

Libros



José Luis Corzo (Editor)

Lorenzo Milani en la Pedagogía Española

2025

Universidad Pontificia de Salamanca,
UPSA Ediciones 360 páginas

En la contraportada de la obra podemos leer:

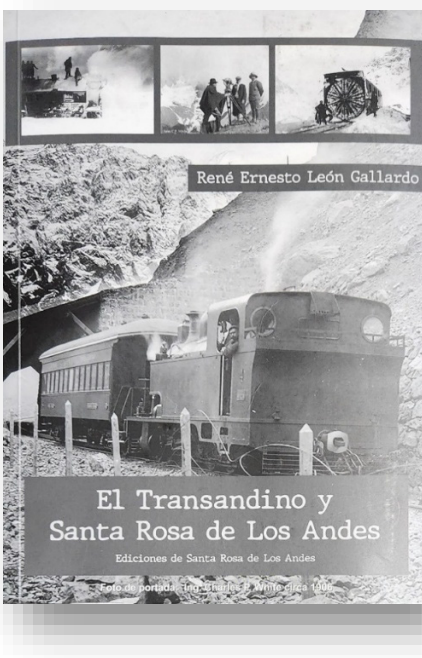
“La Universidad Pontificia de Salamanca acaba de publicar un volumen de 360 páginas titulado *“Lorenzo Milani en la pedagogía española”*. Se trata de una solvente aportación pedagógica y específicamente cristiana a la vacilante pedagogía española, que no acaba de asumirle, y a las que se proclaman escuelas católicas, que tampoco. Encabezados por el editor, José Luis Corzo, figuran 19 autores.

La *“Carta a una maestra”* escrita por unos chicos italianos de montaña en 1967 no ha dejado de editarse en España desde entonces y la conocen casi todos los estudiantes de Magisterio y muchos

pedagogos. Pero al maestro de aquella escuela de Barbiana le conocen y le citan muy pocos.

Un Movimiento de Renovación Pedagógica, el MEM, lo difunde hace mucho con su revista Educar(NOS) (www.amigosmilani.es) y esta Universidad Pontificia le estudia desde 1980. De hecho, su Cátedra extraordinaria Calasanz reunió a 19 pedagogos entre el 50º aniversario de la Carta y el centenario de Lorenzo Milani (1923-1967), un verdadero acontecimiento en Italia. Aquí se recogen sus aportaciones en el maremágnum actual de la escuela española estatal, pública, concertada o privada”.

Para pedir ejemplares dirigirse al SERVICIO DE PUBLICACIONES de la UPSA: publicaciones@upsa.es



René Ernesto León Gallardo

El Transandino y Santa Rosa de Los Andes

Los Andes, 2024

Ediciones de Santa Rosa de Los Andes, 867 páginas

Jaime Caiceo Escudero¹

jcaiceo@hotmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-2808-140X>

René León no solo es un autodidacta en avalanchas observando la realidad en la Minera Andina en la Cordillera de Los Andes y perfeccionándose en Canadá y Estados Unidos sino que también es un autodidacta en historia y ha logrado tal perfección que utiliza muy adecuada y diligentemente todas las técnicas que aplican los más avezados historiadores; ha dedicado su vida a escribir una serie de historias referidas a instituciones de la Provincia de Los Andes y de la Congregación de los Hermanos Maristas que arribó a Chile en 1911 al Instituto Chacabuco de esa ciudad, en el cual él estudió².

¹ Doctor en Ciencias de la Educación; académico de la Universidad de Santiago de Chile.

² También lo hizo el autor de esta reseña y vivió en la ciudad de Los Andes.

Recuerdos que le contaba su tío Ernesto León como los recuerdos propios cuando caminó con amigos desde Río Blanco a Juncal por la línea del tren y cuando viajaba con el Hno. Pedro Santillana a la Piscicultura de Río Blanco, llevaron al autor a desarrollar una acuciosa investigación que duró casi 20 años y que está plasmada en las 867 páginas de este libro con fotos de la época, mapas, croquis, seis ilustrativos y extensos anexos y una extensa bibliografía en que aparecen una serie de periódicos de la época con el tema en cuestión.

Existen varios elementos de la relación entre Los Andes y Mendoza, como el Paso del Ejército Libertador en 1817 al mando del general José de San Martín, el constante flujo comercial, entre otros, que recuerda en la parte *Preliminar* del texto Luis González, los cuales llevaron al presidente José Manuel Balmaceda a iniciar la construcción del Ferrocarril Transandino desde la ciudad de Los Andes; agrega que el tema desarrollado es histórico, pero además constituye memoria por la importancia que ha tenido para los dos países involucrados.

