



domingo 11 de julio de 2004

EDICIÓN IMPRESA - Colaboraciones

ICONOS DEL TREN

Por JOSÉ JIMÉNEZ LOZANO, Escritor/

LOS tiempos, como los días y los trabajos, tienen luces y sonidos diversos, peculiares, propios. Ha habido siglos solares, y otros apenas alumbrados por una luna oscura como la que vio Virgilio cuando descendía hasta el Hades a encontrarse con la sombra de su padre. Y noches y no pocas tiene este mundo, que decía Bernardo de Claraval, y la mayoría alumbradas con fogatas y candelas; con lámparas de gas después, y, al fin, con luces de neón, que ponen lívidos los rostros, o con focos cegadores e interrogadores sobre ellos.

Siglos ha habido, igualmente, de ruido de traqueteo de telares, esquillillas de ovejas, y tintineo de campanas o canto de gallos matutinos, que quebraban el amanecer como de un picotazo, según el Cantar de Mio Cid habla de las madrugadas; y luego de silbar de las sirenas de las fábricas, signo de los tiempos de progreso. Aunque ellas mismas serían punteadas enseguida, y finalmente desplazadas por el silbido de las locomotoras.

Durante mucho tiempo, éste ha sido el ruido o sonido más fascinante del mundo, y el traqueteo del tren parecía resucitar en los viajeros el balanceo de la cuna infantil; mientras que aquel silbo se tornaba tan lacerante para el corazón humano como los silbos amorosos de la poesía renacentista, y desde luego que en el tren se simbolizaron, como nunca en la historia, los sueños del Progreso, y de una Pax Augusta interminable.

Lao Tse creía que la felicidad humana estaba donde las gentes aprecian la vida y no viajan muy lejos/...Hallan satisfacción en sus casas y placer en sus costumbres./Desde un pueblo se puede ver el otro. Se puede escuchar el ladrido de los perros,/el canto de los gallos,/en la otra aldea./Y se puede uno pasar la vida entera,/sin ir de la una a la otra; pero ésta es una sabiduría extraña al Occidente. El afán del hombre occidental ha sido siempre el opuesto, el de estar tan excelentemente comunicado con los países más lejanos, para hacer del mundo una especie de aldea en la que vivir en paz, porque ésta se construiría por sí sola por el mero conocimiento y trato de las gentes. Aunque, ahora que el mundo se ha tornado esa aldea y un pañuelo, los arbitristas recomiendan volverla a dividir en autarquías e ínsulas extrañas, lo que produce muchas y melancólicas reflexiones sobre los caprichos y sinrazones de la especie. Pero éste es otro asunto.

Lo que quería decir es que el tren fue aclamado, en su día, como ese lazo de unión fraternal entre los pueblos más alejados y extraños, y forjador así de paz y toda clase de felicidades, y llena un largo tiempo a caballo entre el siglo XIX y el XX -de mitad de un siglo a la mitad de otro prácticamente- como el maravilloso icono o estampa de ese sueño, y de los de cada quien y cada cual.

No ha habido, en efecto, ni antes ni después de esa invención del tren, otra invención técnica e industrial que se haya introducido en las entretelas del corazón humano como el tren lo hizo, ni estancias ha habido de cualquier clase que fueren, que se hayan convertido enseguida en estancias del vivir como las estaciones de los trenes; y tanto o más profundamente que las casas e íntimas moradas, porque desde el principio fueron lugares de ilusionadas o dolorosas despedidas, de llegadas llenas de gozo o incertidumbre, de esperas de amor, o de desamor y sufrimiento; y en las que la carga y descarga de las sacas de correo eran un añadido y como plenitud de tantas vividuras. Y, por la noche,

cuando se oía el silbo de las locomotoras desde la propia casa, o, si se veía el farolillo rojo del furgón de cola como el ojo de un Aldebarán menor, se tenía al menos la sensación, siquiera fuera unos instantes, de que la vida era algo estable.

En los pequeños pueblos y ciudades, el paseo a la estación con sus salas de espera, así fuesen pobres y desnudas habitaciones, porque guardaban allí el aroma de la espera y la esperanza, se convertía en un placer de adioses a quienes en los trenes pasaban, y como en un aire de mundo, porque de él venían y a él iban, muy lejos, algunos de esos trenes que se saludaban. Y luego estaban aquellas preciosas fondas de sabor antiguo con olor a café, sus veladores y espejos, y un gato de Angora en su mostrador como la presencia de la Esfinge. Pero ya a mediados del XX los trenes sirvieron para transportar tropas, y melancolía se añadió a melancolía, y duda a duda; y luego se movilizó como a guerreros antiguos a los propios trenes, los famosos trenes blindados, cuyo icono era como el de un niño o una jovencita con pistolas en sus manos; y algo que también entonces se hizo, por cierto, como si el destino de los trenes fuera, como el de los libros, anunciar o seguir el destino de los hombres.

Lo que no resultaba imaginable era que éstos fueran acarreados principalmente en los trenes, como ganado para el matadero, hasta los campos de muerte de color rojo o color pardo; y, en Auschwitz, por ejemplo, llegaban hasta las cercanías de los hornos, mientras los camaradas rojos preferían bajar a aquel ganado humano en las estaciones corrientes, y arrearlo luego. Cientos y cientos de aquellas gentes, así tratadas, llevaban todavía en sus adentros las imágenes de estaciones de la Ana Karenina de Tolstoi, y de El Idiota de Dostoievski, y hasta muchos llevarían aquellos libros en su breve atadillo de ropa. Y, por entonces, un día, en aquellas mismas tierras dostoiévskianas, ya sólo hubo estaciones solitarias, trenes vacíos, y silencio, porque las propias gentes que de los trenes y de las estaciones se ocupaban habían sido enviadas a la muerte. Fueron los trenes y las estaciones del silencio de la muerte, durante mucho tiempo. Y no había allí ni silbo de locomotora, ni farolillo rojo, ni campanita que sonara, ni fuentecilla entre unos lirios, ni sala de espera porque nada había que esperar, ni a nadie. ¿Símbolo de nuestra historia y de nosotros mismos?

Ese silencio y aquel uso de los trenes y de las estaciones fue, en cualquier caso, como un corte en la historia de los trenes y en la nuestra, porque más tarde volvería todo a la normalidad mecánica, pero ya sería todo distinto, en todas partes. E incluso las viejas abandonadas estaciones, con sus también abandonados vagones roídos por la roña y la herrumbre, ya no parecería nunca más que guardan rastro de humanidad confiada; sino huella de la desolación solamente.

Los trenes y las estaciones, en general, ya no podrán ser nunca los maravillosos iconos antiguos, cómplices de nuestras vidas. En nuestra misma España, los trenes y las estaciones se han utilizado ya para producir horror y muerte, al menos en dos espantosas ocasiones, 1936 y 2004, y en un mismo lugar. Ya no podemos tener la inocencia de nuestros abuelos; ya sabemos que la historia como pura maldad irrumpe no sólo a la hora del lechero para llevarnos a la muerte. ¡Ojalá que no agostando todas nuestras esperanzas!