

CULTURA

GALERIA DE PERSONAJES ILUSTRES, RAROS Y CURIOSOS VINCULADOS AL FERROCARRIL

Un medio de transporte como el ferrocarril, que durante más de un siglo ha ostentado la supremacía, y en la actualidad, según los no siempre predecibles vaivenes del progreso, lleva trazas de hacerse insustituible, no tiene más remedio que haber arrojado gigantesco saldo de personas vinculadas u originadas en su esfera.

Nos interesa en este momento, y no con carácter exhaustivo, detectar a la serie de personajes ilustres, raros y curiosos que hayan destacado en diversas esferas sociales, políticas, artísticas, literarias y que, al mismo tiempo, procedan del ámbito ferroviario, bien como antiguos funcionarios o empleados propiamente dichos, o porque estén emparentados con este grupo o, en fin, mantengan alguna clase de relación. Muchos de estos personajes ya son conocidos de los lectores de VIA LIBRE, pero otros, la mayoría, son de nueva incorporación a la síntesis y redondean la galería que hoy recorreremos, no exentos de cierta sorpresa.

El tema, repetimos, sin ánimo exhaustivo y de simple muestreo, exige cuando menos clasificación. Por ejemplo, empezamos con los artistas. ¿Quién no ha gozado del *crescendo* de raíz ibérica conocido por el *Bolero* de **Mauricio Ravel**, o quién no ha experimentado un



Salvador de Madariaga.

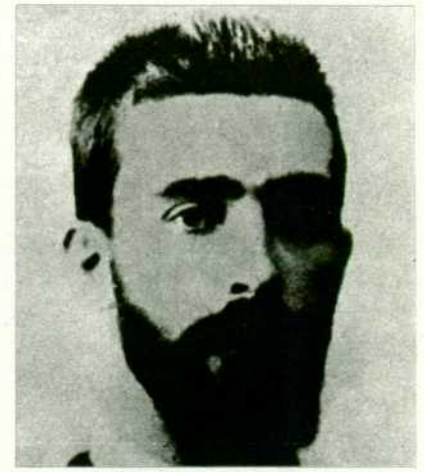


Vicente Aleixandre.

sentimentó estético, triste y elevado con la *Pavana para una infanta difunta*? Que la música de **Ravel** libere bellas resonancias españolas obedece, entre otras, a una razón de interés filial ferroviario, ya que su padre, Pierre Joseph Ravel, era ingeniero y, recién terminada la guerra de 1870, fue llamado a España, trabajó en la infraestructura de sus ferrocarriles, y en el halago vegetal de los jardines de Aranjuez conoció a la que habría de ser su esposa y madre del músico.

Atahualpa Yupanqui es el apólogo folklórico de la soledad, la pena social india y la *distancia* en sus variadas dimensiones, la distancia geográfica, la anímica y hasta la ontológica y querencial. No queremos trivializar el sustrato poético y filosófico de la distancia, pero si diremos que algo tendrá que ver con esta noción el hecho de que **Atahualpa Yupanqui** (seudónimo de absoluta ambición ancestral y autóctona) sea hijo de un jefe de estación de la pampa argentina, concretamente de Fortín Roca.

Otra célebre cantante iberoamericana, de Chile, la voz más dulce y politizada de los Andes, que acabó trágicamente y por amor, **Violeta Parra**, se casó por primera vez con un ferroviario. Ay, en este terreno no todo es un lecho de rosas, y el "ferrocarrile-ro" le hizo daño a la **Violeta**. Ella



Ricardo Mella.



Atahualpa Yupanqui.

misma lo cuenta en unas *Décimas* autobiográficas y recordables: *Anoto en mi triste diario: / Restaurán El Tordo Azul; / allí conocí a un gandul / de profesión ferroviario; / me jura por el rosario / casorio y amor eterno; / me lleva muy dulce y tierno / atá' con una libreta / y condenó a la Violeta / por diez años de infierno. Y dice y canta en otro momento: Lo vi por primera vez / en una gran maquinaria / por la línea ferroviaria de Yunguy / a la Alameda, / con una chaqueta nueva / de cuero, por la ventana; / talán, talán la campana / retumba en mi corazón / por el joven conductor / que me hace mil musarañas. / Yo le pregunto contrita / que me dijera su oficio, / él me responde malicio, / que él es un gran maquinista; / le creo a primera vista, / entrego mi corazón / y me ha mentío el bribón / según más tarde un amigo / diciéndome: tu mari'o / es un vulgar limpia'or. Y a los diez años, Violeta Parra, con sus dos hijos y harta del ferroviario (aunque no encontramos encajado el calificativo de "vulgar", es un fa-*