Es importante señalar que existía la idea de unir los puertos de Valparaíso y Buenos Aires, por lo cual los hermanos Mateo y Juan Clark, empresarios porteños, elaboraron un proyecto para construir una línea férrea que atravesara la cordillera andina frente a Uspallata, pasando por Guardia Vieja, Juncal y Portillo en 1877, por el lado chileno y desde Mendoza por Uspallata, Punta de Vacas, Puente del Inca y Las Cuevas³; anteriormente ya se había construido el telégrafo (1872). En 1888 se comenzó la construcción de

³ Con algunos cambios que se hicieron por sugerencia de expertos extranjeros, el proyecto se mantuvo íntegramente hasta que se terminó de construir la línea férrea en su integridad. En los años 40 del siglo pasado se construyeron dos poblaciones 'callampas' (marginales) en la rivera del Río Aconcagua que pasa por el lado norte de la ciudad: una al oriente del puente que une Los Andes con San Esteban, con el nombre de Hnos. Clark y la del lado poniente que se denominó David García; posteriormente, en el gobierno de Eduardo Frei Montalva (1964-1970), fueron erradicadas y el puente quedó con el nombre de los Hnos. Clark. Fue Juez Repartidor de Aguas de la 1ª sección por 66 años el padrino de René León, Manuel Caiceo Villalón.

la Estación de Ferrocarril en los terrenos comprados al señor Bezamat⁴, ubicados en la Alameda del Recreo. “Lo cierto es que, en 1890, el edificio de la estación ya estaba completamente terminado” (p. 37). Por su parte, por el lado argentino se comenzó en 1887, según los planos y estudios técnicos de los hermanos Clark. La construcción del ferrocarril por el lado chileno significó una serie de adelantos para la ciudad de Los Andes por el aumento de la población, del comercio local y se modernizaron varios servicios públicos.

El texto continúa con el relato de los distintos acontecimientos que se fueron dando, como por ejemplo, la adquisición de materiales y herramientas para la construcción y la contratación de trabajadores, los daños por aluviones en parte del trazado, la inauguración oficial de los inicios con la presencia del presidente Balmaçada, banquete a los hermanos Clark en el Club de La Unión de la ciudad, la nominación del ingeniero suizo Alfredo Schatzmann como jefe y responsable de los trabajos en el lado chileno, la colocación de policía para el ferrocarril, la necesidad de contratación de trabajadores extranjeros -lo cual provocó la primera huelga-, la oposición del propietario de la Hacienda El Sauce por paso de la vía férrea, los trabajos en la puntilla rocosa de Coquimbito, los primeros trabajos en dirección a la cordillera por terrenos de la Hacienda mencionada de Marcial Ocampo y canal Santa Rosa, la decisión de construir túneles helicoidales para la alta cordillera, el llevar suministro de energía eléctrica para la perforación de los túneles. Los túneles y sus longitudes por el lado chileno son: “(...) Juncal, 1104 m; Juncalillo, 1275 m; Portillo, 1885 m; Calavera 3750 m y la Cumbre 3144 m” (p. 75). Por el lado argentino son: “(...) Las Leñas, 690 m; Las Cuevas, 850 m y la Cumbre 1921 m” (Ídem). Como puede apreciarse la situación por el lado nacional es más complicada, justamente porque desde la ciudad de Los Andes a la

⁴ El mismo señor Bezamat en el siglo XX le vendió un lote colindante a los Hermanos Maristas en donde se construyó el edificio definitivo del Instituto Chacabuco que transitoriamente había funcionado en dependencias de los Padres Asuncionistas en la misma Alameda (al frente), quienes, a su vez, estaban a cargo de la Parroquia de La Asunción.

