

El automóvil, objeto de inspiración desde Juan Ramón Jiménez hasta nuestros días



«Autología poética»:

LAS MUSAS AL VOLANTE

Arturo del Villar, madrileño, periodista y poeta, redactor desde hace once años de la revista especializada «Auto Revista», ha unido en un libro titulado «Autología poética» su afición por la poesía y su trabajo cotidiano. En el libro selecciona algunos poemas que tienen como elemento destacado el automóvil, y están representados los sucesivos movimientos poéticos desde Juan Ramón Jiménez hasta Jesús Lizano, con un poema de 1985. Turismos, camiones, taxis o ambulancias se deslizan sobre versos que los describen como máquinas fabulosas, unas veces; como elemento ideal para conocer mundos, otras; como el medio de acercarse al amado, la mayoría, y también como diablos rodantes que acaban con la vida de un amigo y hacen imposibles las ciudades.

DESPUES de las primeras tentativas inciertas de los vehículos propulsados a vapor, el automóvil comienza su andadura en los albores del siglo XX. La Europa de la Belle Époque y el Nuevo Continente ven nacer una diabólica máquina que provoca el desmayo de las señoras y el desbocamiento de los caballos.

Desde todos los sectores de la sociedad surgen voces, unas de protesta y otras de alabanza; no faltan los profetas que auguran corta vida al

artilugio, e incluso los poetas encuentran la inspiración en esta gran novedad. ¿Pero cómo puede unirse algo que en principio parece tan radicalmente opuesto: el verso y el automóvil? Esa unión es la que ha buscado y reflejado en su libro «Autología poética» el periodista Arturo del Villar.

Por medio de esta autología vemos que el automóvil comienza a ser considerado como tema poético, cuando alrededor de los años veinte su uso se extiende entre los sectores privilegiados de la

sociedad y se le ve como una máquina casi mágica. Al generalizarse su uso, el factor sorpresa desaparece, el coche se convierte en algo común, contaminante e infernal, y los poetas se olvidan de él.

EL SEÑORITO Y DON JUAN

En la introducción del libro se recoge un interesante artículo de José Ortega y Gasset, titulado «La moral del automóvil en España», publicado en el diario madrileño «El Sol» el 23 de agosto de 1930. En el mismo, el filósofo, gran defensor y utilizador del automóvil, medita sobre la desproporción existente entre la pobreza española y el número de automóviles, además de ser éstos más lujosos y estar más lustrosos que en otros países, y llega a la conclusión de que el español no usa el automóvil «como el francés o el alemán, para viajar a sus negocios, ni para recorrer curiosamente las tierras, sino para darse una vuelta por los paseos urbanos y lucir el vehículo». Ortega lo convirtió, pues, en una denuncia más del comportamiento del señorito español.

Muy interesante es también la referencia que en el prólogo hace Arturo del Villar a la influencia que el automóvil tiene, según el doctor Marañón, sobre la figura de Don Juan Tenorio, y que aparece reflejada en su libro «Don Juan. Ensayos sobre el origen de su leyenda». Allí el doctor Marañón afirma que «sería interesante disertar sobre el hecho de que un sentimiento fundamental, como el amor, más que por todas las influencias espirituales, se ha transformado por dos cosas que son pura materia: el pequeño automóvil y el teléfono, que han matado a Celestina y a Ciutti, colaboradores y en parte creadores del prestigio del Burlador» y es que hoy a Don Juan no le haría falta tanto ripio como le facilitó Zorilla para ligar; le bastaría tocar la bocina del automóvil, siempre y cuando tuviera un modelo lujoso. Y, como matiza Arturo del Vi-



Juan Ramón Jiménez, primer poeta español que tuvo coche.



El poeta chileno Pablo Neruda formaba también parte del grupo de los «miedosos».



Jorge Guillén, el poeta amigo del maquinismo.



Dámaso Alonso se inspiró en un accidente de circulación.

«... Pero, ¿no tenía nada? ¡Si lo han dejado por imposible tres mecánicos!»

«Nada. Es que lo han tratado mal. A los coches hay que tratarlos como a los animales (no dijo personas). Los coches quieren también su mimo...»

Juan Ramón Jiménez. «Política Poética».

«... «Marcha el coche, veloz,
Tajante,
Abriéndose camino
Con tal celeridad que es ya congoja...»

