

FERROCARRIL Y LITERATURAS DE VANGUARDIA. EL PANORAMA HISPÁNICO.

“El deber de lo nuevo es el principal deber de todo artista creador”¹, con esta frase sintetizaba Ramón Gómez de la Serna, el espíritu de la nueva época que vivían las letras hispánicas y europeas durante el periodo de entreguerras. Un marco cronológico orientativo, porque textos vanguardistas aparecieron antes y después de esas fechas. Si por vanguardia entendemos los esfuerzos renovadores, la decidida voluntad de crear algo nuevo, la conciencia de estar abriendo nuevos caminos, no podemos distinguir con este marbete a una nómina restringida de autores. De la misma manera, enmarcar el movimiento en un horizonte cronológico cerrado es cortar sus alas.

La vanguardia suponía toda una reacción en contra de la herencia caduca del siglo XIX. Un soplido nuevo que corría por toda Europa, sacudiendo las conciencias bienpensantes, instruidas en el catecismo decimonónico. Y hablo del panorama europeo, porque conviene no separar la trayectoria de la vanguardia hispánica de su homóloga europea. Los autores de vanguardia mostraban, por lo general, una postura beligerante contra el pasado y buscaban voluntariamente un distanciamiento de la sociedad. Recordemos a los ultraístas y el tono desafiante que utilizaron frente al público, con ello se granjearon la incompreensión y la impopularidad de sus coetáneos. Sin embargo, eran actitudes que resultaban absolutamente coherentes con la idea de estar inaugurando una nueva etapa, que implicaba romper con todo lo anterior:

*El ultraísmo lo es todo. Lo que está fuera de él no existe. No hay más que poetas ultraístas: los otros andan por ahí con su cadáver a cuestas.*²

En este marco de referencia, el ferrocarril surgirá en los textos vanguardistas con funciones bien distintas a las desempeñadas en las obras del XIX y primeros años del XX. Recordemos de qué manera el ferrocarril y el viaje en tren se convirtieron en una auténtica “materia novelable” para los autores naturalistas (Galdós, Pardo Bazán, Clarín...) que utilizaron en un sinnúmero de obras. O el ferrocarril de la Generación del 98, que sirvió a sus miembros para descubrir el paisaje y el paisanaje de España. Nada de esto servirá para las obras vanguardistas.

Estilísticamente, lo narrativo y discursivo deja paso a la simplificación, a la sencillez, a la concreción, a la claridad, cualidades, todas ellas, fundamentales para la construcción de una nueva estética, en la que abunda el léxico técnico perteneciente a otras disciplinas como la arquitectura, el cine, la electricidad, la mecánica... Vocablos procedentes de los “nuevos campos semánticos creados a partir del progreso científico y tecnológico”³. El esteticismo también alcanzará, en la poesía, a la tipografía, que se complica en extremo, recordando los calligrammes de Apollinaire.

A esta nueva estética se incorporará el ferrocarril, aportando un conjunto de valores que le son propios, o que destacan por la perspectiva utilizada, como los conceptos de *viaje* y de *tiempo*. El ferrocarril se sumará al “frenesí mecanicista”, como decía Gerardo Diego, presente en las fábricas, aviones, automóviles, tranvías, motocicletas, Metro... que inundan los textos de buen número de las obras vanguardistas, tanto en el terreno de

la prosa como en el de la poesía. Pese a no ser tiempo de trenes, pues la novedad tecnológica del ferrocarril corresponde a mediados del siglo XIX, su presencia es todavía constante, gracias a que aporta evocación, imagen, y mantiene intacta su capacidad lírica. Pero ahora, el ferrocarril no es un elemento principal, el protagonismo ha pasado a otros medios de locomoción más actuales como el avión, el tranvía o el automóvil, que surgen en las nuevas y queridas urbes vanguardistas. El protagonismo, lo rabiosamente nuevo, tiene forma de arco voltaico, melodía de jazz y se registra en un nuevo aparato denominado cinematógrafo.

La imagen del tren

La literatura vanguardista se poetiza. Todo se poetiza: la novela, el relato, el cuento, el ensayo que, a su vez, tiende hacia la concisión. Todo está empaquetado en tonos líricos y embotellado en breves recipientes.

Dentro de la estética que impera en las diferentes literaturas de vanguardia, cualquier objeto tiene capacidad poética. Lo importante es la manera en que nos ponemos ante el objeto, desde dónde y cómo lo abordamos. El lenguaje cinematográfico aportaría novísimas perspectivas desde las que el objeto podía ser observado. Nuevos puntos de mira, que podían reflejar la realidad o, muy al contrario, alejarse de ella y proporcionar una imagen distorsionada o falsa del objeto, conseguida a través de la manipulación del creador.