cumbre de la cordillera hay solo 61 km; en cambio por el lado argentino desde Mendoza a la cumbre la distancia es de 178 km., es decir la pendiente es más suave. Por otra parte, hubo nuevos problemas laborales en julio de 1889 “(...) ya que un subcontratista no había pagado los jornales correspondientes a sus obreros en más de tres semanas” (p. 81). Por lo mismo, “(...) las cosas no eran fáciles en aquella época. Había muchos problemas de transporte, de la relación entre los trabajadores en que fácilmente se llegaba a los enfrentamientos de hecho, aún por medio de las armas” (p. 93). A su vez, “(...) en la ciudad se veía con asombro la valentía de los trabajadores que debían desarrollar su duro trabajo en medio de la cordillera, en tiempos invernales en que su travesía, era de alto riesgo” (pp. 97-98) por las nevazones y avalanchas. Desgraciadamente, se produjo la guerra civil con el suicidio del presidente Balmaceda en 1891, lo cual significó la paralización de las obras con graves problemas para la ciudad de Los Andes por la cesantía que se produjo y la baja del consumo en el comercio. Pero “(...) los trabajos iniciados el 5 de abril de 1889, en la ciudad, llegaron en diciembre de 1890 al Salto del Soldado donde quedaron detenidos por problemas financieros y políticos por la guerra civil, hasta 1904 en que se reanudaron” (p. 123), abarcando 26 km. Lo realizado a 1904 por los hermanos Clark en la construcción del ferrocarril Trasandino fue reconocido en Francia por la revista *Le Génie Civil* enfatizando la tremenda tarea que ello significaba. Hay que señalar que la unión del Atlántico al Pacífico, es decir, desde Buenos Aires a Valparaíso existen en línea férrea 1490 km., de los cuales 1179 corresponde al lado argentino y 293 a la angosta franja de tierra que es Chile.

En 1896 es embargada la Empresa Clark por problemas de deudas; ese mismo año, en el lugar en que se encontraba el campamento de las obras del ferrocarril que se adecuaba como el Hotel Portillo⁵, un gran avance para los viajeros y los profesionales que tra-

⁵ Con el tiempo se convirtió en uno de los Hoteles más importantes con canchas de esquí, junto a la Laguna del Inca. En 1996 se realizó allí el Campeonato Mundial de Esquí. El autor de esta reseña acompañó al capellán P. Raúl Esparza, que fue a bendecir los andariveles de las canchas a través del ferrocarril Transandino.

bajaban en la obra. En 1898 se iniciaron tensiones entre los gobiernos de Argentina y Chile por problemas limítrofes en la frontera norte de Atacama, la cual se soluciona con los Pactos de Mayo, firmado por ambos países suscribiendo paz y amistad en 1902; dos años después se levanta el Cristo de los Andes enclavado en plena cordillera en el límite de ambos estados. Entre 1895 y 1903 hubo una serie de discusiones en torno al trazado desde Juncal a la Cumbre, situación que fue solucionándose con informes de especialistas, como el ingeniero Charles White y el belga Omer Huet. En 1904 el estado de Chile encomienda a Grace y compañía la reanudación de las obras provocando un júbilo en toda la ciudadanía de la villa de Los Andes y cargamentos de madera llegaban en buques al Puerto de Valparaíso y eran trasladados a los lugares de avance de las obras; se progresó rápidamente y desde el Salto del Soldado hasta Juncal se inauguró ese tramo de la línea férrea el 12 de febrero de 1906 con la presencia del presidente Germán Riesco, dándole importancia y solemnidad al acto; hizo recepción de la obra el Ministerio de Industrias y Obras Públicas. Ese mismo año, en abril bajo el alero de la Transandine Construction Company se funda el Club de fútbol Trasandino de la ciudad de Los Andes. Por otra parte, “(...) el 16 de agosto de 1906, la zona, en especial Valparaíso y sus alrededores fueron afectados por el gran terremoto que sembró muerte y destrucción. Las instalaciones de la obra en construcción sufrieron daños especialmente en Juncal (...). Felizmente, no hubo reportes de daños a personas o trenes de la empresa (...) solo caída de rocas sobre algunos tramos en la vía férrea. En la estación Juncal hubo algunos muros destruidos por el fuerte sismo” (p. 242). En enero de 1908 el presidente Pedro Montt visita las obras que ya llegaban a Portillo; finalmente “(...) el 16 de agosto de 1909 la perforación del túnel por el lado chileno llegó a la línea fronteriza entre Chile y Argentina” (p. 277) a través del túnel La Cumbre. Hay que subrayar que “(...) las primeras locomotoras adquiridas por el Ferrocarril Trasandino fueron dos unidades Hawthorne & Leslie que recibieron por nombre ‘José Manel Balmaceda’ y ‘Vicuña Mackenna’. Sus números fueron N° 1 y N° 2, respectivamente” (p.

