Estación Borges

Viajar en un tren suburbano es instalarse en el otro lado del espejo, piensa mientras las puertas del vagón se cierran con un silbido y el tren arranca suavemente, como ver el negativo de la vida cotidiana. El andén y la estación se van alejando, cada vez con mayor velocidad, hasta que una curva y una pared llena de inscripciones cambian el paisaje. Jirones de otra realidad pasan, fugaces, por su ventanilla, sí, viajar en un tren suburbano es como descubrir una casa, no por la sala de estar sino hurgando en los cajones de la cocina. Es allí, en los cajones de la cocina y en los fondos de las casas que dan a las vías, donde los objetos se transforman para revelar la personalidad de sus dueños: un cuchillito de hoja muy gastada, insuperable para pelar y trozar hortalizas, la carrocería oxidada de un viejo automóvil, refugio ideal para fantasías infantiles, una tenaza, toda cubierta de pringue, muy a propósito para sacar fuentes calientes del horno, o una bañera destartalada que desborda de geranios en manojos apretados.

Sentado en el banco de una estación suburbana, busca en su guía. Usando una tarjeta de visitas como una regla, recorre el listado de calles con sus coordenadas para ubicarse en el plano. Es a diez cuadras de la estación de Olivos, le ha dicho su secretaria por teléfono y él, no se preocupe, buscaré la calle en la guía. Rioja-B3, Rosales-C2, lee varias veces, es absurdo, pero en la guía no aparece la calle Roma en el plano de Olivos. Mira su reloj, dispone de tres cuartos de hora para llegar a su cita, consulta con un empleado de la estación y sale rumbo a la calle Roma al mil y tantos.

Tres cuadras después, cruza por una vía clausurada; a su derecha, iluminado por el sol, el edificio abandonado de la estación; semicubiertos por la hierba, los rieles casi no se ven. Sus pasos resuenan en la plataforma desierta que resplandece de un modo extraño, como esperando un tren de un momento a otro. Borges, lee, al extremo del andén, en letras blancas sobre un fondo de pizarra. Se sienta en un banco rojo y mira las vías que desaparecen en dirección a las barrancas, había oído hablar de ese ramal que bordeaba el río, pero no sabía si quedaban rastros de él. Un nombre

muy apropiado para una estación abandonada, piensa, a lo lejos resuena un silbato de vapor, mira su reloj y ve que aún tiene veinte minutos para caminar siete cuadras, puede fumar un cigarrillo. La enorme Express de cuatro ruedas motrices, que hace los mil cien kilómetros entre Buenos Aires y Mendoza, está levantando presión antes de ser enganchada al tren. El acaba de cumplir cuatro años y empezó a ser niño, exactamente, a las dos de la tarde. Su padre lo ha traído a la estación a ver las maniobras y él sabe que un día va a conducir esa máquina. Cuando le cuenta al maquinista que él de grande va a ser colega, los deja subir a la locomotora. Recuerda al fogonero partiendo un enorme trozo de carbón con una maza y repartirlo cuidadosamente en la parrilla del hogar, con un fuerte siseo una válvula de seguridad libera el exceso de vapor. Sabiendo que es observado con atención, el maquinista controla, con movimientos lentos y ampulosos, relojes y medidores cuya función él ignora y le dice que es hora de partir.

Un pitido largo y agudo alerta a los pasajeros; con resoplidos rítmicos la máquina arrastra, lentamente, los vagones montaña arriba. Pese a la enorme altura y a la proximidad de glaciares y nieves perpetuas, el sol del verano parece derretir el balasto del terraplén. El tramo de subida es casi rectilíneo y desaparece, bruscamente, detrás de una cuchilla, de manera tal que las vías parecen disolverse en el cielo. Cuando las ruedas patinan, toda la tracción del tren depende de la cremallera, que con un crujido continúa tirando de los vagones rechinantes que amenazan con pararse a cada momento. El seco golpetear de las ruedas en las juntas parece marcar el paso de su padre, que lo lleva sobre los hombres caminando al lado de la locomotora, ahora tiene cinco años. Atrás ha quedado la cara preocupada de su madre apretada contra la ventanilla, los niños adoran ese breve paseo que le agrega un toque de aventura al cruce de la cordillera. Cree recordar la carcasa reseca de una vaca despeñada ladera abajo y un cielo muy azul. Un pitido corto y grave seguido de uno largo y agudo y su padre, señal de subir, vamos a tranquilizar a mamá. Los guardas recorren los costados del terraplén, advierten a los pasajeros que el tren va a tomar velocidad y los ayudan a ascender a los vagones; con golpes secos van cerrando las portezuelas que retumban con vibraciones metálicas. Años después descubrió la palabra en inglés, «cog railway», decía el diccionario y la foto mostraba su tren a cremallera en los Andes chilenos. Fue como reencontrarse con un viejo recuerdo de familia y la confirmación de que ese cruce no había sido un sueño.

