



Nuestras vidas son los
trenes que van a dar a...

¿O eran ríos, no trenes, hacia la mar, según Manrique? El mar, la mar, siempre el mar, decía Alberti, recordando su infancia marinera. Yo no nací en el Mediterráneo, pero lo veo ahora, desde el tren que me lleva a Barcelona. La luz agria del amanecer apunta por levante, por Peñíscola se desangra el horizonte y ya en Amposta surge un sol rojo y redondo como una moneda sobre el mar color vino, ἐπὶ οἴνοπα πόντον, que decía Homero. No hay estampa contada con más belleza que la de don Quijote frente en la playa de Barcelona. Había llegado el maltrecho caballero muy de noche y se quedó esperando el día a caballo como estaba. Y, por fin, “comenzó a descubrirse por los balcones del oriente la faz de la blanca aurora” ..., y “dio lugar al sol que, un rostro mayor que el de una rodela, por el más bajo horizonte poco a poco se iba levantando... Y vieron el mar, hasta entonces dellos nunca visto, espaciosísimo y largo, harto más que las lagunas de Ruidera”.

Suspense y atónito quedó don Quijote a la vista del ancho mar y la salida del sol como una rodela: un escudo redondo. Ahí está el quid: ver el mundo y la naturaleza mensajeros de tu destino. El sol/rodela es signo, sin duda, de su ministerio de caballero sin fronteras sobre Rocinante, jaco sufrido, todo piel y

huesos, que era a un purasangre del hipódromo lo que el tren del Vasco de mi infancia a este alado AVE que galopa a 300 km por hora. El pensamiento del viajero flota sobre el mar del tiempo, muy machadiano:

aquel tren, al caminar,
siempre me hacía soñar.

Jamelgos y corceles

El tren de la memoria circula ahora camino de Oviedo y en el vagón de tercera un mozalbete ingenuo desea un viaje feliz por la vida: *heureux qui comme Ulysses a fait un bon voyage*. Va a estudiar filología. Supone que todos los caminos van a Ítaca, pero no sabe aún que Ítaca no existe. El tren del Vasco era un penco, un viejo jamelgo lleno de mataduras, con bancos de madera, el bombillón bamboleante del techo, ventanillas por cuyas juntas entraba la carbonilla y el humo de la maquina y la chapa de latón con el letrero PROHIBIDO ASOMARSE AL EXTERIOR. La locomotora fumaba y tosía como un minero con silicosis. Los pasajeros hablaban de vacas paridas, del Corpus de Nembra, de un muerto en el *pozu* San Antonio, el *probe*. Era el tren transallerano, de Moreda a Oviedo.

A bordo de este madrugador Euromed hay rumores quedos como de avión o frigorífico. Los

pasajeros callan,
escriben en el
ordenador,
¿auriculares,
señor? “, sonríe la
azafata con
uniforme azul y
pañuelito gracioso al
cuello. De pronto
suena un móvil que
tiene algo de grillo.
En el monitor del
techo hay un
documental sobre el
monito tití de cabeza
negra de la
Amazonía y luego
quizás un *western*
con forajidos mal
encarados asaltando
a tiro limpio el tren
de Abilane. En este
tren no hay
traqueteo, ni
chacachaca, ni
botijo, ni la charla de

EL TREN DE MAERA

Xibla, xurnia y escargata,
nun tien ruees, tien cien pates,
tose, puxa, escupe, apreta,
echa fumo, patalea...^{[L] [SEP]}
¡Ya salimos de Morea!

*Chacachaca,
chacachaca...*

Desde el bancu de maera
de mio vagón de tercera
veo un arbolín pasar^{[L] [SEP]}
y una mula na escombrera.
¡Voy pa Oviedo, a estudiar!

*Cacachaca,
chacachaca...*

Veo por la ventanilla^{[L] [SEP]}
una gotina esbariar.^{[L] [SEP]}
En los güeyos, carbonilla,
y en un túnel, al entrar,
danme ganas de yorar.

*Chacachaca,
chacachaca...*

Al pasar Soto Ribera,
^{[L] [SEP]}ta la niebla puñetera
^{[L] [SEP]}y el Nalón corre hacia el
mar.