La metáfora, la imagen construida a partir de dos o más analogías, la imagen múltiple de Gerardo Diego⁴, se imponen en la poesía vanguardista, especialmente en movimientos como el ultraísmo y el creacionismo de Huidobro y del poeta santanderino.

El afán de sencillez y concisión favorecerán, a su vez, el cultivo de la imagen. Campo abonado para que las imágenes de trenes surjan de pronto en los poemas vanguardistas. El tren va cosiendo las distancias en este poema de Emilio Prados:

*La ventana abierta.
Barba Azul se ha dormido.
Pasa el tren de la Noche
sobre sus paralelas
dejando atrás cosida la puntada
y tejiendo delante tela nueva.⁵*

En la llanura nocturna, Gerardo Diego describe un tren sonoro que desprende ascuas:

*Hay un temblor de unísonos
en la llanura estrellada de escondrijos
como liebres agudas
 los horizontes huyen
 sobre estelas bruñidas
Las estrellas errantes
 se acuestan
 en el remanso de las leguas*

Su ojo desnudo

Cigarro del horizonte

Danza entre los árboles

Ella es Diógenes con la pipa encendida

*Buscando entre los meses y los días*¹⁴

En ocasiones la imagen es más íntima (González-Ruano), otras, es más ultraísta, asociada a la ciudad, la nueva urbe (Rivas):

UNA PROCESIÓN DE HORAS BLANCAS

Hasta que tú llegaras

He rimado

todas las impaciencias

mías.

El último tren de la noche

traía una madrugada

de escarcha

Se me murió en la mano

*tu última sonrisa helada.*¹⁵

Hay un vuelo suave

de notas encendidas

bajo el arco del cielo

Todas las ramas son cuerdas

en el stradivarius de la tarde

Los trenes al galope

van lanzando distancias

Allí

la oración de los campos

arde en el incensario de los cipreses

Y aquí en la ciudad

las azoteas disparan hacia la altura

*apoyadas en la culata de sus pararrayos.*¹⁶

El triunfo de la urbe

Las ideas de John Ruskin, enemigo del industrialismo, tuvieron una poderosa influencia en el ambiente intelectual y estético europeo de fin de siglo XIX. A su vez, el prerrafaelismo, surgido hacia 1848 de la mano de William Morris, dominaba la escena artística decimonónica. Todo esto, condujo a un renacimiento generalizado de las artes manuales, de los oficios artísticos, del retorno al campo y a la sencillez de la naturaleza. Digamos que supuso una reacción en contra de la revolución industrial que eclosionó hacia 1850 en la mayor parte de Europa.

Este clima anti-industrialista influyó decisivamente en escritores como Unamuno, Azorín, Baroja, Antonio Machado, agrupados bajo el marbete del 98. En consecuencia,

como apunta Lily Litvak, “en las obras de los escritores españoles de la generación del 98 hay una preocupación general y un rechazo de la ciudad moderna”¹⁷.

Todo lo contrario ocurriría con los autores de los diferentes movimientos de vanguardia. Todos ellos, se decantaron claramente por la nueva urbe. Una ciudad que reunía todos los avances tecnológicos que podía imaginar la mente moderna: fábricas, tranvías, trolleys, automóviles, Metro, luz eléctrica, telégrafo, cinematógrafo... Un decorado auténticamente futurista que surge en el texto de Giménez Caballero:

Los automóviles llegan, aúllan, ladran. [...]

Pasa un avión por el cielo [...]

Se oye la nerviosidad –por un momento- de la motocicleta. [...]

Los tranvías bogan por el horizonte. Fragatas de un solo palo. [...]

Si se pone el oído en tierra se oye un rumor siniestro. El Metro socava, como un anarquista, la arena pascual de la procesión, para acechar el cruce. Y atentar la calma del desfile con el turbión de sus viajeros, lanzados –de pronto- a flor de tierra.¹⁸

Prueba de la poetización de la prosa es este texto de Francisco Ayala:

Las muchachas, cogidas del brazo, lanzaban discos de risa: arandelas eléctricas, giratorias, a lo largo de los alambres del telégrafo.

Los trenes –despeinados, heridos- se doblaban sobre un costado. Abrían gritos de espanto. Desgarraban el paisaje.

Los camiones pasaban revista a cristaleras sobrecogidas. Y campos rectangulares –con jersey a rayas blancas y azules- cazaban en red frutos deportivos... [...]