289); duraron hasta cerca de 1966 en que se electrificó la línea férrea⁶. “Las ceremonias de inauguración oficial del Transandino se llevaron a cabo el 5 de abril de 1910” (p. 326), año en que se celebraba el primer centenario de la Independencia del país. La revista inglesa *Nature* publica una nota titulada ‘El Ferrocarril Trasandino’ el 15 de diciembre de 1910 en la cual “(...) el articulista John Evans, hacía un parangón entre los 12 días que había ocupado el naturalista británico Charles Darwin, en mayo de 1835, en el cruce de la cordillera desde Mendoza a Santiago y las 12 horas que tomaba hacerlo en el Transandino” (p. 304); a su vez, en la revista norteamericana *Scientific American* del 22 de enero de 1912 realiza un reportaje titulado ‘The first Trans-continental railway in South America from the Atlantic to the Pacific’, en el cual se indica que “(...) la cantidad máxima de hombres empleados en la construcción del túnel de la frontera, en el lado chileno, fue de cerca de 640 trabajadores. Por el lado argentino alcanzó en ocasiones a 1.000 (...). Con la excepción de unos pocos españoles, italianos e ingleses, el trabajo fue enteramente chileno” (Ídem). Las estaciones ya terminadas por el lado chileno eran: Los Andes, Vilcuya, Riecillos, Río Blanco, Juncal, Portillo y Caracoles. De esta forma, el Transandino se unió por el lado chileno con la línea que ya existía entre Los Andes y Llay-Llay con combinación a Valparaíso o Santiago y, por el lado argentino, con la línea ya existente entre Mendoza y Buenos Aires. Sin embargo, el clima, a veces jugaba una mala pasada, pues “(...) la combinación, que viajaba por segunda vez con pasajeros, tuvo que devolverse por el nevazón” (p. 338). Pero, a pesar de esas vicisitudes se iniciaron los viajes en tren en ambas direcciones, así, por ejemplo, en 1910, con motivo del Centenario de la Independencia de la República Argentina “(...) nuestra Escuela Militar debió viajar a Buenos Aires para participar en los desfiles y festejos que se realizaron en la capital argentina. Los

⁶ Este proceso de electrificación se había comenzado por etapas desde 1925. Por cierto, que hubo adquisición de unas locomotoras más pequeñas o tras conocidas como las locomotoras N° 3, N° 4, N° 5, N° 6, N° 7, N° 8, N° 9, N° 10, N° 11 y N° 12, algunas de adhesión y cremallera y otras de solo adhesión; también coches diversos de 1ª y 2ª y carros reja y bodega.

efectivos de la Escuela Militar viajaron en tren especial desde Santiago a Los Andes donde arribaron el lunes 16 de mayo de 1910. Al día siguiente, a primera hora siguieron viaje en un tren especial del Transandino con destino a Mendoza” (p. 339). Con el mismo motivo, “(...) a un mes y medio de la inauguración solemne del Ferrocarril Transandino, el presidente Pedro Montt⁷, llegaba a la ciudad de Los Andes, en un tren especial a las 19 horas del viernes 20 de mayo para iniciar a las 7 horas del día siguiente desde Los Andes a través de la cordillera, en un tren especial del Transandino con destino a Mendoza, para desde esa ciudad cuyana, abordar el tren que lo conduciría a través de las extensas pampas trasandinas, en camino hacia Buenos Aires con el objeto de participar de los festejos que la nación argentina del Plata, había organizado para celebrar con la mayor relevancia su centenario patrio” (Ídem), el cual era el día 25 de mayo. Algo similar ocurrió para el centenario de la Independencia de Chile en septiembre de 1910, pues arribó por el Transandino el presidente del país vecino, José Figueroa Alcorta, acompañado de su esposa e hija⁸, quien arribó el 15 de septiembre a las 20 horas, en donde fue homenajeado por diversas autoridades y vecinos de la ciudad; a las 22 horas prosiguió viaje a Santiago en tren especial dispuesto por el gobierno chileno; también lo hizo el Colegio Militar, quien arribó a Los Andes, el 11 de septiembre y pernoctó en la ciudad tres días, antes de continuar a la capital chilena. Sin embargo, “(...) los primeros tiempos de la operación del ferrocarril, no estuvieron libres de problemas y desgracias. Así fue como en el mes de septiembre de 1910, coincidiendo con la fiesta nacional del día 18, hubo un grave accidente que provocó la muerte del maquinista, del fogonero y del palanquero de un tren de carros vacíos de carga y pasajeros” (pp. 350-351); hubo varios más. Como puede apreciarse aún existían deficiencias en el Transandino que se fueron agravando por abusos e irregularidades de la empresa que incluso llegaron al senado. Pero la naturaleza también provocaba

⁷ Acompañado del ministro del Interior, senadores, diputados, ministros de Cortes, marinos y militares que componían la Comitiva Oficial.