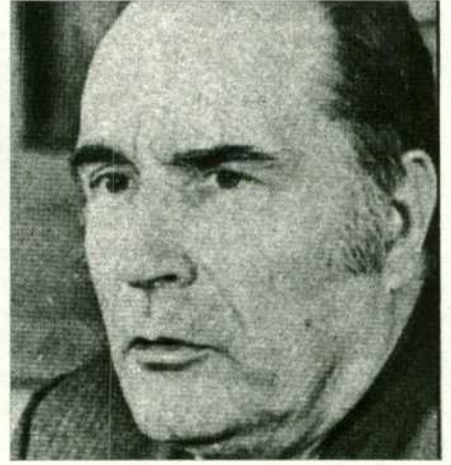
Giorgio de Chirico.



Rainer María Rilke.



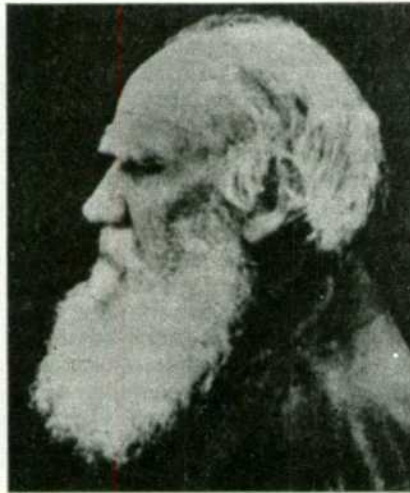
Wladislaw Stanislaw Reymont.



François Mitterrand.



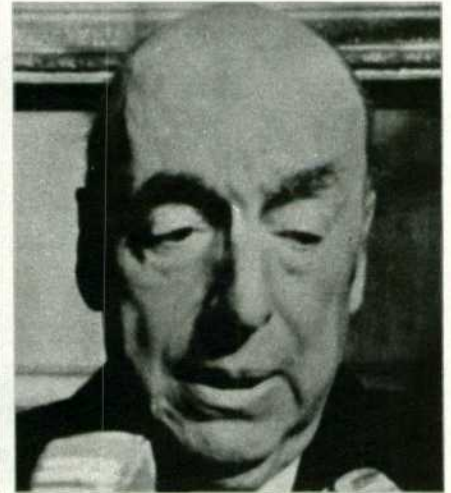
Franz Kafka.



León Tolstoi.



Luis Mazzantini.



Pablo Neruda.

llo "social"), cogió la guitarra y a los niños y se fue a cantar por el mundo.

El gran pintor **Giorgio de Chirico**, muerto recientemente a los noventa años, pintó dulces trenes domésticos en el universo rígido, frío, geométrico y solitario de sus

lienzos, trenes que probablemente venían de su infancia griega. Nació en Grecia porque su padre trabajaba en estos parajes de la cultura clásica como ingeniero de ferrocarriles.

A **Luis Mazzantini**, el "rey del volapié", ya le hemos calificado en otra ocasión como el "torero de la casa". Mató cerca de dos mil toros. Inauguró la línea del diestro culto, amigo de escritores y políticos. Llegó a ser gobernador civil de Avila e inspector general de la Policía. El dato que nos interesa es que empezó como factor telegrafista y jefe de la estación de Santa Olalla-Carmena y —detalle a tener en cuenta— la primera "cosa" que mató en su carrera taurina cuajada de éxitos fue una becerrera en un festival de aficionados organizado precisamente por los ferroviarios de Albacete.

De los que se desarrollaron, o se desenvuelven, en el estadio de la política podemos anotar un caso tan célebre como el de **Alfred Redl**, quien consiguió elevarse a las más altas esferas militares del imperio austro-húngaro y obtuvo

el cargo de jefe del Servicio de Inteligencia del Ejército Imperial y Real. Era hijo de un factor de los ferrocarriles austriacos y, además, espía, agente doble pagado por los rusos, todo lo cual supuso cuando se descubrió un escándalo extraordinario, aparte de otras implicaciones homosexuales, que obligaron a **Redl** a suicidarse.