Sin sentir, entre vías, caminaba el púgil. Se le escapaba el alma, como un niño por los senderos ferroviarios, para regresar a cada momento. Mientras su gesto se aclaraba de intimidación sobre las líneas escuetas del traje azul mecánico.¹⁹

Humberto Rivas, como la mayor parte de los poetas ultraístas, suelda con maestría piezas que representan a la ciudad moderna (locomotoras, fábricas) con conceptos temporales (Noche, Alba, Aurora) y elementos extraídos de la naturaleza (Luna, constelaciones, astro, estrella, ruiseñor):

La Noche recatada

tras la careta de la Luna

dispersa el confetti de sus constelaciones.

Un astro rojo enciende una fogata.

Una estrella fugaz dispara un cohete.

Las locomotoras hostiles

lanzan el silbido y el vaho de la multitud.

Las chimeneas noctámbulas

Fuman humorísticamente sus pipas.

[...]

El herrero del Alba

golpea y forja en su yunque

la coraza del nuevo día.

*La Aurora aletea
en el plumaje de un ruiseñor.*²⁰

Aunque Juan Ramón Jiménez no está considerado generalmente por la crítica como un autor vanguardista, en su poesía “encontramos un uso cada vez más frecuente de imágenes y de procedimientos que responden a una actitud irracionalista”²¹.

Juan Ramón supo ver en Nueva York a la urbe moderna por excelencia. Los nuevos medios de locomoción y la velocidad surgían ante los ojos atónitos de sus habitantes:

*¿Subterráneo? ¿Taxi? ¿Elevado? ¿Tranvía? ¿Omnibus? ¿Carretela? ¿Golondrina?
¿Aeroplano? ¿Vapor?... No. Esta tarde hemos pasado New York ¡por nada! En rosa
nube lenta.*²²

Rosa Chacel en el relato “Las ciudades”, fechado en 1922, hace un análisis de la relación entre ciudadano y ciudad: relación íntima, afectiva, humana. La estación de ferrocarril es la antesala que conduce y precede a la ciudad:

El enamorado, inconsciente va hacia la ciudad; para él esto es cosa de trascendencia íntima.

*A veces, desde el tren, la ve, ella le espera asomada y le saluda con la sonrisa de su mañana, otras ha llegado ya y no la ve aún. La estación, antesala destartalada donde criados heterogéneos no acaban nunca de hacer la limpieza, le desconciertan y siente el deseo de preguntar y el temor de que puedan contestarle: “acaba de salir”.*²³

Frenesí mecanicista

Uno de los movimientos vanguardistas más ruidosos fue sin duda el futurismo impulsado por Marinetti. La belleza se ha trasladado de la naturaleza a la máquina. Las máquinas creadas por el hombre pasan a la pintura y a la literatura como motivos artísticos de primer orden. Para los autores de vanguardia, cualquier objeto tiene cualidades estéticas y poéticas que deben ser puestas de manifiesto.

La locomotora, que reúne todos los avances tecnológicos: máximo exponente de la modernidad, culmen de la dinámica, triunfo de la conjunción del vapor y de la mecánica, parece adquirir rasgos humanos, femeninos, como apunta Cansinos-Assens:

¿Por qué esa mirada romántica con que, hombres solitarios, reclinados sobre un petril, vemos alejarse a las locomotoras? ¿Es porque presentimos resuelta en ella, en una fórmula pura, la fuerza con que nos arrastra la belleza dinámica de las mujeres? Sin duda es así, pues muchas veces hemos presentado a la locomotora en esa mujer que tan largo itinerario nos trazó en los mapas urbanos, con una belleza, vencedora de nuestra laxitud. Presentimos que en su belleza al fin sólo había una fórmula dinámica, que ella era la locomotora viva, rodando por los carriles del sexo y que su belleza podía expresarse en kilómetros perfectamente en una cifra marcada con yeso en su costado. Mas si es así, ¿por qué no amar a la locomotora, bella también a su modo, con su hogar rojo, parecido a una entraña? Como una desconocida que se aleja, y nos lleva detrás, en el hechizo de su grupa –tal esa locomotora que pasa, dejándonos su cimera de humo, como una dádiva exorable, cabellera desgarrada en el trance romántico y ese

*gran pito sofocado de un raptó a su pesar en brazos del movimiento. Pero más piadosa que esa mujer, cuyo dinamismo representa –belleza cambiada en movimiento- la locomotora nos lleva en sus espaldas, tal una nodriza de cuentos orientales...*²⁴

La humanización de la máquina, provoca, finalmente, que deje de estar regida y gobernada por el hombre. No responde a las órdenes de su creador, sino a sus propios instintos, ahora humanos. En este contexto, Ramón Gómez de la Serna atribuye, entre bromas y veras, a las locomotoras un sentimiento de sensualidad, capaz de provocar accidentes ferroviarios:

El choque de trenes había sido terrible, violentísimo, sangriento. Nadie se explicaba cómo había podido suceder, todas las señales habían sido hechas y las agujas habían funcionado bien.