Fai frío, orbaya fuera.^{[L] [SEP]}
¿Vas pa Oviedo a estudiar?

*Chacachaca,
chacachaca...*

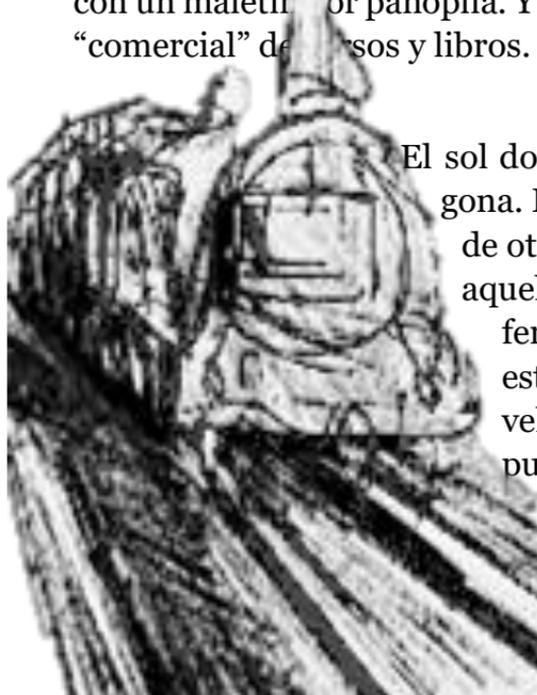
Aquel tren, al caminar

los trenes antiguos, ¿usted gusta? –decía la mujer sacando una manzana de la bolsa o un bocadillo de chorizo—, ni los silbidos de aquellas locomotoras en celo que repartían por la llanura “chisperío de carbón, abrasado con oscura malignidad de diablo”. Este tren no es un lento rocinante, aunque sus jinetes van a lidiar fieras batallas de negocios en Barcelona con ejecutivos Curaculiambrós, que ese es el nombre que tenían las multinacionales de la antigua caballería. La mayoría de los pasajeros van con un maletín y una panoplia. Y uno no es más que un “comercial” de papeles y libros.

El tren existencial

El sol dora el campo de Tarra-
gona. Es una mañanita tibia
de otoño. A diferencia de
aquellos lentos jacos
ferroviarios, el viaje en
estos trenes es seguro,
veloz, silencioso y
puntual, sin

sorpresas durante el
trayecto, sin
emoción, sin la
inquietud de la



llegada. Y sin
asombro y
estupefacción no
hay lírica ni
filosofía.

Solo los viajeros con “carné oro” (oro: eufemismo de viejo) podemos enhebrar recuerdos e imágenes de los negros trenes de la infancia, los duros trenes de la infinita posguerra, los trenes inolvidables de nuestra vida. Neruda nunca olvidó el tren “rastreros” que conducía su padre en Temuco (Chile) para tender balasto en la vía:

ronco tren desmayado,
enrojecido:
agoniza el carbón,
suspira el humo,
y maternal la máquina
suspira...”

Otro tren sale del túnel de la memoria. En la estación de Oviedo un altavoz poderoso da un aviso tan largo que es como unas mercancías de palabras: "tren--correo-procedente-de-Gijón con-destino-a--León-estacionado-en-vía--dos-va-a-efectuar-su - salida." Son las dos de la tarde. El grupo de colegiales vuelve al internado carrionés tras las vacaciones de Navidad. El cielo es gris, como corresponde a un

ocho de enero en tierras astures. El chirrido de bielas mueve las ruedas, el tren se pone en marcha, desde la ventanilla se ve alejarse a los familiares, quietos en el andén. Chacachaca. Antes de pasar el túnel de la Perruca, que “trascomba” la cordillera, un viajero lee un periódico sábana con un titular a toda página: “Camus est mort”. El estudiante de catorce años sabe algo de francés y se alegra de entender parte del titular *—est mort—*, pero pasarán ocho o diez años hasta que lea con fervor a Camus, y con dudas a Sartre —la nada, el absurdo, el ser para la muerte...—. Entonces se hará un poco existencialista, para lo cual hay que ser un poco solitario por dentro. Tenía veinte años y leía también poesía “desarraigada”, tremenda. Leía a Blas de Otero: “esto es ser hombre: horror a manos llenas”; “ser —y no ser— eternos, fugitivos”. Aprendía algo de la vida en los libros. Pero descubría también que había huelgas de mineros y gente que viajaba en el tren del miedo, del dolor, de la soledad, de los días sin estaciones, como aquella mujer de un poema de Dámaso Alonso, de su libro de posguerra *Hijos de la ira* (1944), cuando Madrid era un millón de cadáveres:

que ha venido en un tren muy largo,
y estaba sola,
ha viajado durante muchos días

y durante muchas noches,
se asomaba frenética a las ventanillas,
gritando y retorciéndose,
ha sentido siempre
una tristeza que era como un ciempiés monstruoso
que le colgara de la mejilla,
y estaba sola,
y ha comenzado a correr por los pasillos del tren,
de un vagón a otro...

Aquellos trenes-destino, derechos a la estación término ya no se ven, no se piensan. Vivimos tiempos descreídos, consumistas, veloces, de subir y bajar. Trenes líquidos, que diría Baumann. Ya no importa la llegada, aunque es lo que más importa a los viajeros “senior” (la publicidad rehúye la palabra viejo), los que no olvidan los trenes de la infancia, los trenes de posguerra, los trenes atestados de

Cámara de los Lumière: caja con objetivo y película perforada de 35 milímetros que se hacía rodar mediante una manivela





No me dejes,
mi amor,
solo ante
el peligro
porque la
muerte
viene
en el tren
de las doce
en punto

(letra de la canción del
filme)

guatemaltecos que quieren llegar a California, los trenes en los que ya no están las personas que hemos querido. La vida es un largo convoy de recuerdos y de estaciones que se quedan atrás.

Trenes de cine

Hasta hace medio siglo el tren inspiraba más poesía y relatos que los coches y los aviones. Una tarde de enero de 1896 los parroquianos de un café de París asistieron, previo pago, a la proyección de unas “imágenes movimiento” (las “vistas”, se llamaron al principio en España). Cuenta la leyenda

que algunos espectadores se levantaron de la silla y salieron aterrorizados porque creyeron que se les echaba encima la locomotora de un tren humeante que entraba en la estación de La Ciotat. Así nació el cine como espectáculo. Los hermanos Lumière acababan de conseguir por primera vez una doble impresión: la profundidad de campo (la imagen abarca más que el ojo con un objetivo de gran angular) y la impresión de movimiento con el tren que entraba en el andén y los pasajeros que venían hacia la cámara y desaparecían por un lado. Las películas son el tren, no la estación, decía Godard. Como aquel tren amenazador, el viaje es una conciencia en movimiento, y, por ello, un presagio, o tal vez una amenaza.

De todos los trenes del cine me quedo con aquel que deja atrás un dolorido fracaso, pero no la utilidad de una lucha y la consistencia de un sueño. Un tren de 1909 sale fatigoso de la estación de Ferrara y en el andén un viejo socialista toca al acordeón *La internacional*. Vimos *Novecento I* en 1976, recién nacida la libertad tras el interminable túnel de la dictadura, pero ya sabíamos la letra de un himno insumiso y fraterno: *¡Arriba, pobres de la tierra, en pie famélica legión...!* El asmático y plebeyo acordeón dice lo que es (quizás) la vida,

según Pío Baroja, "una melodía vulgar, monótona, ramplona ante el horizonte ilimitado..." Bertolucci narra la revolución de los miserables campesinos de la llanura del Poo, cerca de Ferrara, a principios del siglo XX, contra los explotadores terratenientes y el nacimiento del fascismo.