Jorge Guillén, «Clamor».

«... Montones de carruajes: camposanto
De madera y metal.
También esa chatarra tiene encanto:
Perfección de final.»

Jorge Guillén, «Y otros poemas».

«... ¡Freno! Un zig-zag
horrible, cuando el mundo, horrosamente gira
con vueltas, vueltas, vueltas:

¡Ah! Desfondado mundo
entre astillas, o sombras profundas.
Nada. ¿Nada

o Dios?

Sombras y nada. Nada: sombras...»

Dámaso Alonso, «Gozos de la vista».

«... ¡Noble coche mío! ¡Noble y oleal amigo!
Servidor paciente de largas esperas
y ejecutor dócil de mis fantasmías,
que igual rompes valladas que trepas aceras;
que, cuando es preciso, subes escaleras,
y saltas cunetas, y vas por las eras
y por los sembrados; y que llegarías,
si yo te pidiese también que lo hicieras,
a entrar por los túneles y andar por las vías.
¡Oh fiel compañero de rutas viajeras
de todas las horas y todos los días!...»

Enrique Jardiel Poncela, «Obras completas».

llar, «no la satisfaría sexualmente, pero ya advirtió el doctor Marañón ese fallo en todos los tenorios».

SUS MAYORES SEGUIDORES

Como el autor escribe, el libro es «una muestra de algunos poemas que tienen como elemento destacado en su discurso al automóvil. Se trata, pues, de una autología poética, realizada solamente entre poetas españoles de expresión castellana», aunque como también señala Arturo, «la poesía española es más de botas, trenes y tranvías que

de automóviles». «Se hace camino al andar», aseguró Antonio Machado.

Su ejemplo fue seguido por muchos poetas españoles, pero también fueron muchos los que de una u otra forma unieron la pluma y las cuatro ruedas. Juan Ramón Jiménez —en palabras de Arturo del Villar— es más ecléctico, en sus poemas hay alusiones a coches de caballos, a automóviles, a transatlánticos y a trenes. Nunca rindió culto al coche, pero sí lo utilizó y se refirió a él como un medio que le permitía viajar, conocer otros mundos y otras costumbres.

Además, Juan Ramón Ji-

«... Trata de no mirar sus monumentos,
caminante, si a Roma te encaminas.
Abre cien ojos, clava cien retinas,
esclavo siempre de los pavimentos...»

Rafael Alberti, «Roma, peligro para caminantes».

«¡Dame tus dedos, acres
de olor a gasolina.
Esos dedos cerrados
que precintan la oscura mercancía del vértigo!...»

Ernestina de Champourcin, «La voz en el viento».

«¡Qué confusión! ¡Babel de las babeles!
¡Gran ciudad! ¡gran demontre! ¡gran puñeta!
¡el mundo sobre ríeles,
y su desequilibrio en bicicleta!...»

Miguel Hernández, «El Gallo Crisis».

ménez fue el único poeta español que en los años veinte poseía vehículo propio; no porque fuera rico, pues al igual que la mayoría de los poetas no era un potentado, sino porque su cuñado José Camprubí, fundador del único diario en español que se editaba en New York, «La Prensa», vino a España en 1929 a la Exposición Universal de Sevilla y al marcharse dejó a Juan Ramón y a su esposa Zenobia su automóvil, un Ford que utilizaron mucho para viajar y que siempre fue conducido por Zenobia, puesto que el poeta nunca aprendió a conducir.

En las páginas de la «Autología» también están analizados algunos poemas de Pedro Salinas, al que se le considera como el gran cantor de la tecnología. En sus poemas, el automóvil se incrusta como un elemento más, y tan lógico como pueda serlo la luna en la poesía de cualquier otro poeta lírico.

En la misma línea, Jorge Guillén resulta el poeta más amigo del maquinismo y en sus libros aparecen el automóvil y todos los símbolos del mundo actual. La visión de este poeta, de vida muy larga, va evolucionando; comienza hablando del automóvil como del medio que le permite viajar, contemplar amaneceres, y se asombra ante unas calles llenas de vehículos que andan como por arte de brujas, hasta llegar a describirlo como un portador de muerte («el coche va corriendo... La ruta es una

«... Y de pronto mi mano
que te oprime, y tú, yo
—aventura de arranque
eléctrico—, rompemos
el cristal de la doce,
a correr por un mundo
de asfalto y selva virgen.
Alma mía en la tuya,
mecánica; mi fuerza,
bien medida; la tuya,
justa: doce caballos...»