*Nadie se lo explicaba, pero era bien sencillo. Las dos máquinas, llenas de una ferviente sensualidad, se habían querido montar. Estaban cansadas de verse de lejos y de no verse en el vértigo de los cruces, cuando más cerca estaban; estaban cansadas de llamarse con pitidos, de desearse con nostalgia; y como el celo de las máquinas es mayor que el terrible celo de los elefantes y de los camellos, se habían querido montar, pero precisamente su celo, por lo terrible e impetuoso que es, es catastrófico y final.*²⁵

De la misma manera, Jorge Guillén alude en el poema “Las máquinas” a esa condición humana del mecanicismo:

*Tanta armonía a punto de vibrar
Tiembla. ¡Qué encrucijada de crujidos!
Fragor. Y se derrumba en un escándalo
De máquinas, sin transición monótonas.
Se deslizan los émbolos. Son suaves
Y resbalan. Exactos, casi estúpidos,
Los émbolos se obstinan. Quieren, quieren
Con ansia tal que llega a ser aliento.
Hay un latido de animal. Se excita
La exactitud. ¡Exactitud ya tierna!*²⁶

La estética vanguardista funde, poéticamente, como ya hemos apuntado, naturaleza y máquina. Adriano del Valle encuentra comparables la carga poética de los mirlos y las estrellas con la que desprenden los puentes de señales ferroviarias:

*Representan en la orilla
sus Cristobitas las ranas
ante un colegio de peces,
de mirlos y de estrellas pàrvulas
-decoración de agua dulce
que en el mar será salada,
debajo de la tramoya
de las puentes ferroviarias.*²⁷

Guillén encuentra un equilibrio entre la naturaleza y la máquina:

Máquinas, máquinas... Y un humo

*general: así me consumo.
¿Todo morirá en mala bruma?
No, no, no. Vencerá la Tierra,
que en firmamento nos encierra:
ya el magno equilibrio nos suma.*²⁸

Desde el balcón juanramoniano asistimos al ímpetu de los nuevos tiempos, en que todo corre, gira, vuela hacia ciudades nuevas:

*La ciudad vira, flota, se desancla.
¿El mundo va por mar? ¿Dios es marino?*

*El momento me lleva
¿en barco, en coche, en tren, en aeroplano?
-todo corre, retiembla, jira, vuela-
a mil puertos, a mil parques, a mil montañas
y a mil ciudades nuevas.*

*Desde el balcón de par en par,
¡qué perspectivas ¡oh!
de eternidad alterna!*²⁹

Isaac del Vando Villar, destacado ultraísta, recurre a la composición “mecánico-natural”, para explicar la conquista de la máquina.

*El aeroplano en su pico traerá
la banda del arco iris
y la inmaculada rosa de los vientos.
[...]
En la cúpula de tu sombrero
se posarán los aeroplanos domesticados.*³⁰

El viaje

El tren es posiblemente el medio de locomoción con más capacidad evocadora. La tuvo para los autores realistas y naturalistas, la tuvo en la época de las vanguardias y podemos decir, sin duda, que la sigue conservando.

En la época en la que escriben los autores de vanguardia, el tren tiene más de medio siglo de andadura. Ya ha recalado en los textos del naturalismo y de la generación del 98. No es, propiamente, un medio de locomoción nuevo y reluciente, como podía serlo el avión, el tranvía, el metro. Así lo dicen autores como Ernesto Giménez Caballero, que, sin embargo, en sus prosas “no falta alegría de estruendo [...]: el ruido del tren cruzando agujas y planchas giratorias. El ruido del xilofón o del acordeón. El ruido popular de la calle”³¹.

Es consustancial al viaje en tren: el misterio, la aventura, la ilusión... La imaginación del viajero se desboca espoleada por el vapor de la locomotora. Mil ciudades nuevas nos esperan, el mar, el amor...

La maleta se convirtió desde entonces para él en una obsesiva invitación al viaje. No era capaz de explicarlo bien. A veces le parecía que aquella mujer que había visto junto a esa maleta el primer día le estaba esperando en algún lugar, muy lejos... (Vista fija.) El caso es que tuvo que ponerse a ahorrar con objeto de poder tomar el tren un día hacia la playa más cercana. Le era indispensable ver el mar. Cuando le fue posible hacerlo, tomó su billete emocionado, como si fuera su viaje de bodas y se acomodó, como hoy, en un compartimento.³²

A menudo, el viaje no es físico, sino psicológico, las teorías de Freud habían creado una auténtica conmoción. El viaje emprendido en tren nos conduce a un viaje interior más profundo: el viaje de la vida. Recurso utilizado en multitud de ocasiones por escritores de diferentes épocas y pertenecientes a movimientos literarios contrapuestos.