François Mitterrand ha sido ministro varias veces y en la actualidad es primer secretario del Partido Socialista Francés. Nació en Jarnac, donde su padre era el jefe de estación. Otro jefe socialista, teórico y diputado parlamentario español, también era de ascendencia ferroviaria: nos referimos a **Pablo Iglesias**.

La acracia española suministra abundante y heteróclito material, por ejemplo, **Buenaventura Durruti**, uno de los principales dirigentes de la FAI, la en un tiempo poderosa organización anarquista ibérica; guerrillero, muerto en la guerra civil española y a quien la Generalidad catalana le hizo un entierro de héroe, era hijo de ferroviario y él mismo trabajó de

carpintero en la Compañía del Norte. De los ácratas idealistas que ha tenido este movimiento en España, vale citar a **Ricardo Mella**, que fue director de la Compañía de Tranvías de Vigo, y a **Anselmo Lorenzo**, autor de un libro titulado **Via libre** sobre los problemas obreros.

El maestro de la segunda generación cinematográfica del neorealismo italiano, **Ermanno Olmi**, dijo: "Yo sólo soy un campesino-obrero que se ha puesto a hacer cine. Un artesano". **Olmi**, director de **L'albero degli zoccoli**, es nacido de madre campesina y padre ferroviario. Y otro tanto ocurre con la excepcionalmente bella **Claudia Cardinale**, la cual nació en Túnez como hija de un ferroviario siciliano, y recientemente, por cierto, al cumplir los cuarenta años se ha convertido en mamá.

Y desembocamos en la tanda de los escritores y poetas, integrada por numerosísimas figuras de relieve universal, entre las que destacan **Rilke**, uno de los más profundos y refinados líricos de todos los tiempos, hijo de un empleado



Claudia Cardinale.

de los ferrocarriles checos; **Franz Kafka**, genio del absurdo y el pecado sin causa, con un tío por parte de madre director, en España, de la Compañía de Madrid a Cáceres y Portugal; **Salvador de Madariaga**, diplomático, novelista e historiador, que trabajó como ingeniero en el Servicio Eléctrico de la Compañía del norte, y **Attila Jozsef**, uno de los más grandes y desconocidos poetas húngaros, nacido en 1905, hijo de un jornalero y de una sirvienta, creador de la nueva rama de la poesía adscrita a la canción popular de contenido freudiano, y que se ganó la vida en varios oficios, entre ellos el de mozo de cuerda en una estación ferroviaria. Escribió poemas de este estilo: **En la orilla de la ciudad donde vivo, / cuando comienzan a caer las tinieblas, / flotan en el aire nubecillas de hollín / cual menudos murciélagos de blandas alas. / Y se depositan por doquier, / condensándose y endureciéndose como excrementos de pájaros.** El final del poema le confiere dignidad: **Así pasa esta Era sobre nuestro pecho.** Vivió en la extrema pobreza, enfermó de la mente y puso el brazo bajo un tren de carga que se dirigía a Budapest, aunque el mercancías lo destrozó. **Emilio Verhaeren**, el poeta belga de inusitada potencia alucinada y que tanto sufrió por la invasión nazi de su país en la segunda guerra mundial, también murió atropellado por un tren en la estación de Rouen. Y ya sabemos —en esta rápida coordenada medio funérea y cultural— que el patriarca de la literatura rusa **Leon Tolstoi**, anciano venerable y rebelde hasta el final, murió de muerte natural en las dependencias de una estación ferroviaria de la Rusia otoñal, mientras el conde de **Gobineau**, a quien, por cierto, nadie le puede agradecer sus teorías raciales, falleció camino de la estación de Turín, en el ómnibus del hotel.

Pero quizá lo más interesante de todo el planteamiento y que hemos dejado para el final sea que cuatro Premios Nobel, cuatro, según sabemos por ahora en el plano de la literatura, han brotado, por decirlo así, de la cantera ferroviaria, y son **Wladislaw S. Reymont**, polaco; **Salvatore Quasimodo**, italiano; **Pablo Neruda**, chileno, y **Vicente Aleixandre**, español.

La gente conoce a **Reymont**

más de lo que se imagina, pues ha visto recientemente sus obras en seriales de televisión y en las salas de cine de la mano de Wadja. Obtuvo el Nobel en 1924, un año antes de morir. Este gran novelista polaco era autodidacta y un vagabundo que desempeñó numerosos oficios, entre ellos el de empleado de ferrocarriles en una solitaria estación provinciana. De las experiencias aquí vividas pudo extraer su obra maestra. **Los campesinos**, que es una incitación a volver a las eternas tradiciones de la tierra.

