

VICENTE ALEIXANDRE, DE LA

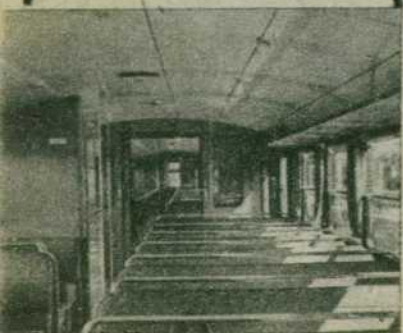


ferrobuses entre Madrid y Guadalajara

COMO anunciábamos en nuestro número anterior, desde el pasado 10 de febrero han sido sustituidos por modernos FERROBUSES los viejos trenes de vapor que aseguraban el servicio de cercanías entre Madrid, Alcalá de Henares y Guadalajara. Al mismo tiempo se ha incrementado el número de circulaciones, por lo que, además de mayor comodidad, los viajeros disponen de un servicio más rápido y extenso.

Cada tren FERROBUS consta de un coche motor y dos remolques con capacidad para 172 viajeros sentados y 132 de pie, pudiendo acoplarse dos trenes —seis coches en total— con mando único. Desarrollan una velocidad máxima de 90 kilómetros por hora, y su moderno sistema de suspensión por muelles de ballesta con amortiguación hidráulica y neumática, hace que su marcha sea cómoda y sosegada, pese a ser carruajes de dos ejes.

(Fotos Cuenca.)



Él mismo trabajó en las oficinas de la Estación del Norte

Vicente Aleixandre nació en Sevilla el año 1898, aunque su filiación sentimental y afectiva corresponde a Málaga, adonde fue llevado por sus padres con un año de edad. Actualmente, Vicente Aleixandre es miembro de la Academia de la Lengua, ha obtenido numerosas distinciones —entre ellas el Premio Nacional de Literatura— y lo más importante es que su obra poética figura en los anales de la cultura como uno de los símbolos representativos y fundadores del modo de sentir y decir evolucionados y relativos a generaciones posteriores. Sus libros se leen con fruición en países de Hispanoamérica y han sido traducidos a diversas lenguas. Como bien dice uno de sus principales exégetas, Carlos Bousoño, hay que tener en cuenta a Vicente Aleixandre si se quiere comprender el fenómeno de la lírica contemporánea española.

Sus relaciones con el ferrocarril

Según oigo de su propia voz —ha tenido la gentileza de recibirme en su casa de Madrid—, se siente entrañablemente ligado al ferrocarril por varias razones, de entre las cuales destacan dos muy importantes: que su padre, don Cirilo Aleixandre, fue primero ingeniero-jefe de Vías y Obras en la extinguida Compañía de Andaluces, con residencia en Málaga y, después, agregado a la dirección y miembro del Consejo Superior de Ferrocarriles, desempeñando estos dos últimos cargos en Madrid. El clima un tanto húmedo del Mediterráneo no convenía a su salud.

—Como abogado e intendente mercantil —continúa diciéndome el poeta— 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 Garrés. Por entonces era director de la Compañía, don Félix Boix.

Vicente Aleixandre es alto, delgado, todavía ágil y muy afectuoso. El salón, sobriamente amueblado, sumido en la ligera penumbra de un mediodía nublado, está rodeado de libros. Por los visillos



del ventanal se ven las ramas peladas de una acacia de copa redonda y un alto cedro que plantó el poeta. Estamos en un chalet de las afueras de Madrid, zona elegante y residencial, bebiendo una copita de jerez.

—¿Y cómo se produjo su separación del ferrocarril?

—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 en la «Revista de Comunicaciones» allá por los años 1922 ó 1923.

—¿Recuerda haber dedicado algún poema al ferrocarril?

—Sí. Recuerdo uno, precisamente inédito. Lo excluí de mi último libro, «En un vasto dominio», por considerar que perdería rápidamente vigencia.

—La noticia me produce alegría. Explíqueme por qué lo excluyó.

—Veraneo en Miraflores de la Sierra, 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.

