a la vez que pronunciaba su discurso. La “civilización cristiana”, según sus palabras, se opondría a la “fría y calculadora alianza de todos los materialismos”, es decir, se opondría al comunismo internacional. Estas exaltadas palabras fueron pronunciadas en su discurso del 14 de abril de 1948. Pero ese mismo día, en esa ceremonia, ocurrió algo que finalmente disuadiría al Generalísimo de su obstinado empeño.

En presencia del arquitecto Joseph Lea Gleave — quien para aquel entonces era un hombre de cuarenta y un años aún obsesionado por su visión juvenil —, rodeado por la prensa de todo el hemisferio y embajadores de casi

todos los países de América, Don Rafael Leonidas ordenó que se detonara un dispositivo que con su estallido abriría la tierra del lugar para dar cabida a los cimientos "ciclópeos" del Gran Faro. Se contrató al físico puertorriqueño Amador Cobas para que diseñara el detonador nuclear — una especie de siquitraque atómico — que haría volar por los aires la férrea tierra dominicana de Maquitería: "El Excelentísimo Señor Presidente Trujillo pronunciará dentro de breves minutos el discurso de orden de este acto. Mientras, por impulso de la fuerza nuclear desgarramos la superficie de la tierra para la construcción de este monumento, utilizando por primera vez en la historia ese fin destructor en un propósito de paz y fraternidad."

El campanudo maestro de ceremonias y cronista de la actividad añadiría: "Una detonación producida por treinta cartuchos de dinamita, que se hicieron estallar por medio de un aparato de energía atómica construido en la Universidad de Puerto Rico, manipulado por el Prof. Amador Cobas, elevó a gran altura una nube de piedras y tierra, que aplaudió entusiasmada la multitud presente." Lo que no relató el cronista fue que una de esas enormes piedras cayó sobre el automóvil del Vicepresidente Troncoso, aplastándole la capota. Don Rafael Leonidas, hombre más susceptible a la superstición que el irónico y agnóstico Balaguer, fue enterado de la casi desgracia, pronunciaría su discurso con algo de temblor en la voz. Eventualmente se alejaría del proyecto del Faro, prefiriendo celebrar los veinticinco años de su tiranía con la jacarandosa y merenguera Feria de la Paz de 1955. Por varios años sólo quedó en el lugar de la Gran Cruz un templete provisional o torre de observación de dos plantas y treinta pies de alto. En él se exhibieron una maqueta y diseños del Faro. Se iluminó todas las noches desde el día 15 de agosto de 1949. Fue destruido en los años cincuenta. Sería mejor olvidarlo todo y algún día empezar de nuevo.

En Rio Piedras,
a 24 de septiembre de 1992