La comarca ferraresa se sume bajo el *foscchio* — "fosquío", la niebla— de octubre a abril, pero hay mañanitas tibias de invierno en las que el sol se filtra sobre la ciudad de los condes Estenses. Ferrara conserva a la perfección su traza renacentista. En la plaza de la catedral de piedra rosada se puede saborear una copita de vino blanco con "dolce retrogusto amaragnolo", como quien paladea la nostalgia de aquel lejano amor perdido, que nos ha dejado un dulce retrogusto amarguillo. En la película de Bertolucci tiene importancia un canal que quizás llegase al mar de Comacchio, donde por 1920 veraneaban las familias ferraresas adineradas. Entonces los trabajadores de la hacienda de la Berlinghier ya habían entregado las armas. La gran novela de Giorgio Bassani *El jardín de los Fizzì-Contini* relata la historia de una rica familia judía hasta su captura por los nazis en 1942 y los amores iniciáticos de Micòl, aquella jovencita que iba en bicicleta al liceo Ercole I, jugaba al tenis y desconocía

las penurias de los campesinos sometidos al *padrone* chulo y fascista. Al final de la película el tren se aleja y el himno rojo del viejo acordeonista subraya la epopeya. La vida es un tren en marcha.

Y un tren es despedida. Gary Cooper, recién casado, espera solo ante el peligro la llegada del tren con el pistolero que viene a matarlo, El tren de las doce en punto, en el alto mediodía (*High noon*, título original). *El amor era sol. / Todo completo. / ¡Las doce en el reloj!* (Jorge Guillén). Gary Cooper y Grace Kelly iban justo a iniciar su luna de miel, pero la muerte viene en tren. Amor o muerte, eros o tánatos. *Do not forsake me, oh, my darling*, no me dejes, mi amor, dice la melodía durante 70 de los 84 minutos que dura la historia. No me dejes. ¿Será el amor una larga despedida?, afirmaba con pregunta retórica Pedro Salinas.

Trenes de humana mercancía

El cine nació con un tren y la historia del siglo XX se puede contar con los trenes de película, el tren revolucionario de Pancho Villa, los trenes coloniales de la India, el expreso oriental —y allá al fondo, Estambul— con *ladys ricachonas* en cabinas de caoba, Franco y Hitler en el andén de Hendaya, los trenes nazis, como aquel que el 2 de setiembre de

1944 condujo a Ana Frank de Westerbork a Auschwitz, y el que llevó a Primo Levi al mismo campo de concentración en un vagón de mercancías en un *Biggio all'ingiù, verso ir fondo* (un viaje hacia abajo, hacia el fondo). Y los trenes estalinistas hacia el gulag, los vagones con vagabundos o pordioseros

(*Los* pasan trenes nocturnos, subrepticios,
jueves, rebotantes de humana mercancía:
manos de obra barata, ejército
vencido por el hambre
—paz...—,
otra vez desbandada de españoles
cruzando la frontera, derrotados
—...sin gloria.

milagro, de Berlanga), los trenes de extraños criminales (“el tren nos hará siempre pensar en un crimen que huye”, greguería de Ramón), de emigrantes aceituneros con chorizos en la maleta de madera, los trenes del exilio y de la emigración, los del poeta Ángel González:

Locomotoras como novias

Del asombro y del anonadamiento ante el misterio nació la filosofía y la poesía épica. El sábado 28 de octubre de 1848 se inauguró el ferrocarril Barcelona. Un hecho pasmoso que solo se puede relatar con aires épico-líricos.

Dos días después del primer viaje inaugural que “hizo de dos ciudades una sola, el cronista del *Diario de Barcelona* da voz a los espectadores que veían “la in mensa mole de carruajes que se mueve con asombrosa rapidez” y que al paso de la locomotora les “latía en el pecho el confuso sentimiento de pasmo.

En los campos huían espantados caballos, bueyes y rebaños... Y un poeta pedestre compuso esta lapidaria redondilla:

Toda la España aplaudió
al genio de Barcelona
que con valor proporciona
ir volando a Mataró.

El asombro y la maravilla que causaban los primeros trenes desataron la pluma de los

periodistas, que se sentían como los primeros cronistas de Indias, y movió a los poetas con impulso homérico, sólo que en vez de cantar la cólera de Aquiles, celebraban el poderío y la velocidad de los trenes. Admiraban la velocidad de centauro de aquellos trenes que pasaban disparados “como flecha salida del arco”. Ver-nardo López García componía estos ripios en 1867:

Raudas, hirvientes, sonoras
corren cubiertas de galas
locomotoras con alas
más rápidas que las horas.