—Le ruego me lo dé para VIA LIBRE y, por supuesto, haré las aclaraciones oportunas. Desde luego y según ha reclarado recientemente el ministro de Obras Públicas, se invertirán durante el

REAL ACADEMIA, HIJO DE UN FERROVIARIO

próximo cuatrienio fuertes cantidades en la conclusión de este ferrocarril. No obstante, su poema ya tiene un grato sabor histórico.

Vicente Aleixandre sonríe y va por una carpeta. Corrige el poema y me lo entrega. Después sigue la conversación por derroteros más intrincados: sentido profundo de su poesía, amigos comunes, etcétera. Todo en él responde al signo de la solidaridad. La primera parte de su obra alude a la solidaridad con el universo cósmico, es decir, un panteísmo erótico en el cual el hombre está representado como una sustancia más que participa del todo. Aquí el poeta se da la mano con la cosmología de los antiguos. En la segunda fase de su creación, Aleixandre pormenoriza la complejidad de este su sentido panteísta y hace poemas al hombre individualizado, al escarabajo, a los árboles. Como ingredientes básicos de su poesía podemos señalar, pues, el amor y la muerte. También el mar. Así este hombre que tiene los sesenta y seis años más bien llevados del mundo, que habla y se apasiona y dialoga con uno como de igual a igual —don supremo de la inteligencia—, ha plasmado en palabras ya imborrables el misterio del universo, el gozo del amor y de la naturaleza y la sutilmente dolorida fugacidad de nuestras vidas.

Eduardo TIJERAS
(Fotos Delapeña)



EL FERROCARRIL

Por VICENTE ALEIXANDRE

*Por el camino de Bustarviejo al valle
aún oculto a los ojos,
corre una senda, súbita calzada,
calle empedrada cuidadosamente.
En medio de los campos finge ciudad, abierta con esfuerzo.
Esta calle se hizo
matando campo, hacia un destino inútil.
¿Qué se ve al fin? Un edificio grande,
vacío. Vidrios quietos. Árboles silenciosos.
Tapias a los dos lados. Y tras ellas carriles.
Son dos vías brillando bajo un sol de justicia,
puestas sobre la grava, y allí listas perdiéndose.
¿Hacia dónde? Hacia nunca. Hacia jamás, sin nadie.
Pero no desde un sueño.*

*Este ferrocarril que existe, que es tangible, tiene allí un puente vivo.
¿Vivo? Terraplenes profundos. Lecho quieto a las vías,
y hierros que hace años, que hace lustros y décadas
que corren, se aligeran, vuelan, brillan, escapan.
Y aquí están. Hierros muertos, sin que nunca vivieran.
Sin que nunca llevaran sobre su masa el peso
humano: hombres y frutos, fieles. Costó mucho ponerlos.
Aquí trabajó el hombre. Desde lejos los trajo,
y hendió la roca y abrió el monte, y horadó la montaña,
y tendió el lecho vivo, y subió a las alturas
y descendió a los valles, y aquí
y allí puso algún edificio,
con nombres: «Colmenar», «Miraflores», «Buitrago». Y corrieron carriles
como corren los hierros,
y sufrieron el sol y se laxaron luego bajo las lluvias limpias,
y casi como dos joyas infinitas luciendo,
y surgieron de la entraña de piedra
desvariando, y útiles, y humanos. Porque, aún, hijos del hombre.*

*Pero nunca sirvieron. Avenidas calladas. Soles y agua, y sequía.
Tempestades y fuego, y cosechas cercanas, y más cerca otros hombres.
Pero hierros dispuestos, puentes esbeltos, casas, almacenes, cristales,
todo es hoy obra muerta. Y un destino: «Ruina».*

*El pueblo lejos oye correr un tren sin vida,
sin destino y sin bulto, y pasa y vuelve. E insiste.
Lleva a nadie y va a nunca. Nadie lo ha visto, y sueña.
Y en las noches de niebla la campana retine
y alguno oye lejano: «...¡Viajee...ros,
al tree...n!»*

*La calzada, callando, firme va cada día
hasta la casa blanca. Estación: «Miraflores».
Y alguna tarde un niño se pone allí a esperar
lo que nunca ha llegado ni ningún niño ha visto.
El tren fantasma pasa. Sus adioses, continuos.*

