

«EL FERROCARRIL»: UN POEMA DESECHADO DE «EN UN VASTO DOMINIO»

No. No. Nunca. Jamás.
Mi corazón no existe.

Vicente Aleixandre

Aunque soy sólo un periodista, y no precisamente de los buenos, mantengo desde joven una enorme admiración por la poesía de Vicente Aleixandre. De tal manera que, mucho antes de serle otorgado el Nobel, tenía yo la vaga sensación de que él era el más aquilino, el poeta de más alto vuelo entre los contemporáneos españoles.

No viene al caso, pero precisaré tal valoración: para leer a Aleixandre, sus *Mis poemas mejores*, necesitaba estar al aire libre y sentarme frente a un «vasto dominio» en mis montañas leonesas del Esla. Aquella forma de estar era para mí un casi inexcusable complemento físico de su disfrute total; presintiendo una y otra vez —adolescencia— la materia de «Plenitud del amor»: *¡Ah, maravilla lúcida de tu cuerpo cantando, / destellando de besos sobre tu piel despierta: / bóveda centelleante, nocturnamente hermosa, / que humedece mi pecho de estrellas o de espumas!*

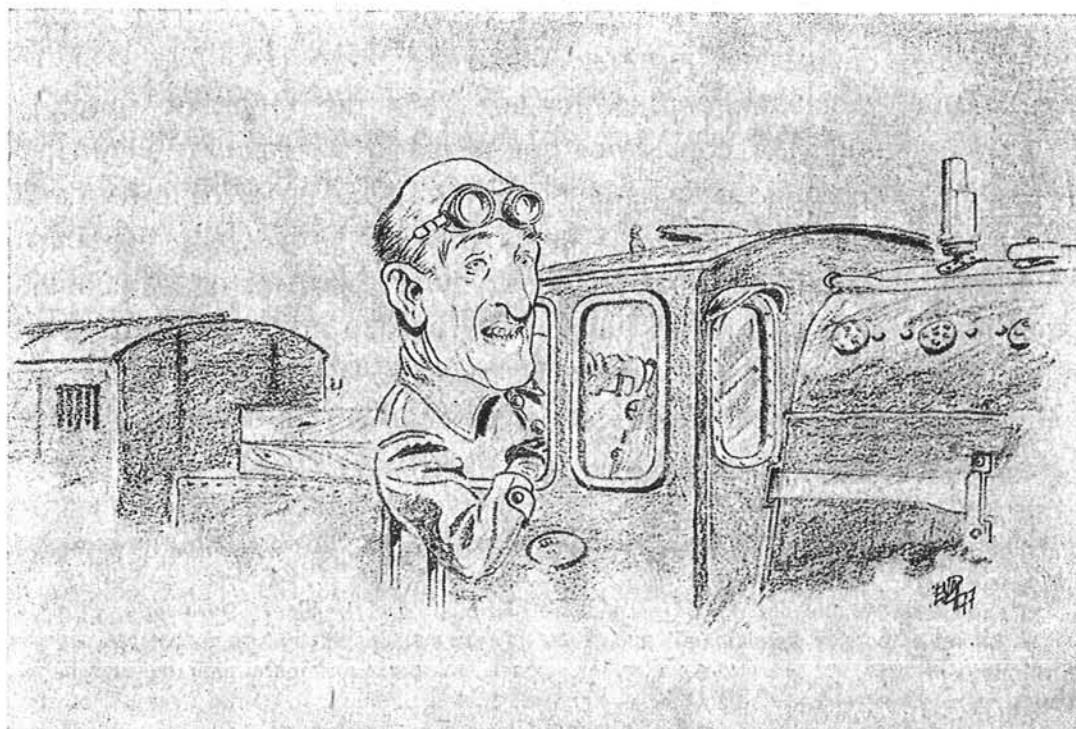
Acerca de la vida del poeta, yo sabía poco más que lo que reseña de sí mismo en los comentarios a *Mis poemas mejores* (Madrid, 1956), o las exiguas noticias en textos escolares. Andando el tiempo, me fui cerciorando de que Vicente Aleixandre era un hombre sin vida pública, un poco achacoso, recluso perpetuamente en su casa, y nada amigo de buscarse el efímero ditirambo de los periódicos.

