

# PSICOLOGIA FERROVIARIA

**E**L POETA se resiste hasta lo último a reconocer la belleza viril de las criaturas mecánicas. Cuando mucho arriesga tímidos elogios. Las admira con recelo, como a los leones del zoológico, pues nunca hay la seguridad de que la jaula esté bien cerrada. A pesar de la aparente mansedumbre de las máquinas una fuerza destructora parece dormir en su interior. Todo mecanismo encubre una bomba de tiempo; sólo es cuestión de esperar que estalle.

Hay poetas de alcoba, de voz asmática, que habitan en las penumbras sentimentales. En cambio otros cincelan sus mejores estrofas al aire libre mientras respiran a pleno pulmón la transparencia de la luz. Pero ambos desconocen los encantos inauditos de la locomotora, que se desgañita sin objeto en la lejanía. Ser poeta ya no es peligroso, ya no significa jugarse la vida, como antaño, en cada palabra: el fuego se substituyó con matemáticas, la sensibilidad con fórmulas, la frescura de la gracia con ingenio bizantino, la pasión con la inteligencia. El poeta ya no es el explorador de continentes, el abanderado del pueblo, el intérprete de los dioses. Hoy los poetas duermen en sus sillones académicos: a los jóvenes los mueve el escepticismo y no la rebeldía; a los viejos la comodidad y no el sacerdocio. Ambos condenan la lucha y recomiendan la prudencia: son los últimos en comprometerse con la justicia, y los primeros en adular a las instituciones establecidas. Si nace un sol nuevo tratan de ocultarlo con la mano.

El advenimiento del ferrocarril abrió una perspectiva ilimitada a los trotamundos de la imaginación.

Para trasladarse de un lugar a otro cualquier medio es bueno, desde el velocípedo hasta el aeroplano; mas si se trata de saborear el viaje, como un caramelo enorme de varios colores, el ferrocarril es insuperable.

Desde que el hombre no practica el nomadismo ha sentido nostalgia de viajar con la casa a cuestas. Sentimiento que se manifiesta particularmente en los pueblos conservadores. El británico que no descuida el rito hogareño, los placeres del *five o'clock tea*, ni en medio del desierto, tuvo que ser fatalmente el inventor de la locomotora.

Los pueblos imprimen su carácter a sus inventos. Fulton, pragmático y poco sensible, con su máquina de vapor les cortó para siempre a los buques sus airoas alas; Stephenson, inquieto y amante de la comodidad, con su creación impuso el principio del hogar que se desliza.

Stephenson para crear el tren encerró las nubes dentro de una tetera —que los latinos por su temperamento nervioso miran como una cafetera—. El secreto de su maravilloso artefacto es muy simple. Aunó los símbolos del viaje y del hogar: las nubes y la tetera.

Desde luego que la peculiar naturaleza del paisaje inglés contribuyó al buen éxito del invento. El tren no habría podido ser inventado en el desierto. El viaje es una ilusión que requiere puntos de referencia inmutables.

Un antiguo filósofo afirmó: "el hombre es un ser estático, mientras que la na-

Por Carlos VALDES

turalaleza toda es dinámica. Cuando el hombre cree ir a la montaña es víctima de una ilusión de los sentidos, ya que, en realidad, la montaña viene a él." En otras palabras, el hombre camina siempre en una banda sinfín.

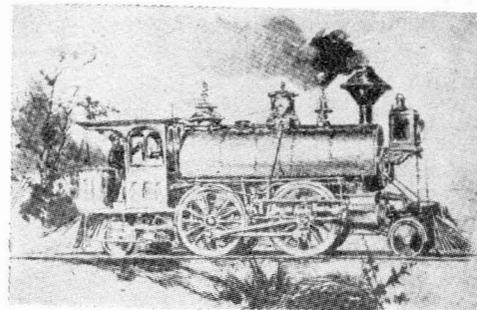
El ferrocarril demostró que aquel pensador estaba en lo cierto, y Mahoma equivocado.

El tren no sólo por su forma tiene algo de telescopio, sino porque muestra la realidad tal cual es: desde la ventanilla sorprendemos bandadas de árboles en pleno vuelo.

El tren no fue un verdadero hogar rodante hasta que apareció el coche-cama, santuario de la comodidad de los viajeros. Se cumplió el sueño del perezoso imaginativo: viajar sin salir del lecho. Los amantes del trabajo también encontraron la manera de hacer algo provechoso mientras dormían: acercarse a toda velocidad a sus ocupaciones. Y todos hallaron el fácil encanto de la cuna.