La fascinación desataba la fantasía y el deseo: “¡quién sabe si el hombre podrá algún día recorrer el espacio aéreo”. Pero para fantasía aquel redactor de *La Época* que comparó la locomotora inaugural de la línea Madrid a Aranjuez con una novia. Fue el 10 de febrero de 1851. La ceremonia fue como una boda fastuosa y multitudinaria, con el pueblo ocupando las alturas de Atocha, dando vivas delirantes entre cañonazos y música de bandas, y las correspondientes bendiciones. No era una, sino ocho las novias, “ocho locomotoras gallardamente adornadas, vomitando humor y vapor por sus

flancos y chimeneas, silbando ese quejido que la presión arranca al vapor, llenas de flores y vistosas guirnaldas, cual la desposada que va a la fiesta de bodas”. Cada locomotora tenía su nombre y su encanto: la *Francisco de Asís* corre velera..., la *Isabel II* era la más bella de todas y conducía seis magníficos carruajes de primera clase.

Al nombrar las cosas, en cierto modo las dominamos, las hacemos nuestras. Si desde Bucéfalo o Bavioca al más humilde jamelgo no ha habido caballo sin nombre propio, las locomotoras —que reunían muchos caballos de vapor— fueron bautizadas para que cada una tuviese su historial y su currículum, como las personas. Las cuatro del trayecto Barcelona a Mataró se llamaban *Cataluña*, *Barcelo-*

na, Mataró y Besós. El escritor Ignacio Aldecoa, el gran narrador de la épica cotidiana en los años 50, tiene un cuento perfecto sobre la máquina Santa Olaya, que en los años cincuenta, ya vieja, se fatiga, aceza, suelta bocanadas de humo, se ahoga arrastrando vagones de mercancías subiendo el puerto de ¿Pajares? Todas las mañanas Higino se toma su copita de orujo en la cantina y antes de subirse placa atornillada al costado de la máquina: Santa Olaja -I. Letras dorada

Está como un tren

El habla popular tomó la palabra tren para frases figuradas. *Perder el tren* es desaprovechar una oportunidad; *subirse al tren* es ser oportunista; *a todo tren* es actuar deprisa o sin reparar en gastos. ¡Vaya “tren de vida” que se gasta, decimos de un manirroto! Y un concejal que promete y no hace nada es como el tren de Arganda, que ni pita ni anda. Hace décadas, de una mujer despampanante se decía que estaba *como un tren*, o *como para parar un tren*, por la poderosa impresión de verla. Lolita maravillaba y anonadaba su paso tanto como el expreso Madrid a Hendaya. Era una imagen visionaria popular, según el maestro Carlos Bousoño. Un piropo, expresión reprobada hoy por el

sobre fondo rojo... A veces la llamaba “La Señora”, pero lo decían irónicamente, porque ellos no eran señores y una compañera de trabajo tampoco podía ser señora». En 1949 existían 2.679 locomotoras de vapor como San Olaja, frente a tan sólo 88 eléctricas. Entonces había clases sociales y ferroviarias.

¿Qué sería una persona sin nombre? Los trenes expresos tenían el suyo, como para que no se perdieran de noche en la árida estepa castellana, o para dotarlos de patria, de poesía o de destino tranquilizador: *el Rías Bajas*, *el Pío Baroja*, *el Francisco de Goya*, que era el tren-hotel (sic) Madrid-París, *el Unamuno*, un talgo Irún Barcelona. Qué ironía, pues para Unamuno el tren era “cárcel rodante que nos lleva presos”. El tren de París a Praga se llamaba Kafka, y no sé si aún existe. El *Costa Verde* te llevaba a Madrid a hacer oposiciones de profesor de instituto y te amanecía en Oviedo unas semanas después, y te bajabas de él como un marinero o un emigrante que vuelve a casa. En cambio, ahora, la gente del vagón se levanta, recoge el ordenador y sin conciencia de viaje, solo del desplazamiento, sigue sumisa el mensaje trilingüe (catalán, español, inglés) de la azafata.

—Senyores i senyors, propera parada Barcelona Sans. Fi del viatge. Renfe els agraeix ..., etc.