El siguiente texto de Juan Chabás, alude a ese viaje interior, al viaje de la vida de Don Justo. El viaje ideal es el viaje en el que lo menos importante es el destino, como decía Shakespeare. El texto también refleja la contraposición ciudad-campo:

Cuando llegó a la estación no salía ningún tren. Esperó en un banco a que abrieran cualquier taquilla: lo mismo le daba, ni siquiera miraría a qué trayecto pertenecía la ventanilla. Sucedió que al querer recordar los nombres de las ciudades que en sus lecturas había tropezado los olvidaba todos. Sólo recordaba los nombres de los pueblos de su tierra. [...] Y él no quería volver a su tierra: quería ir lejos.

Cuando se abrió una ventanilla se acercó fingiendo con una sonrisa natural costumbre de eludir el nombre, pidió una primera para la estación final del trayecto. [...]

Mañana del 18 de mayo don Justo se asoma a la ventanilla. Ahora despierta de su sueño con el fresco alegre que mezcla aromas tiernos de su tierra con rocío, al acre olor de la locomotora. Despierta de su sueño físico y de ese otro más escondido, más constante de su peregrinaje.

Don Justo conoce estas tierras. Las recuerda muy bien, ¡y hace doce años!

Ya oye hablar valenciano y la estación tiene un jardinillo con flores. Lejos un calvario con sus cipreses en cuesta y la ermita blanca en lo alto, prendida del cielo azul y límpido.³³

El viaje de Huidobro es también el viaje de la vida, pero salpicado de tonos cosmopolitas, de imágenes creacionistas y de una complicación tipografía que recuerda a Apollinaire:

Llegué tarde a coger el tren que yo mismo había puesto en marcha.

*Aviso
a los
turistas*

Me dio tiempo a tomar en marcha el último vagón y cada vez que el tren iba a descarrillar le hacía señas al maquinista mostrándole de lejos la maniobra. En los vagones de primera, de segunda e incluso de tercera clase, se habían colado varios viajeros de grandes firmas comerciales. Al llegar a la estación me di cuenta de que el tren había cambiado de itinerario y de ruta. Me bajé y emprendí solo el camino de los sueños polares.³⁴

El maquinista se parecía vagamente a mí pero no era yo.

La estación del tiempo

Un tema literario de primer orden, al mismo nivel que trenes y locomotoras, es la estación de ferrocarril. Desde el bullicio y el trajín de la estación de una gran ciudad, hasta la tranquilidad sosegada de las pequeñas estaciones de pueblo, de las breves estaciones de paso, todo resulta interesante para la pluma de poetas y novelistas.

Azorín ha sido uno de los autores que más páginas ha dedicado en su obra al encanto secreto de las estaciones. Libros como *Castilla*, *Los pueblos*, *La ruta de don Quijote*, son ejemplos de la fascinación que sentía el novelista por las estaciones. También otros compañeros de generación compartieron idéntico fervor: Antonio Machado, Baroja, Unamuno...

En las literaturas de vanguardia, dos autores heredan esa afición por las estaciones ferroviarias: Gerardo Diego y Ramón Gómez de la Serna. El primero, desde una órbita intimista y poética, el segundo, desde la personalísima perspectiva desde la que Ramón acostumbraba a mirar todas las cosas.

En Gerardo Diego, asistimos a esa comparación frecuente que llevaba al poeta santanderino a asemejar las estaciones con los nidos:

*Disimulada y frágil como un nido
eres desde la paz de tus andenes,*

*libre de humo y carbón, limpia de ruido
la estación de los sueños y los trenes.*³⁵

En Ramón, encontramos el juego entre pasado y presente, ambos tiempos confluyen en la estación, testigo eterno del transcurrir de la vida:

*Una estación es lo más lleno de fantasmas y lo más tétrico que hay. Se pasean por su andén muchos seres que quisieran tomar el tren, ansiosos, invisibles y misteriosos viajeros. Hay una actitud en la estación que no es de los que están, sino de los otros, de los que estuvieron, de los que estarían, de los que se despidieron, de los que quisieron irse, de los que quisieran volver.*³⁶

Es curioso observar cómo Rafael Lasso de la Vega, en su poema “Caminos de hierro” también compara las estaciones con nidos de locomotoras:

*Nidos de locomotoras
las estaciones
libran los tránsitos
Arcos
puertas de las ciudades
como el cielo
palpitantes a todas las horas
en los centros bajo las humaredas
Belleza del esfuerzo
He aquí la velocidad bien encauzada
hija de la voluntad
Adioses Bienvenidas
Lágrimas Alegría
Y también
la indiferencia muda que rueda y rueda
en los días
sobre los caminos
Todo va a alguna parte
El tiempo desfila
vestido de todos los paisajes
todas las ciudades del mundo
Es la flecha del tren
que se dirige
fuerte sobre su fin.
Detrás
el último vagón
engendra de nuevo el espacio.*³⁷

Si el viaje, según hemos dicho en el apartado anterior, puede llegar a ser un recorrido interior, las estaciones, son etapas, tránsitos que se suceden a través del paso del tiempo. Tren y estación aparecen unidos, a menudo, a conceptos temporales. Aquí está, seguramente, la principal aportación del ferrocarril a las literaturas de vanguardia, especialmente al género poético.