No sería remoto poder explicar el buen éxito del coche-cama por medio de una ciencia en pañales que ofreciera la solución de los misterios que atañen a la conducta siempre primitiva del hombre aparentemente sano; pero que sólo hay que rascar un poco sobre su corteza para descubrir luego una infancia latente fijada en las primeras impresiones que recibió siendo niño de muy tierna edad: las canciones interminables de cuna que la madre cantaba para dormir al hijito de su alma.

El coche-comedor vino a destruir uno de los placeres más exquisitos del tren. Antes el viajero llevaba su almuerzo en una canasta. Cuando el hambre lo molestaba no tenía más que meter la mano y sacar un emparedado. Era como merendar en el cine absorto en la película. Y si uno olvidaba el salero, cosa frecuente, ya había pretexto para entablar con el vecino una conversación que hacía más ille-



"parecían molinillos de café en día de campo"

vadero el trayecto. Además, se podía gozar del intercambio de manjares. Ahora el coche-comedor ha proscrito la sana costumbre de los almuerzos caseros. Quien desea comer algo suyo debe esconderse, como si cometiera un vicio vergonzoso. ¡Con qué lástima descubrimos a los pobres glotones que se ocultan en un rincón, incapaces de esperar la tardía llamada del coche-comedor!

El ferrocarril tiene una personalidad vigorosa que puede transformar el paisaje.

Uno se pregunta, cómo es posible que un montón de hierros trepidantes deje en la naturaleza huellas casi humanas. Las hierbas vecinas a las vías quedan cubiertas de un polvo rojizo de cansancio; los árboles enfermos de nostalgia en poco tiempo se tornan sombríos árboles de ahorcado; los pueblos que se apegan al tren se vuelven taciturnos de tanto ver pasar rostros extraños. Son pueblos improvisados que se levantaron de prisa temiendo perder el tren. En sus jardincillos crecen flores asfixiadas, y pollos flacos, con flaqueza suprema de plumero. Pueblos que están al borde del éxodo, siempre dispuestos a la emigración en masa a la menor noticia de climas más propicios.

La tripulación del tren contribuye a la amenidad del recorrido. Se contempla a la tripulación con curiosidad divertida: parecen seminaristas fracasados. Son hombres serios; pues la distancia marca con huellas de fatiga a los rostros. Enve-



—Saturday Review

"fue un verdadero hogar rodante cuando apareció el coche-cama"

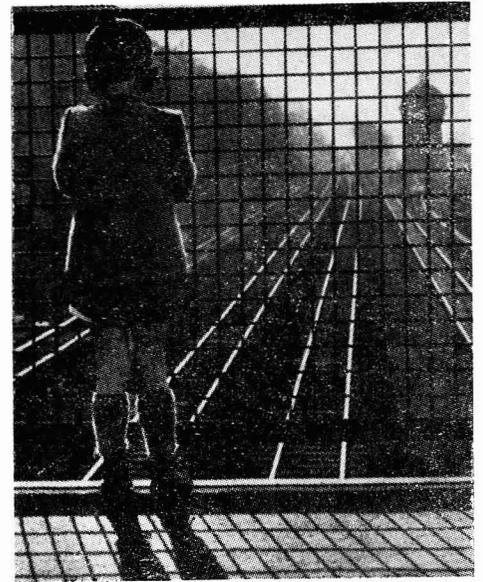
jecen prematuramente. Pero no se sabe con exactitud si son jóvenes avejentados, o viejos rejuvenecidos. Poseen un aire ambiguo, nunca se adivinan sus intenciones. Ignoramos si el que revisa los billetes se divierte a nuestras costillas, o nos presta un servicio valiosísimo perforando infatigablemente los billetes. Cuando aparece el mozo llamando a comer, no sabemos si nos hace un favor, o nos conduce como rebaño al matadero. El vendedor de revistas parece investido con la dignidad de un distribuidor de panfletos corrosivos, y la sonrisa beatífica, agrídulce, de un librero de la Buena Prensa. El más impenetrable de ellos es el que alimenta la caldera. Nos gustaría conocer las facciones del fogonero ocultas bajo el hollín, así sabríamos a que atenernos.