⁸ La comitiva estaba integrada por 78 personas entre ministros y otras autoridades, entre ellas el arzobispo de Buenos Aires, Mons. Mariano Espinosa.

trastornos al Transandino por los grandes nevazones y avalanchas, como las del 6 de agosto de 1905, el 3 de septiembre de 1907, 23 de mayo de 1912 y 20 de agosto de 1912, entre otras.

En 1911 se inauguró un monumento a los hermanos Clark en Los Andes como “(...) un homenaje a los geniales inspiradores e iniciadores del Ferrocarril Transandino” (p. 429). En 1907 había fallecido Juan Clark en Valparaíso a los 68 años y Mateo falleció en Santiago a los 86 años en 1929.

A través de la vía ferroviaria no solo se trasladaban pasajeros, sino que también vacunos desde la Argentina, aunque en alguna ocasión trajo la fiebre aftosa a nuestro país. También hubo bandidaje con muertos en torno a la línea férrea, especialmente en la alta cordillera.

Después de 1910 por el Trasandino viajaron muchas personalidades de ambos países y a nivel internacional, como por ejemplo, “(...) el viernes 31 de marzo de 1916, dando prueba de la vocación de acogida de la ciudad que recibía a viajeros que iban y venían hacia o desde la Argentina, desde sus orígenes, arribaban a Los Andes, los delegados de varios países que se trasladaban a Buenos Aires, cruzando cómodamente la cordillera por medio del Ferrocarril Transandino” (p. 494); Mons. Ramón Ángel Jara, obispo de La Serena, acompañado de Mons. Carlos García, obispo de Trujillo, Perú (1914); los cancilleres de Brasil y Argentina que viajaron a Chile y firmaron el pacto ABC (1914); los Príncipes Enrique de Prusia e Irene de Hesse-Darmstadt (1914); el explorador británico Sir Ernest Shackleton y sus 22 acompañantes de la llamada ‘Expedición Imperial Transantártica’ que se adentró en la Antártica, fueron rescatados por el piloto Pardo de la Isla Elefantes y se fueron a tomar un barco desde Buenos Aires a Gran Bretaña, por Los Andes (1916); Carlos Gardel y su amigo uruguayo José Razzano viajaron a Chile (1917), quienes actuaron en el teatro Colón de Valparaíso, teatro Olimpo de Viña del Mar y teatro Royal de Santiago; el piloto Dagoberto Godoy a su regreso de Mendoza a donde llegó atravesando la cordillera en un pequeño avión (1918); llega a Chile el Maharajá

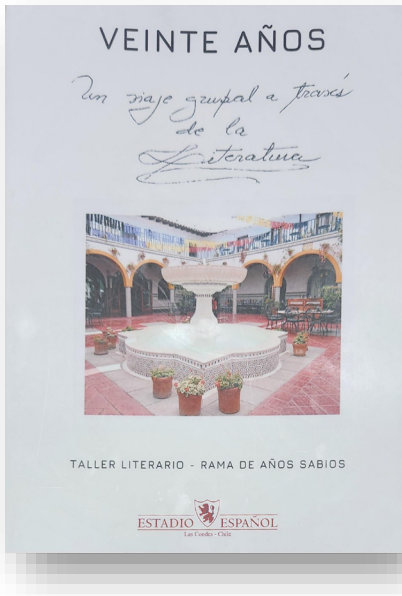
de Kapurthala (1924); visita del Príncipe Humberto de Saboya, heredero del trono de Italia (1924); el presidente Arturo Alessandri, suspendido de sus funciones por una asonada militar, viaja al exilio, acompañado por los embajadores de Argentina, Manuel Malbrán y de Estados Unidos, William Miller Collier (1924) y su regreso triunfal al año siguiente⁹; Joaquín Edwards Bello, Premio Nacional de Literatura 1943 y Premio Nacional de Periodismo 1955 viajó a Europa pasando por el tren Transandino (1925); Eduardo de Windsor, Príncipe de Gales vino a Chile (1925); arribo a Chile del presidente electo de Paraguay, José Guggiari (1928); José Ortega y Gasset viaja a Chile (1928); el destituido presidente Carlos Ibáñez del Campo camino al exilio (1931); la cantante y actriz Libertad Lamarque (1945); el presidente José Domingo Perón visita Chile y el presidente Carlos Ibáñez lo acompaña en su regreso (1953) y en Las Cuevas “(...) se inauguraron la Villa Eva Perón y la Plazoleta General Ibáñez” (p. 755).