Quasimodo, de Siracusa, recibió el premio en 1958, y, dentro

de su factura elegiaca, está considerado uno de los fundadores de la poesía hermética y magistral traductor de poesía griega y latina. Era hijo de ferroviario y él funcionario de Obras Públicas.

Neruda, quizá el más grande poeta genesiaco y panteísta de América, fue asimismo hijo de un ferroviario, modesto, maquinista de tren “lastrero” en las lluviosas regiones sureñas de Chile, y esta ascendencia tuvo enorme importancia en la gestación de la obra del poeta. **Neruda** dijo que su padre era mal agricultor, mediano obrero del dique de Talcahuano,

“pero buen ferroviario”. Son palabras muy conocidas.

Y por fin, **Vicente Aleixandre**, que era hijo de don Cirilo Aleixandre —agregado a la Dirección y miembro del Consejo Superior de Ferrocarriles—, trabajó como abogado e intendente mercantil hasta 1925 en la Dirección General de la Compañía del Norte.

El ciclo no se cierra con las presentes anotaciones y, a medida que avancemos en nuestros conocimientos, incluso podríamos hacer como una sociología del arte y la literatura con origen en el medio ferroviario. ■ E. T.



XVIII SEMANA DE MUSICA RELIGIOSA EN CUENCA

● No es la primera vez que dedico este espacio a las Semanas de Música Religiosa de Cuenca. Lo había hecho ya en el número de VIA LIBRE correspondiente al mes de abril de 1978. Pero la manifestación, por su valor intrínseco y por su esfuerzo por continuar, bien merece que se le conceda nuevo comentario. Así que el de este mes va dedicado a su decimotava edición.

Celebrada entre el 9 y el 15 del pasado abril, se abrió con el ya tradicional pregón, confiado este año al crítico musical del diario “El Alcázar”, Fernando López y Lerdo de Tejada, que disertó sobre “Política musical descentralizadora en las Semanas de Cuenca”.

El Martes Santo dieron comienzo las convocatorias musicales propiamente dichas. Les correspondió iniciarlas a los grupos de cámara de la Orquesta Filarmónica de Madrid y del Coro Nacional de España, dirigidos por Isidoro García Polo, con el concurso solista de Ana Higuera y Julio Catania. “Crucifixus”, del joven José

Luis Turina, y las “Negociaciones de Pedro”, de Carmelo Bernaola, componían la primera parte de un concierto bien construido y con atención especialísima a la composición española, que se completaba en la segunda con cuatro páginas religiosas del padre Soler —en recuerdo de su doscientos cincuenta aniversario— y la “Cantata de Pasión”, K.42, de Mozart.

Un muy interesante vistazo a la polifonía de este siglo —con páginas de Penderecki, Marco, Ligeti y Strawinsky—, encargado a un grupo tan especializado en él como el Koan que conduce José Ramón Encinar, con la soprano María José Sánchez y el tenor Pablo Heras como solistas, dio paso, el Jueves Santo ya, al concierto que, por estrenarse en él la obra-encargo de la Semana, considero de mayor significación. Me refiero al que Odón Alonso dirigió en la antigua iglesia de los padres Paules —los dos anteriores se celebraron en la de San Miguel— a la Agrupación Española de Cámara y al grupo de esta especialidad del Coro de RTVE, con las interven-

ciones solistas de María Orán, Esperanza Abad, Alfonso Leoz y Manuel Bermúdez, entre los vocales, y el violinista Eusebio Ibarra y el oboe Jesús María Corral, entre los instrumentales, además del recitador Antonio Medina. En Programa, la obra-encargo, “María de Magdala”, opus 127, de Román Alís, iba acompañada por el “Concerto fatto per la Solennita della S. Lingua di S. Antonio in Padua”, de Vivaldi, la cantata “Jesu meine Freude”, de Buxtehude, y la “Misa en do mayor”, Deutsch 452, de Schubert.

Los conciertos del Viernes y Sábado Santos estuvieron reservados a dos conjuntos hamburgueses, el Coro Monteverdi y la Camerata Accademica, dirigidos por Jürgen Jürgens. De no tanta calidad el Coro como la Camerata, los dos son ejemplares a la hora