Pedro Salinas,
«Seguro Azar».

hoz—cuidado con el filo de
amenaza muy fina»), y de
problemas ecológicos cuando
se refiere a los cementerios
de coches.

UN TRIO DE MIEDOSOS

Para otros poetas, el automóvil es una máquina infernal, y no son pocos los que confiesan el temor que sienten ante él. Entre ellos destaca Arturo del Villar a Federico García Lorca, «cuyos amigos se burlaban cariñosamente de su pánico a cruzar la calle de Alcalá». También cita a Rafael Alberti, quien ha narrado en más de una ocasión su terror a los automóviles, uniendo su pánico al de Lorca y Pablo Neruda: «Sólo he conocido dos queridísimas personas de mi mismo gremio—Neruda y Lorca— que tuvieron tanto o más miedo que yo al automóvil» («La Arboleda Perdida»). En una primera etapa, años veinte, Alberti, muy próximo entonces al surrealismo, descri-



El filósofo José Ortega y Gasset denunció la utilización que el «señorito español» hacía del automóvil.



Cruzar la calle era, para Federico García Lorca, un gran reto.



El miedo de Rafael Alberti al automóvil fue premonitorio: un accidente le llevó al hospital.



Miguel Hernández unió el automóvil y el caos de las grandes ciudades.

bía a los automóviles como máquinas que patinaban en el ciclo. Posteriormente habla de él como un peligro público («Roma, peligro para caminantes»). Y, como si su miedo hubiera sido un presagio, el automóvil le jugó una mala pasada: Alberti sufrió en 1987 un accidente de tráfico que le retuvo una temporada en el hospital.

LA ROSA Y EL VELOCIPEDO

Aunque Dámaso Alonso fue sobre todo ensayista y escribió poca poesía, curiosamente en una de ellas relata un accidente automovilístico, en el que uno de los pasajeros queda ciego.

La poesía de Miguel Hernández también aparece reflejada en la «Autología poética». El pastor de Orihuela, más que describir el automóvil, lo que hace es describir la ciudad con gran sorpresa y no demasiado cariño, y al automóvil como parte integrante de esa «gran puñeta!» («El Gallo Crisis»).

Sólo una mujer aparece en la selección: Ernestina de Champourcin, y según Arturo del Villar su visión es diferente, muy utópica y sentimental. En un cierto momento describe una tarde lluviosa y un grupo de niñas que «vuelan en Citroën al baile del Ritz» («La Gaceta Literaria»). El otro es un poema de amor titulado «Volante», y en el que el automóvil es el medio de que se sirve para estar al lado de su amado.

Finalmente, hay que destacar una curiosa fábula de Adriano del Valle, al estilo de Esopo, en la que enfrenta un tema tradicional de la poesía, como es la rosa, con un tema de la vanguardia poética, el velocipedo. Al igual que en las buenas fábulas: «Se cuenta que se casaron, que tuvieron muchos hijos.../ Automóviles perfectos, / hidroplanos de aluminio, / son los nietos de una rosa, / los nietos de un velocipedo». («Fábula de la rosa y el velocipedo»).

Mercedes López

El automóvil en la poesía

LOS años de entreguerras conocieron en Europa el auge de las vanguardias estéticas. En realidad los ismos estéticos se iniciaron en 1907, cuando Picasso pintó *Las chicas de Avinón*, origen del cubismo, pero como el cuadro quedó oculto en su taller y sólo fue contemplado por sus amigos, hay que retrasar dos años el nacimiento de la vanguardia combativa. Fue en 1909 cuando Marinetti y sus fieles publicaron el manifiesto del futurismo, en el que pretendían desterrar los cánones de la belleza diseñados por los griegos, para sustituirlos por un nuevo concepto ejemplificado por los automóviles de carreras.

Y así entró el automóvil en la literatura, con un capítulo especial en la poesía lírica. Hasta entonces se había cantado a la rosa, a la primavera, al amor en la poesía lírica, y las gestas heroicas en la épica. La vanguardia literaria europea descubrió un elemento inédito, capaz de convertirse en objeto de culto, en las máquinas, y se dedicó a exaltarlas.