El silbato del tren es la invitación al viaje que ningún ánimo aventurero desoye, lamento de Marco Polo que lucha por eludir el lazo de la molicie oriental. El silbato del tren: animal herido que baja incendiando el monte, y le pone carne

pulcro nido salen sólo para morir. Su raza no se ha extinguido gracias al genio de la especie que los incubaba por millares. Sólo en manos infantiles perduran como trofeo de guerra.

A lo largo de las vías, lo mismo que en los carros, aparecen de trecho en trecho cifras esotéricas. Los muy enterados en los misterios del tren conocen tal vez su sentido; pero los viajeros nunca han encontrado la solución del enigma. Abrikan la sospecha de que son mensajes cifrados con los que se comunican los miembros de una secta de feroces anarquistas; pero en el fondo queda la incertidumbre. Muy poca gente pisa terreno seguro en matemáticas; todos desconfían de las estadísticas; al que se enfrenta con problemas infinitesimales lo ataca el vértigo. Estos números misteriosos son más indecifrables que los itinerarios que rigen la caprichosa marcha del tren.

El túnel: eclipse a cien kilómetros por hora. Los túneles son la mala memoria de los ferrocarriles, las lagunas mentales



—Photo magazin, München  
"líneas que se fugan como pez resbaladizo"

dos cosas es fácil de realizar. Los desocupados, por su parte, procuran hacer más complicado el tráfico de los viajeros. El medio común y corriente es obstruir el paso con excesos sentimentales, más estorbosos aún que los cargadores de equipaje. Los ociosos, como buenos sabios, parecen ignorar que para los entretenidos perder el tren significa una tragedia. ¡Qué tristeza da ver las luciérnagas de nuestro tren que desaparecen en la noche!

Viajar en el día, además de ser tedioso, demuestra ignorancia de los placeres rodantes; en cambio, viajar de noche es propio de espíritus afectos al sibaritismo. El ferrocarril es la cuna perfecta de la noche. Resulta anacrónico y molesto embarcarse en la mecedora del día; pero el viaje nocturno por tren extrae hasta la última gota de jugo a las horas del sueño. El viajero despierta molido y ojeroso, como después de una orgía; todo placer agota. Nadie puede describir sus viajes nocturnos, porque lo que cuenta verdaderamente en la vida es inenarrable. Ninguno es capaz de contar su noche de bodas. El viajero nocturno cuando mucho dice: suspiré, lloré, cambié muchas veces de postura, y al despertar todo había terminado. Así es la existencia: vale por lo que deja inédito, por lo que vislumbra y adi-



—Photography  
"taciturno de ver pasar rostros extraños"

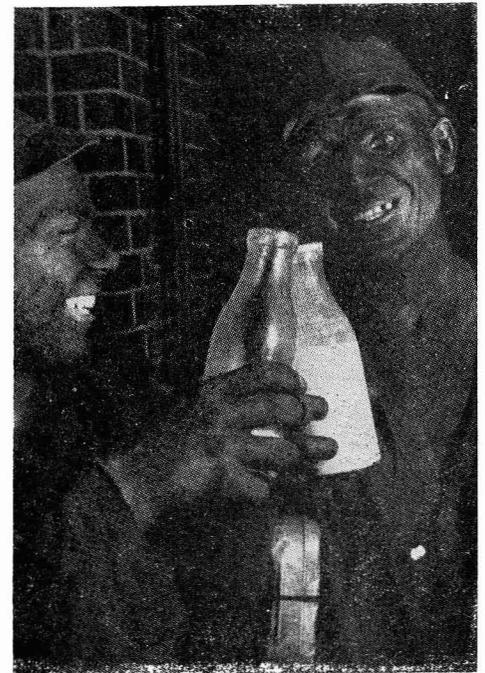
de gallina a los cristales. No hay llanto más triste que el del tren que se acerca a las curvas, ni alegría más impetuosa que la de una locomotora que llega al bebedero.

En cada vagón hay un grifo, sin el cual el viaje resultaría monótono hasta la locura, fuente que recuerda el milagro bíblico del agua que mana de la roca. (Todavía se comprende que las piedras den agua; pero nunca se explicará que el metal ofrezca refrigerio.) La empresa ha pensado en todo: provee a los viajeros de vasos tan pequeños que sólo calman la sed durante cinco minutos justos. Si no habría el peligro de que no resistiéramos la tentación de jalar el timbre de alarma. (Todo con tal de romper la monotonía). A las pocas horas de marcha los alrededores del surtidor de agua son un cementerio de pequeñas aves marinas todavía húmedas y ya consumidas. ¡Pobres vasos de papel, es tan corta su carrera! Del

necesarias para la felicidad. Se borra todo, y se comienza una página en blanco. Viaje o vida sin túneles es insoportable. No hay nada tan vivificador como un baño de sombras. La monotonía del paisaje desaparece fulminada por un rayo sombrío. Los viajeros se entregan a la inconsciencia de una noche en miniatura. Basta un minuto de silencio para expiar una hora de charla.