Esta mágica asociación del ferrocarril a parámetros y conceptos temporales fue un recurso muy utilizado por los autores de vanguardia. La conjunción físico-temporal favorecía la metáfora y la imagen, dotando al texto de un tono poético altamente evocador.

El planteamiento poético es, aparentemente, sencillo: el tren es un elemento en movimiento, llega y pasa, es efímero; la estación es inmóvil, al contrario del tren, pero es, a su vez, lo efímero y pasajero desde la perspectiva del viajero.

Para Cansinos-Assens un tren perfora la aurora y el crepúsculo, dos parámetros temporales:

*A lo largo de mi costado, ese viaducto inmóvil es un tren que está pasando siempre y que perfora la aurora y el crepúsculo y las cuatro estaciones.*³⁸

Para Luciano de San-Saor el tren perfora el tiempo:

*Tren melodioso
que cruza mil paisajes
Forma color música
El tren perfora el tiempo
 agujero de la luz
con las aristas de sus hojas claras
Forma color música
El alma viajera
En el reloj
 las horas golondrinas
han plegado las alas.*³⁹

Vicente Huidobro asocia la estación de ferrocarril a la primavera, estación astronómica del año:

*Mi alma hermana de los trenes
un tren puede rezarse como un rosario
La cruz humeante perfumaba los llanos*

Henos aquí viajando entre los santos

El tren es un trozo de la ciudad que se aleja

*El anunciador de estaciones
Ha gritado*

*Primavera
Al lado izquierdo
30 minutos*

*Pasa el tren lleno de flores y de frutos.*⁴⁰

Gerardo Diego nos habla de la estación del alba:

*En la estación del alba
Ahorcaron el reloj y la campana.*⁴¹

Finalmente, Juan Ramón sitúa en una estación del amanecer lo transitorio y pasajero:

*El amanecer tiene
esa tristeza de llegar,
en tren, a una estación que no es la de uno.*

*¡Qué agrios los rumores
de un día que se sabe pasajero
-oh vida mía!-*

*-Arriba, con el alba, llora un niño.-*⁴²

El humor de las vanguardias

El humorismo está presente en buena parte de la literatura de vanguardia. La mayoría de los escritores, con sus diferentes estilos y géneros, recurrieron al tono humorístico: Jardiel Poncela, Juan José Domenchina, Edgar Neville, López Rubio, Ramón Gómez de la Serna, Julio Camba, Wenceslao Fernández Flórez.

El origen del humorismo puede estar, como señala Ródenas de Moya, en el “ramonismo” cultivado por Gómez de la Serna y en el propio estilo que caracteriza a la vanguardia: “metáforas e imágenes caen como una pedrizada sobre la escritura de la época, de forma tan copiosa que incluso las quejas por la inundación tropológica se formulan mediante metáforas. Muchas de ellas, empapadas en humorismo, dan en la greguería ramoniana, que muy pronto empieza a ser imitada, no sólo inoculándola en el cuerpo de un relato o un poema, sino como género independiente”.⁴³

Dámaso Alonso en el relato “Una vía láctea” (1933), recurre al humor, se deleita con el juego de palabras y compone a trozos una realidad distorsionada: la espera del tren en una estación cercana a Madrid:

Me amarraré como Ulises. Me amarraré a la realidad. Escribiendo sainetes castizos podría ganar algún dinero ¡Qué sé yo lo que haré ni por dónde iré! ¿Qué vía dijo? Primera, segunda, tercera. Viajaré por la vida en tercera clase y en tercera vía. Vía muerta. ¡Y pensar que podría haber sido pedagogo y que con esto y con haberme casado con la señorita X me habría captado el afecto de todo el mundo! Me tendría que dejar la barba. Dejad que los niños se acerquen a mí. Vía muerta. No, mejor: viajaré por el mundo, solo, en tercera clase y en toda vía. Entodavía. No se dice así: se dice todavía. Pero, ¿viajo todavía? No: todavía no viajo. Lío.

[...]