El tren, esa conciencia

Como el viajero aquel de la oposición guarda memoria de los temas que había empollado, se permite un viaje de cercanías en los trenes literarios. Al principio el arte subjetivó la asombrosa presencia del tren con metáforas muy retóricas. Mesonero Romanos lo comparó con un *toro* de mugido bronco. Ningún poema tan famoso como *El tren expreso* de Ramón de Campoamor, que ve salir el tren de la estación como *sierpe* solapada que sale del nido, y, ya en la llanura, *león* rugiente con melena de centellas... En 1852, un año después de inaugurarse el tren a Aranjuez, Carlos Domingo de Vila apelaba a los lectores para hacer creíble su entusiasmo: “¿No veis ese *monstruo* que asoma por la vía vomitando humo y despidiendo abrasadoras llamas? ¿No veis que se acerca veloz como el rayo... Ese *demonio infernal*... atraviesa como el pensamiento espacios inconmensurables...” El cronista basculaba entre la poesía y la filosofía: trenes como pensamientos. El ferrocarril fue argumento de la filosofía del progreso,

dogma de la fe en la ciencia, y de la redención del atraso secular.

Los estridentes trenes que derraman
por do van el progreso y la riqueza,

decía Zorrilla. El máximo evangelista del tren fue Víctor Hugo, que asoció el progreso a la Divinidad: la locomotora conversaba con Dios. No faltaron reniegos contra la velocidad y lamentos por la pérdida de la naturaleza bucólica. Pero nadie como Galdós entonó el himno al tren del progreso que viene de Europa, acorde con su ideología liberal:

«¡Oh ferrocarril del Norte, venturoso escape hacia el mundo europeo, divina brecha para la civilización!... Benditos los ingeniosos artificios que te abrieron en la costra de la vieja España... Él lleva y trae la vida, el pensamiento y ilusión aérea, comunica lo viejo con lo nuevo, a los españoles lleva gozosos a refrigerarse en el aire mundial..., y a los europeos trae a nuestro ambiente seco, ardoroso, apasionado. Por mil razones te alabamos ferrocarril del Norte, por nuestro, respiradero por donde escapan los densos humos que aún flotan en el hispano cerebro»

Del tren que se va o que nos lleva, la impresión. Claude Monet, a la cabeza de los pintores impresionistas, pintó trenes en la niebla y en la nieve

(El tren en la noche, 1875) para captar el efecto de la luz, el

color, el humo y vapor en un momento que detenga su fugacidad. Y hasta doce cuadros de la estación de Saint Nazaire con el reto de recoger la sensación de los viajeros en el andén y las máquinas bajo la techumbre acristalada y de hierros.

Y de la metáfora y la impresión, al símbolo. El tren pasó a formar parte de la poesía de la intimidad. Se asoció a un estado de ánimo, a una trayectoria vital, desde Machado hasta hoy, como en Carlos Marzal:

*el maldito tren de largo recorrido
con parada en nosotros.*

El tren fue alegoría existencial, como en el poema aludido de Dámaso Alonso, en el que una vieja mujer viaja en un tren nocturno, recorre los vagones en la noche (un estado de ánimo), que se quedan vacíos (la



soledad), esquivando lo oscuro —o sea, la muerte—, y con ese mareo, la náusea existencial:

El viaje termina pronto
y después ya no ocurre nada.

Así veía José Agustín Goytisolo su viaje suicida. El tren fue motivo y metáfora de la realidad histórica, de la guerra y de la posguerra, como el tren lluvioso de los heridos, con “sangre suelta”, *el silencioso, el doloroso, el pálido, el tren callado de los sufrimientos* (Miguel Hernández). García Lorca grita horrorizado en Nueva York contra la injusticia y la discriminación, contra la deshumanización de la sociedad moderna y la alienación, contra

los interminables trenes de leche,
los interminables trenes de sangre,
y los trenes de rosas maniatadas
por los comerciantes de perfumes.

Hay trenes del recuerdo, con “estaciones amarillas diluidas en la noche” (José Hierro). Nuestras vidas son los trenes, y nuestros trenes van a dar al hangar. *