Lentamente el sueño del Ferrocarril Transandino se fue abandonado y dejó de funcionar definitivamente en 1984.

A través de todo lo expuesto en este extenso libro se puede apreciar con diversas fuentes de cada momento histórico, el gran esfuerzo que significó construirlo para concretar la visión futurista de los hermanos Clark de concretar la unión de los puertos de Buenos Aires y Valparaíso no solo para aumentar el comercio y el traslado de personas, sino que para unir a ambos países en la cooperación y en la paz, representada en el Cristo Redentor construido en la cumbre de la Cordillera de los Andes, como al mismo tiempo el auge e impulso de la ciudad de Los Andes que se fue transformando en el primer Puerto terrestre de Chile. Por lo cual, es importante adentrarse en su lectura para comprender mejor el desarrollo de los pueblos y gozar con la nutrida información que entrega al lector su autor, René León Gallardo.

⁹ Había estado en Roma y logró conversar en el Vaticano para que, a su regreso, en la nueva constitución de 1925 se estableciera la separación de la Iglesia Católica del Estado.

Libros



Estadio Español, Taller Literario-
Rama de Años Sabios

*Veinte Años Un viaje grupal a través
de la literatura*

Santiago de Chile

Editorial Arttegrama, 181 páginas

Jaime Caiceo Escudero

jcaiceo@hotmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-2808-140X>

En el mundo actual se habla de *educación continua* porque el conocimiento va cambiando rápidamente, pero también centros universitarios y de otra índole, utilizan este tipo de educación para enseñarles y mantenerles activos mentalmente a los adultos mayores. En ese contexto se ubica este texto.

El presidente del Estadio Español de Santiago de Chile señala en la Carta de Presentación que este libro “(...) recoge el paso fructífero de un número significativo de adultos mayores que lo han integrado. También, da cuenta del trabajo diligente y generoso de nuestra socia que, desde su inicio y todos estos años ha estado a cargo de la dirección del taller; me refiero a la profesora y escritora Estela Socías Muñoz” (p. 7).

La autora del taller, el cual consistía en enseñar a los adultos mayores del Estadio Español a aprender a leer e interpretar libros clásicos de la literatura universal y nacional y, a partir de ello a dar rienda suelta a su creatividad, escribiendo poemas o pequeños ensayos a partir de lo enseñado en el encuentro de los miércoles de cada semana durante todo el año; al final de cada período se publicaba una revista o un libro con los mejores trabajos seleccionados. Estela Socías, expresa al respecto: “A lo largo de estos 20 años, el taller ha sido un refugio para más de 70 socios de esta institución, aportando su voz única al coro colectivo. Las páginas de los libros y revistas publicadas reflejan no solo el talento individual sino también el espíritu de comunidad y colaboración que ha caracterizado el taller en nuestra aula. Cada obra escrita, cada historia contada, ha contribuido a construir una memoria colectiva que perdurará como legado de esta institución” (p. 9).

Uno de los participantes indica: “Más de dos mil horas de lecturas, conversaciones, charlas, reflexiones, escucha atenta y, algunas de ellas, dedicadas a ilustres visitas, quienes ampliaron y enriquecieron nuestro acervo cultural e intelectual en torno a la Literatura con sus eruditos coloquios. Cuatro lustros, del otoño de nuestra existencia, dando testimonio oral de inspirados apuntes individuales, redactando relatos y cuentos, modelando versos y estrofas; todo dispuesto sobre una amplia mesa fraternal para ser apreciado y analizado por cada participante” (Moure, F., 2024, p. 13). Este testimonio revela la exquisitez del lenguaje alcanzado, gracias a las enseñanzas de la Profesora Socías.