*Y siempre hay un delfín con barbas que me pide el billete. ¿El billete? Lo he perdido. ¡Ah, pues no puede usted pasar! Así: terminantemente. Un término con barbas puesto ahí para hacerme la... diré para deslindarme, para delimitarme.*⁴⁴

El humorismo de Ramón surge de la postura que adopta el autor hacia las cosas. Esa perspectiva insólita y sorprendente, su especial manera de mirar los objetos es la que produce el tono humorístico que inunda sus obras. Capaz de crear un género o un subgénero nuevo: la greguería, que fue imitada por muchos de sus correligionarios. “Gran parte de las imágenes y metáforas que erizan la prosa de la época –dice Domingo Ródenas- tiene su origen en un quiebro audaz de lo esperado, en una asociación jocosa de dos objetos, en definitiva en una mirada desapasionada y desdramatizada del mundo.”⁴⁵

*Hay unos perros que vemos entrar en las estaciones, mirar y volverse a marchar, como si llevaran el aviso de “tampoco ha venido en este tren” a una oculta ciega de esperanza en casilla de olvido, allí en las afueras.*⁴⁶

*En la noche acústica se oye a lo lejos a los trenes, que pasan diciendo “que-te-cojo, que-te-cojo”, persiguiendo las distancias.*⁴⁷

Yo seguía la descripción que hacía la máquina creando las curvas. Lo más maravilloso del tren es como siendo una recta y sus vagones rectos, traza curvas tan mórbidas. Todos los vagones por un momento son vagones curvados que al pasar de la curva se enderezan repentinamente.

Siguiendo ese maravilloso producirse en curvas y curvaturas, sentí el presentimiento de la catástrofe y me tiré por la ventanilla.

¡Lástima que me matase! Pero yo presentí el terrible descarrilamiento cinco minutos antes que sucediera. ¿Cómo no ha supuesto nadie que ese señor que apareció muerto medio kilómetro antes del lugar del suceso es que se había dado cuenta de la catástrofe invisible? ¡Qué burros!...⁴⁸

¹ GÓMEZ DE LA SERNA, RAMÓN (1975), *Ismos*, Madrid, Guadarrama.

² *Ultra*, 15 (30 de junio de 1921) Madrid.

³ RODRÍGUEZ FISCHER, ANA (1999), ed., *Prosa española de vanguardia*, Madrid, Clásicos Castalia, p. 59.

⁴ DIEGO, GERARDO, “Posibilidades creacionistas”, *Cervantes*, octubre 1919.

⁵ PRADOS, EMILIO (1999), “Seis estatuas para un rompecabezas”, en *Prosa española de vanguardia*, ed. Ana Rodríguez Fischer, Madrid, Clásicos Castalia, p. 475. Poema fechado en 1925.

⁶ DIEGO, GERARDO (1921), “Llanura”, *Ultra*, 9, Madrid.

⁷ ESCOSURA, JOAQUÍN DE (1921), “Tus besos embriagados”, *Ultra*, 7 Madrid.

⁸ GARFIAS, PEDRO (1921), “Tren”, *Ultra*, 2, Madrid.

⁹ DIEGO, GERARDO (1989), “Tren”, *Imagen*, en *Obra Completa*, Madrid, Aguilar, vol. I, p. 119. Fechado en 1922. Compárese con poema de nota 35.

¹⁰ CHAMPOURCÍN, ERNESTINA (1928), “Umbral”, *Ahora*, Madrid, L. Sánchez Cuesta.

¹¹ ALBERTI, RAFAEL (1925), *Marinero en tierra*, Madrid, Biblioteca Nueva.

¹² ALBERTI, RAFAEL (1927), *Cal y canto*, Madrid, Revista de Occidente.

¹³ GUILLÉN, JORGE (1968), “La estrella de Venus”, *Cántico*, en *Aire Nuestro*, Milán, All’insegna del pesce d’oro, p. 205. La primera edición de *Cántico* apareció en 1928 con 75 poemas en la Revista de Occidente.