Muchas veces el andén es la única solución de un aprieto. Poner tierra en grandes cantidades entre nosotros y nuestros enemigos ha sido una política sabia. Nunca agradeceremos lo suficiente al inventor de las estaciones, quien tal vez ni soñó que servirían de escotillón ideal para perderse de vista en un momento dado.

Al andén sólo concurren los ociosos y los entretenidos. Ninguno hace nada práctico; pero los ocupados se distinguen por su nerviosidad: tratan inútilmente de subir o de bajarse del tren, y ninguna de las



— Photo magazin, München  
"siempre dispuestos a emigrar"

vina; no por lo que consume y acaba. Las mujeres, el tren y la fotografía, sólo revelan su contenido en la oscuridad.

El tedio en el ferrocarril empuja a las confidencias. Además se habla con la confianza de quien está seguro de no volver a hallarse con su confidente. Estas relaciones agradan a la mayoría por ser breves y superficiales: duran de una estación a otra. En un momento nos enteramos de una biografía, y la olvidamos cuando el narrador desaparece de la vista. Los rostros se borran de la memoria con la misma facilidad que una película mediocre: apenas termina se olvida. A veces hasta deducimos que los viajeros son fantasmas por irrecuperables.

El tren cada día se vuelve más ordinario e inhumano: sus líneas se fugan como pez resbaladizo. En cambio, antiguamente los diseñadores procuraban para el ferrocarril líneas suaves y maternales que recordaran al hogar. Hoy las rectas tediosas han substituído a las volutas eficaces contra el aburrimiento: han desnudado a las paredes sin piedad de sus arabescos y sedas. Cada día los ingenieros ofrecen productos más fríos e insulsos. Los estetas modernos se postran ante el *water-closet* immaculado: máximo exponente de la belleza funcional.

¿En qué corral inmundo se estarán pudriendo aquellas viejas locomotivas que parecían molinillos de café en día de campo, aquellos heroicos trenes que los viajeros debían aliviar apeándose en las cuestas?

Cuando un tren queda fuera de servicio lo mandan a los suburbios de una ciudad. Las orgullosas locomotoras que devoraron distancias, que amenazaron al infinito con morderle la cola, se ven expuestas a las inclemencias del clima, y al maltrato de la chiquillería que profana sus despojos. Por esto las locomotoras se embisten unas a otras con furia suicida cuando presienten su fin próximo. Prefieren cualquier cosa a terminar sus días en esos patios que recuerdan una gran sala de hospital al aire libre, donde las carcome la lepra humillante y dolorosa del moho.

A las locomotoras viejas las someten a trabajos denigrantes: mover carros de una bodega a otra. Bajo el jadeo que les producen estos esfuerzos, cortos pero fatigosos, se adivina la protesta de un caballo de raza que lo dedican a sacar agua en la noria.

Los ferroviarios jubilados que sienten nostalgia del oficio se van a vivir a un vagón fuera de uso. Esto es como meterse de antemano al féretro que los llevará al último viaje. Pero estas moradas rejuvenecen: el inquilino se hace la ilusión de que aún está en servicio activo. Los trenes que pasan frente a la puerta reaniman el flujo sanguíneo: hasta parece que uno es quien parte, y el tren el que se queda.

Estas habitaciones de los jubilados no son más que cajas de madera adornadas con hierbajos marchitos que asoman por las ventanillas; pero tranquilizan, ya no hay el miedo continuo de perder el tren. A veces los jubilados también asoman: parecen la fotografía amarillenta de sí mismos vista muchos años después de su muerte.

# TRES POETAS

## mexicanos

### III. Octavio Paz

Por Fernando CHARRY LARA



Octavio Paz, "el sueño y la palabra"

¿CUAL ES la condición esencial de la poesía de Octavio Paz (1914), el sueño o la palabra, que el lector de sus versos más fácilmente reconoce? ¿Es el hallazgo de un lirismo verdadero, es la aproximación al insobornable misterio poético, o, solamente, son la gracia y esbeltez del idioma lo que llama a la admiración por la obra de este poeta?