Por su parte, la alumna María Inés Lastra, menciona a las principales visitas recibidas durante estos años y que refleja el alto nivel de ellas: (1) Pedro Olivares, actor y docente de la Universidad Mayor. (2) Mercedes Alfaro, Embajadora de Panamá en Chile. (3) María Cristina Dittborn, Asistente Social y miembro del directorio de la Red de Orientación en Salud Social. (4) Delia Domínguez, escritora. (5) Carmen Berenguer, poeta. (6) Marcela Lechuga, Psicóloga y escritora del libro *Así es la vida*. (7) Patricia Tagle de Rokha, nieta del escritor Pablo de Rokha. (8) Juan Antonio Massone, escritor y

Miembro de la Academia Chilena de la Lengua. (9) Karen Platt, experta en literatura infantil y juegos. (10) Raúl Zurita, escritor, Premio Nacional de Literatura (2000), Premio Iberoamericano Pablo Neruda (2016 y Premio Reina Sofía de Poesía Latinoamericana (1920). (11) Carmen Gloria López, periodista y escritora. (12) Hernán Rodríguez, periodista, cientista político y escritor. (13) Edmundo Moure, escritor. (14) Reynaldo Lacámara, escritor, poeta, expresidente de la Sociedad de Escritores de Chile (SECH) y (15) Roberto Rivera, escritor y expresidente de la SECH (pp. 15-16).

Luego viene la presentación personal y de algunos de sus trabajos seleccionados para este libro de los estudiantes adultos mayores que han participado últimamente en el Taller de Literatura; ellos son:

1.- Alda Mocelli, Contador auditora quien señala que solo “(...) este año entré al taller Literario, estoy feliz porque nuestra profesora y mis compañeros son acogedores, saben mucho, yo estoy aprendiendo de ellos; no es fácil, tengo que aprender mucho” (p. 19). Presenta dos pequeños ensayos: ‘Pin-Pon’ y ‘Mi nieta Tpty’. En ello revela que se está iniciando adecuadamente en la escritura creativa.

2.- Blanca Clavero, nació en Badajoz, España, es viuda y vive en Chile con su hija y nieta. Ha estado cinco años en el Taller e indica que ojalá “(...) pueda dejar una pequeña huella de mi paso por él y de haber encontrado acogida y cariños de todas las integrantes del taller y de Estela Socías” (p. 25). Presenta un hermoso ensayo sobre ‘El hombre queda cesante’.

3.- Esteban Bastarrica, huérfano criado por sus padrinos; en su vida laboral incursionó en el teatro y la literatura. Se exponen 3 pequeños ensayos (‘Fin de año’; ‘Final’; ‘Tiempos apocalípticos’) y 6 poemas (‘Amnesia o pesadilla’; ‘¿Dónde están? Donde estamos’; ‘El niño que ya no lo es’; ‘Herencia racista’; ‘Nido vacío’ y ‘No se vayan’).

4.- Fernando Moure, séptimo hijo de padres de origen hispano siempre ha sido ávido de conocimiento y explorador incansable de sí mismo. Presenta 3 sugestivos ensayos: ‘Libros de viejo’; ‘La tormentosa fiesta de los escritores’ y ‘La güija’.

5.- Gloria Torrente, fallecida en el 2023, nacida en Barcelona, una alumna muy cumplidora que traía sus trabajos realizados siempre. Se exponen 6 reflexiones ('La puerta'; 'La playa'; 'El sol'; 'El celular'; 'El loto' y 'La tele') y 7 cautivadores ensayos ('El perrito Tom'; 'Cuento para niños'; 'Cuando hayas elegido un hombre no vayas a cambiarlo'; 'La bailarina'; 'Mi vida en España'; 'Miedo' y 'Si los perros hablaran').

6.- Gustavo Piñeiro, ingeniero que ejerció su profesión por más de 50 años, casado con 3 hijos y 7 nietos. Se manifiesta con un poema ('Coplas de amor maduro') y 5 cautivantes ensayos ('El principio del paraíso o la biblioteca Antonio de Nebrija'; 'El legado de la tía Jane Elizabeth viuda del Barón Van Ryselberger'; 'La alforja perdida'; 'El escritor y el librero' y 'La taberna de los poetas ciegos').

7.- Isabel Campos, lleva 3 años en el Taller e indica que "(...) cada día crece el interés en mí, por participar más activamente en las actividades que prepara con tanto entusiasmo nuestra entretenida y querida profesora Estelas Socías" (p. 81). Presenta un melancólico ensayo ('Miradas tristes').

8.- Luis Baeza, hijo del campamento Sewell en la Cordillera de Los Andes, ubicado en Rancagua. Exhibe 3 encantadores ensayos ('Baila con la escoba'; 'Primer beso de despedida' y 'Bajo las escalas').

9.- Juan Mendicute, vecino de la comuna de Las Condes, casado con cuatro hijos. Muestra un extenso ensayo ('El campanario se desplomó').

10.- Manuela Vicente, fallecida, nacida en España y en Chile se tituló de Químico Farmacéutico. Se exponen un poema ('Romance del niño y la mar'), 4 reflexiones ('Plenilunio'; 'Balada otoñal'; 'Reflejos dorados' y 'Paternidad') y un ensayo ('El recuerdo').