Hasta 1969, en que alcancé a leer en *ABC* (4-VI-1969) un artículo del economista-periodista Antonio de Miguel, fallecido en agosto de este 1979, y titulado «Mi compañero Vicente Aleixandre», no supe que el poeta se hubiera dedicado, antes que a los versos, a escribir en revistas tan poco tocadas de las Musas como *La Semana Financiera* o *Revista de Comunicaciones*. Esto, por la década de los veinte, y en vísperas de aparecer *Ambito* (1927). Mi noción personal

de Vicente Aleixandre quedaba así ampliada, pero aún había algo que rellenar; quiero decir, un dato curioso que tardaría en revelarse.

Lo que voy a referir ahora pueden corroborarlo, entre otros, Leopoldo de Luis, el agudo y bien informado antólogo y biógrafo de nuestro último Premio Nobel. El mismo reconoció a Eduardo Tijeras su desconocimiento de una anécdota que a mí me interesa, desde luego, como periodista y no como exégeta o codificador de la obra aleixandriana. En definitiva, se trata de una omisión no culpable, según veremos.

Una de las grandes noticias que nos trajo el otoño de 1977 fue, sin duda, la atribución del Premio Nobel de Literatura a Vicente Aleixandre. Los medios informativos españoles derramaron tinta a porfía en la difusión de aquella grata nueva. También la revista mensual *Vía Libre*, que edita el Gabinete de Información y Relaciones Externas de RENFE, publicación que sólo circula por suscripción y no llega a los quioscos. *Vía Libre* recogió entonces la noticia con un prurito de legítimo orgullo: podía permitirse el lujo de reproducir un poema «inédito» del nuevo español universal. La pieza, titulada simplemente «El ferrocarril», había sido separada adrede por el poeta de *En un vasto dominio* (Madrid, «Revista de Occidente», 1962), y fue salvada del olvido gracias a los buenos oficios de Eduardo Tijeras.



Vicente Aleixandre (Premio Nobel de Literatura, 1977). Caricatura de Mendoza

La historia del rescate dicho, es sencilla. En marzo de 1964 acababa de fundarse *Vía Libre*. Uno de sus colaboradores —Eduardo Tijeras, justamente— intuyó el interés que tendría, para un medio ante todo ferroviario, una entrevista con uno de los supervivientes más representativos de la Generación del 27. El que, además, había trabajado durante su juventud en el ferrocarril, y era asimismo hijo de don Cirilo Aleixandre Ballester, un ingeniero industrial valenciano, antiguo jefe de Vías y Obras en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y más tarde miembro del Consejo Superior de Ferrocarriles (1). Vicente Aleixandre y Merlo contaba así a Eduardo Tijeras su paso por el ferrocarril: «Como abogado e intendente mercantil, yo trabajé hasta 1925 en calidad de agregado a la Dirección General de los Ferrocarriles del Norte, a las órdenes directas del subdirector don Eduardo Garres. Por entonces, era director de la Compañía don Félix Boix.»

El ex «ejecutivo» ferroviario le dice al entrevistador cómo se produjo su separación forzosa del servicio: «Se me declaró una lesión en el riñón, y pasé a la situación de excedente. Cuando, ya recuperado, pude haber tomado el servicio, se había operado en mí la metamorfosis de la poesía, y entonces me dediqué a ella plenamente. Sin embargo, es curioso que, en este aspecto, mis primeros escritos no fueran poéticos, sino técnicos y económicos. Yo colaboraba en *Semana Financiera* y *Revista de Comunicaciones*, allá por los años 1922 ó 1923» (2).

«¿Recuerda haber dedicado algún poema al Ferrocarril?», pregunta enseguida Eduardo Tijeras a Aleixandre. Este responde: «Sí, recuerdo uno, precisamente inédito. Lo excluí de mi último libro, *En un vasto dominio*, por considerar que perdería rápidamente vigencia.» Y explica el porqué de la exclusión: «Veraneo en Miraflores de la Sierra (3), pueblecito que está en la ruta del proyectado ferrocarril Madrid-Burgos. Existen ya estaciones y vías, pero en un estado melancólico, porque todavía no funcionan y porque crece la hierba entre ellas. Tengo entendido que este ferrocarril lo van a terminar y a inaugurar en breve. Por eso excluí el poema.»