Suele decirse que la poesía soviética, desde el triunfo de la Revolución en 1917, eliminó los sentimientos y los sustituyó por odas a los tractores, los aviones, las turbinas, las fábricas, etcétera. Este dato histórico a menudo se ha considerado negativo, por suponer que daba lugar a una mística del trabajo, en la que se perdían los valores humanos al supeditarlos a la máquina.

La verdad es que en toda Europa se cantaba por entonces a las máquinas y no a las flores, a la ciencia y no al amor. Es el signo de la época lo que caracteriza a la literatura de vanguardia, sobre todo en estos años de esplendor intelectual que transcurren entre 1918 y 1938.

EL CULTO A LA MAQUINA

El automóvil era una novedad, y la más próxima al poeta, puesto que circulaba por las calles, a su lado, quizá proporcionándole algún susto. En consecuencia, se convirtió en tema predilecto de los vanguardistas, objeto sacralizado y digno de veneración. Hemos de tener en cuenta que el automóvil ha sido el gran renovador de la arquitectura ciudadana, al sustituir las cuadras y cocheras por garajes y aparcamientos, y al hacer innecesarias las cuadrillas de limpiadores de los restos orgánicos dejados por los caballos en cualquier sitio.

Por otra parte, el automóvil constituía entonces para los europeos un lujo. Los poetas, que tradicionalmente son poco amados por la diosa Fortuna, debían contentarse con verlos pasar. Con ello se incrementaba el sentimiento de culto a la máquina todopoderosa e inasequible, en la que sólo algunos privilegiados lograban dar un paseo.

Además, es preciso tener en cuenta otro factor determinante de ese sentido reverencial con que se miraba al automóvil: el miedo. Los amigos de Federico García

Lorca, por ejemplo, han comentado el pánico del poeta granadino a cruzar las calles, por temor a ser atropellado por un vehículo. Cuentan que permanecía en la acera sin atreverse a cruzar al otro lado de la calle, asustado por el tráfico en el Madrid de la preguerra.

Todos estos elementos contribuyeron a la conversión del automóvil en un objeto poético, y de la poesía lírica, la encargada de describir los sentimientos humanos más comunes. Desde Portugal hasta la Unión Soviética, los poetas cantaron al automóvil por la belleza de su diseño, por evitar la contaminación ambiental causada por los caballos, por facilitar la comunicación entre los hombres, por hacer más cómodas las ciudades, por caro, por ser una obra maestra de la mente humana, y también porque imponía respeto ver rodar a una máquina por sí sola.

UNA HERRAMIENTA CON PUREZA

Por supuesto, el tratamiento poético del automóvil en la Unión Soviética y en el resto de Europa se diferenciaba precisamente en la consideración de su utilidad. Para los poetas soviéticos constituía el modelo de un instrumento de trabajo, mientras que para los demás era ese objeto de lujo ya señalado. La motivación era distinta, pero semejante la sacralización.

Cada movimiento estético trató al automóvil de acuerdo con sus normas de escritura. Futuristas, cubistas, dadaístas, superrealistas, y en España además creacionistas y ultraístas, cantaron al automóvil conforme a su credo lírico, e incluso los modernistas rezagados, ya arrinconados ante el avance de las vanguardias renovadoras, se refirieron a él en sus versos.

Es curioso comprobar que los llamados poetas puros han sido los más aficionados al automóvil. Todavía se conserva la imagen del poeta puro encerrado en la llamada torre de marfil, ajeno a lo que sucede a su alrededor. Es una caricatura irreal, desde luego, y hasta ridícula, según se demuestra al leer los poemas que compusieron. En el caso concreto del automóvil, resulta que el poeta español que en más ocasiones ha introducido al automóvil en sus versos es Jorge Guillén, paradigma del poeta puro, y muy atento a la realidad social de su época.

Hasta que el automóvil dejó de ser una novedad y un lujo, para convertirse en un simple medio de transporte. Ya en los años treinta interesaba poco a los poetas, y tras la hecatombe de 1945 dejó de ser objeto de culto y se transformó en objeto de uso, tan cotidiano y vulgar que ha perdido su valor simbólico. Incluso ha merecido las críticas de algunos poetas aficionados a la ecología, que ven en los cementerios de automóviles una señal del apocalipsis. Vuelve a ser el signo de los tiempos.



Arturo
DEL VILLAR