11.- Margarita Larrea, natural de la comuna de Ñuñoa, ha participado 8 años en el Taller. Expone 2 sugestivos ensayos ('Mundo de niños' y 'Libro para Ferenc').

12.- María Isabel Águila, Profesora de Educación Básica y Artífice en Ornamentación Pública. Presenta un poema ('Testigo silencioso'), 17 reflexiones ('Donde pongo el ojo pongo la bala'; 'Juntos hasta que la muerte nos separe'; 'Meditaciones de un labrador escudero'; 'La belleza de Cleopatra en los tiempos actuales'; 'Los tejos estaban tirados'; 'Extinción'; 'La culpa no era de él'; 'No en vano estuvieron los moros en España, dando origen al juego de ajedrez'; 'Amigos secretos'; 'Biografía de un alfiletero'; 'Hoy se casa la novia que era mía'; 'El juez emite el veredicto'; 'Vampiro que asaltó un banco de sangre'; 'Desagravio'; 'Confundiendo la realidad'; 'Todos estaban nerviosos' y 'Una noche muy especial en el medio oriente') y dos ensayos ('El dolor' y 'El jardín de sus sueños').

13.- María Rosa Mas, nacida en Barcelona y residente en Chile por muchos años. Motivada por la profesora Estela acaba de terminar un libro sobre sus memorias como legado a sus hijos, nietos y bisnietos. Expone 3 motivadores ensayos ('Pensamientos'; 'Un cuento' y 'Pasión').

14.- María Soledad Ureta, viuda y vecina de la comuna de Las Condes. Hace tres años que participa en el taller y señala que "(...) me ha llenado el alma" (p. 133). Presenta 5 interesantes ensayos ('A Nicolás le gusta leer y no le gusta la comida que le dan en el colegio'; 'Divagaciones de una tarde templada'; 'La cocinera un personaje importante'; 'Días de calor' y '¿Qué sucede cuando te hacen ser lo que no quieres ser?').

15.- Marina Diez, con padres de raíces hispánica, separada con 3 hijos y 9 nietos. Nos dona su 'Poema'.

16.- Mónica Espósito, natural de la comuna de San Fernando, Socióloga y Mediadora Familiar. Manifiesta respecto al "(...) Taller Literario, dirigido por Estela Socías, ha sido para mí un espacio de formación en conocimiento y análisis literarios, aprendizaje de técnicas de escritura e intercambio con valiosas personas que han enriquecido mi vida, después de jubilar" (p. 149). Exhibe 4 atrayentes ensayos ('Un ataque de nervios en el Teatro Colón'; 'Conflicto de roles'; 'Tensiones internas' y 'Observaciones callejeras').

17.- Patricio Smith, fallecido el 2023, empresario, maratonista y triatleta; promovió la publicación del libro *Atletismo chileno: 1914-2005*. Nos deja de recuerdo un poema ('La primavera').

18.- Sonia Orge, soltera de raíces hispánicas e italiana. Asistente Social y Licenciada en Ciencias Sociales. Ha sido alumna del taller desde su creación, o sea, hace 20 años. "He ganado dos concursos, el primero del Lar Gallego, en conmemoración a Rosalía de Castro, en que obtuve el tercer lugar y en concurso del Departamento Social y Cultural del Estadio Español una mención honrosa" (p. 165). Nos ofrece un poema ('Soldados de Solamina') y 5 profundos ensayos ('Los zapatos de Maruja'; 'Homenaje a nuestro árbol'; 'La espiritualidad de una ciudad'; 'Aromas de mi tierra' y 'Traicionada').

Como se puede apreciar al recorrer las páginas de este libro, se puede concluir que el Taller de Literatura que ha dirigido la profesora y académica de la Universidad Mayor, Estela Socías Muñoz ha logrado enseñarles a las estudiantes, adultos mayores, técnicas de comprensión lectora y escritura en diversos estilos literarios, pero especialmente ha despertado en esas personas su creatividad que se refleja en lo que se presenta por cada uno de los 18 autores, en que los ha conducido a algunos a reflexiones filosóficas y ensayos del entorno social y cultural en que ahora se habita como asimismo el cuidado de la naturaleza, "nuestra casa común" como nos señala el papa Francisco. Se le hace honor a *Los Años Sabios* de los adultos mayores. Por todo lo anterior, es interesante adentrarse en la lectura de este libro.