La lectura de los poemas de Octavio Paz nos permite deducir, si nuestra atención se dirige primeramente a este objeto, una consecuencia importante. Merece destacarse en estos versos la especial nobleza de su lenguaje poético. Pocas obras existen que puedan servirnos, como la suya, para mostrar un ejemplo actual de belleza y claridad del idioma. Las palabras de esta poesía son hermosas; llegaría a afirmarse que su solo resplandor es duradero. Mas, al revés de lo que ocurre en muchos casos, el equilibrio que las sujeta y su natural correspondencia con la necesidad de expresión a que obedecen, no permiten la entrega al exclusivo brillo formal del verso.

Entonces, volviendo a la pregunta inicial, podemos decir que en la obra de Octavio Paz el lector fácilmente reconoce el sueño y la palabra, y que es tanto el hallazgo de un auténtico lirismo como la presencia de un magnífico idioma poético, lo que justifica el interés por su poesía.

\*

La obstinación en el sentimiento de la soledad humana emparenta a la poesía de Octavio Paz con una tendencia reconocible en la lírica moderna y, al mismo tiempo, da a ella un acento personal. Este acento expresa la angustia de ser consciente el alma, por completo, de la soledad que la rodea.

*A la orilla del mundo* (1942), libro del poeta, lleva un epígrafe de Francisco

de Quevedo: "Nada me desengaña — el mundo me ha hechizado". Posteriormente, en un trabajo suyo en prosa titulado *Poesía de soledad y poesía de comunión* \* (1943), se encuentra la explicación de por qué estas palabras aparecen colocadas en la iniciación de aquel volumen. Quevedo, poeta esencialmente lúcido acerca del significado de su poesía, expresa allí, nos dice, una situación verdaderamente satánica. No basta con afirmar, para poder entenderla, que la conciencia de sí, llevada hasta el último extremo, es la esencia de la poesía de Quevedo. Estos dos versos nos manifiestan, según lo muestra Paz, el estado del pecador que se da cuenta de la inexistencia del mundo que lo encanta y al cual al mismo tiempo se siente enlazado por el amor. La nota de este poema, en la que halla Paz un anticipo de Baudelaire, reside en la plena conciencia del mal. Quevedo pretende sustentar la conciencia del hombre en sí misma, para que ella sola se sacie. Por ello escribe Octavio Paz: "La solución de Quevedo es una solución intelectual y moderna; se abraza a la muerte, no para recobrar la vida, para salvarse en la vida eterna, sino como una resignación estoica. Quevedo encuentra en la resignación estoica una forma severa de la soledad implacable del hombre, a solas con su conciencia".

Hay mucho de resignación estoica en las poesías de *A la orilla del mundo* sobre todo en aquellas que nos revelan, reiterando el drama espiritual antes descrito, la voz más profunda del poeta. Domina en estos versos una obsesión de la soledad. Más que un sentimiento de criatura solitaria, es la obsesión de la conciencia ante sí misma. En esta poesía se pide al hombre ahincadamente enfrentarse consigo mismo: "Vuelve los ojos hacia tu diario nacimiento." Todo clama por el conocimiento de sí. El ejercicio mismo de la poesía no se entiende como un halago, ni siquiera como una compensación que la vida ofrece al poeta a cambio de su sacrificio, sino como una manera, acaso la única posible, de penetrar en la propia conciencia. Este es el sentido del ruego que el poeta formula a la poesía:

"Llévame solitaria,  
llévame entre los sueños,  
llévame, madre mía,  
despiértame del todo,  
unta mis ojos con tu aceite,  
para que al concerte, me conozca."

\*

Fue en el primer manifiesto de André Breton donde se abogó por el total abandono del poeta al sueño, a los tesoros del sueño. El hombre aún no se ha dado cuenta, ni entonces ni hoy (¿podrá lograrlo algún día?) de que sus limitaciones en el dominio de la razón acaso podría suplirlas aprovechando la oculta riqueza de sus noches. "Yo creo —dijo Breton— en la unión futura de estos dos estados, en apariencia tan contradictorios, que son el sueño y la realidad, en una especie de realidad absoluta, de superrealidad, si se pudiera decir así. Es a esta conquista a la que yo voy, seguro de no poder alcanzar-

\* Publicado por acuerdo de la revista "Mito", Bogotá.