En ese momento de la entrevista es cuando Tijeras ruega a Alei-

(1) Su hijo le evoca en el poema «Padre mío» (que dedica «A mi hermana»), en *Sombra del paraíso*.

(2) *Vía Libre* (diciembre 1977) reprodujo el artículo «Del problema ferroviario. El orden de su planteamiento y resolución» que, bajo la rúbrica «V. Aleixandre y Merlo», publicó el 12 de abril de 1922 *Revista de Comunicaciones*. Su prosa prefigura algo del vocabulario característico de Aleixandre.

(3) Leopoldo de Luis recuerda —en la introducción a *Sombra del paraíso*, de Clásicos Castalia— que don Cirilo Aleixandre había comprado, hacia 1927, la casa de Miraflores. Por aquella época debieron de reanudarse las obras del ferrocarril Madrid-Burgos.

xandre que le deje el poema para publicarlo en *Vía Libre* (4). Accede el autor; extrae el texto de una carpeta, hace unas ligeras correcciones y se lo entrega. Puesto que lo insertamos aquí aparte, preferimos no comentarlo. Llamamos la atención, en todo caso, sobre la inusitada—en Vicente Aleixandre—utilización de toponímicos: Bustarviejo, Colmenar, Miraflores. Al contrario, por ejemplo, que en la *Ciudad del paraíso*, donde es preciso recurrir a la explicitación posterior para saber que habla de Málaga, vemos que aquí el poeta se refiere inequívocamente a los pueblos ribereños del ferrocarril Madrid-Burgos.

La composición «el ferrocarril», como decimos, volvió a quedar «confinada» en las páginas de *Vía Libre*. Y el curso de las cosas avalaría el criterio de Aleixandre. La línea férrea Madrid-Burgos se puso en funcionamiento cuatro años después, el 4 de julio de 1968, con asistencia del jefe del Estado. Miraflores (Km. 49) y Bustarviejo son, respectivamente, la sexta y séptima estaciones en dirección a la capital castellana. En el término de Miraflores hay un viaducto de 114 metros de longitud y 30 de altura máxima. Cuanto describe con melancolía Aleixandre es un corto tramo de un trayecto de 282 kilómetros, cuyas obras comenzaron durante la Dictadura de Primo de Rivera. De hecho, dicha línea figuraba en proyecto—incluso fue aprobada como de «interés general»—en el plan ferroviario de 1877, si bien su puesta a punto no culminó hasta bien entrada la última posguerra. En opinión de algunos, la Compañía del Norte—allí trabajó Vicente Aleixandre—presionó repetidas veces para impedir la realización de este ferrocarril.

«Recordar es obsceno; peor: triste. Olvidar es morir», dice Vicente Aleixandre en sus *Poemas de la consumación*. ¿Es acaso por eso por lo que él no ha dejado otra alusión poética al ferrocarril, al tren? Incluso en este punto—todo lo contingente y baladí que se quiera—se distingue él de los demás compañeros del 27, en cuya literatura no es difícil hallar referencias al tren.

Y sin embargo, no sé por qué—quizá sea una ilusión particular de este lector—, advierto que el poema «Arcángel de las tinieblas» (en *Sombra del Paraíso*) posee una simbología que, por extraña analogía, entiendo «ferroviaria». Más aún: el futurista F. T. Marinetti escribió uno, en 1908, de clara connotación ferroviaria que invita a la confrontación con el citado de Aleixandre (5).

(4) *Diario 16* y *La Estafeta Literaria*, con sendos artículos de Guillermo Peñacorada y Eduardo Tijeras, fueron las únicas publicaciones que se hicieron eco del asunto, en noviembre de 1977.

(5) *Vía Libre* (abril 1979) insertó el poema de F. T. M. «Fuera del posible luto, en pleno azul absurdo», traducido del francés por G. Garcival.