-
- ¹⁴ HUIDOBRO, VICENTE (1989), *Ecuatorial*, en *Poesía*, 30-31-32, Madrid, p. 119. Fechado en 1918.
- ¹⁵ GONZÁLEZ-RUANO, CÉSAR (1922), “Alma”, *Ultra*, 21, Madrid.
- ¹⁶ RIVAS, HUMBERTO (1922), “Atardecer”, *Ultra*, 22, Madrid.
- ¹⁷ LITVAK, LILY (1980), *Transformación industrial y literatura en España (1895-1905)*, Madrid, Taurus, p. 73.
- ¹⁸ GIMÉNEZ CABALLERO, ERNESTO (1999), “Procesión” en *Prosa española de vanguardia*, Ibídem, pp. 346-347. El relato está fechado en 1928.
- ¹⁹ AYALA, FRANCISCO (1999), “El boxeador y un ángel” en *Prosa española de vanguardia*, Ibídem, p. 178. Fechado en 1929.
- ²⁰ RIVAS, HUMBERTO (1921), “Diorama”, *Ultra*, 1, Madrid.
- ²¹ VIDELA, GLORIA (1963), *El Ultraísmo*, Madrid, Gredos, p. 23.
- ²² JIMÉNEZ, JUAN RAMÓN (1998), *Diario de un poeta recién casado (1916)*, Madrid, Cátedra, p. 158.
- ²³ CHACEL, ROSA (1922), “Las ciudades”, *Ultra*, 23, Madrid.
- ²⁴ CANSINOS-ASSENS, RAFAEL (1921), “Mujeres y locomotoras. Teorema de la belleza dinámica”, *Ultra*, 2, Madrid.
- ²⁵ GÓMEZ DE LA SERNA, RAMÓN (1986), *Caprichos*, Madrid, Almarabu., p. 111. Fechado en 1924.
- ²⁶ GUILLÉN, JORGE (1968), “Las máquinas”, *Cántico*, en *Aire Nuestro*, Ibídem, p. 329.
- ²⁷ VALLE, ADRIANO DEL (1940), *Los gozos del río (1920-1923)*, Barcelona, Apolo, p. 35.
- ²⁸ GUILLÉN, JORGE (1968), “Estación del Norte”, *Cántico*, en *Aire Nuestro*, Ibídem, p. 379.
- ²⁹ JIMÉNEZ, JUAN RAMÓN (1986), “Balcón de entretiempo”, *Hijo de la alegría. Zenobia 3*, Madrid, El Observatorio, pp. 42-43. Fechado hacia 1918-1920.
- ³⁰ VANDO VILLAR, ISAAC DEL (1924), *La bombilla japonesa*, Madrid, Ediciones Tableros.
- ³¹ ARCONADA, CÉSAR (1999), “E. Giménez Caballero: Julepe de menta”, en *Prosa española de vanguardia*, Ibídem, p. 344.
- ³² LARREA, JUAN/BUÑUEL, LUIS (1927), “Ilegible, hijo de flauta”, *Prosa española de vanguardia*, Ibídem, p. 403. El núcleo original del cuento fue compuesto por Larrea en 1927.
- ³³ CHABÁS, JUAN (1999), “Peregrino sentado”, *Prosa española de vanguardia*, Ibídem, p. 234. Fechado en 1924.
- ³⁴ HUIDOBRO, VICENTE (1989), “Avis aux touristes”, *Manifestes*, en *Poesía 30-31-32*, Madrid, p. 228.
- ³⁵ DIEGO, GERARDO (1989), “La estación de los sueños y los trenes”, *Versos Humanos*, en *Obra Completa*, Ibídem, p. 238. Fechado en 1925. Compárese con poema de nota 9.
- ³⁶ GÓMEZ DE LA SERNA, RAMÓN (1996), “La estación”, *Disparates*, en *Obras Completas*, Barcelona, Círculo Lectores-Galaxia Gutenberg, p. 500. Fechado en 1921.
- ³⁷ LASSO DE LA VEGA, RAFAEL (1921), “Caminos de hierro”, *Ultra*, 10, Madrid.
- ³⁸ CANSINOS-ASSENS, RAFAEL (1921), “Viaductos”, *Ultra*, 3, Madrid.
- ³⁹ SAN-SAOR, LUCIANO DE (1921), “Libro”, *Ultra*, 7, Madrid.
- ⁴⁰ HUIDOBRO, VICENTE (1989), *Ecuatorial*, en *Poesía*, 30-31-32, Madrid, p. 125. Fechado en 1918.
- ⁴¹ DIEGO, GERARDO (1921), “Silencio”, *Ultra*, 1, Madrid.

⁴² JIMÉNEZ, JUAN RAMÓN (1957), *Eternidades*, en *Libros de Poesía*, Madrid, Aguilar. Fechado hacia 1916-1917.

⁴³ RÓDENAS DE MOYA, DOMINGO (2000), “La prosa de la generación del 27”, *Ínsula*, 646, Madrid, p. 3.

⁴⁴ ALONSO, DÁMASO (1999), “Una vía láctea”, *Prosa española de vanguardia*, *Ibíd.*, pp. 112-113. Fechado en 1933.

⁴⁵ RÓDENAS DE MOYA, DOMINGO (2000), “Introducción”, *Prosa del 27*. Antología, Madrid, Espasa-Calpe, p. 75.

⁴⁶ GÓMEZ DE LA SERNA, RAMÓN (1960), *Greguerías 1910-1960*, Madrid, Espasa-Calpe.

⁴⁷ *Ibíd.*

⁴⁸ GÓMEZ DE LA SERNA, RAMÓN (1922), *Ultra*, 23, Madrid.