Son las siete de una tarde de primavera. El sol va acostándose sobre la cordillera y el viejo encargado de los depósitos le cuenta de locomotoras que ya son pasado, de cuando él no había nacido. Sentados sobre unas barricas vacías ven cómo una máquina de maniobras va enhebrando, como

cuentas de un collar, los vagones del tren expreso que partirá a la capital. Ya tiene dieciséis años y escucha fascinado, el viejo le habla de las Express de la época de los ferrocarriles ingleses, que «levantaban» más de cien kilómetros por hora, y de otras, que duermen resignadas en algún desarmadero. Comparten cigarrillos, los primeros que él soporta sin toser, y la historia del viejo se va llenando de nombres desconocidos, pero que él incorpora, definitivamente, a su historia personal. Así conoce a la Garrat articulada de doble ténder, las tipo Santa Fe, para trenes cargueros, y piensa que debería estar en el club, entrenándose para la próxima temporada de natación o en la clase teórica de la escuela de montañismo, preparándose para la próxima salida, pero fuma y escucha. Ahora el viejo le habla de las Caprotti y él imagina a su entrenador de natación retándolo porque la escalada en roca le endurece los músculos y al instructor de escalada retándolo porque la natación se los ablanda y a los dos retándolo por fumar. Ya es casi de noche, muy cerca de ellos, a dos metros de altura sobre los rieles, los maquinistas de la moderna Diésel, cuyo nombre le recuerda a refrigeradores o automóviles, se preparan a partir. Hay un zumbido de generadores, el viejo tiembla y, repentinamente, se queda callado. La locomotora ha encendido sus fanales, como un enorme pez se desliza suavemente entre las sombras para engancharse con el resto del tren. No debería estar fumando sino en el club, pero el culpable es su profesor de historia del arte, que esa mañana les habló de un compositor, al que ustedes seguramente no conocen, pero ahora sabrán qué puede hacer un músico cuando siente e imagina una mole de 300 toneladas que se lanza a ciento veinte kilómetros por hora en plena noche, vamos a escuchar *Pacific 231* de Honneger. El profesor conectó el tocadiscos y a los primeros acordes él supo, como un endemoniado que ve la luna llena levantarse entre los árboles, que por algunas horas todo le estaría permitido.

Otros cruces y otros viajes, cuerpos hacinados y un olor pegajoso a comidas típicas y tufos humanos luego de casi tres días para ir, con infinitas paradas, de Buenos Aires a la frontera con Bolivia, París, Hannover, Frankfurt, Milán, Florencia, Génova, Barcelona, en un largo viaje de estudios. Durante años, una vez por mes, Río de Janeiro-San Pablo, ida y vuelta en un antiguo y lujoso tren con baño privado en el camarote, vidrios biselados y finos acabados en madera. El griterío y bullicio de los pájaros tropicales amortigua el ronroneo del motor Diésel del coche mirador, que hace un descenso alucinante por una sierra escarpada y desbordante de vegetación, Quito-Guayaquil en el autoferro. Asientos de madera lustrados por el uso y un minero, con rasgos de indio mapuche y manos de pedernal, alimenta con trozos de turba una salamandra recalentada al rojo. Afuera, la nieve

tapa las ventanillas y el tren de trocha angosta se abre paso en medio de la tormenta, muy al sur.

Apaga el cigarrillo contra el taco del zapato, se levanta del banco y se despereza, mira la plataforma abandonada y los rieles tenaces que trazan paralelas en la maleza. Recuerda la cita y controla la hora, vuelve a leer el nombre al final del andén. Quizás en una estación abandonada como ésta se bajó Nick Adams para ir a pescar su gran trucha al Río de los dos Corazones; un flemático detective, que vive en el número 221B de Baker Street, le explica a su amigo cómo determinar la velocidad del tren contando los postes de telégrafo que pasan por la ventanilla en determinado período de tiempo; o una mujer, celosa de su amante, al que conoció en una estación de ferrocarril (esta misma, quién lo duda), se deja caer bajo las ruedas de un vagón.

Desde un teléfono público, en un bar cercano a la estación, llama a su secretaria, luego le pide al encargado un par de sándwiches y una botella de vino. El banco rojo lo está esperando. Una vaca manchada de negro y enormes ubres, la misma que ha visto cientos de veces por la ventanilla, mordisquea indiferente el pasto que crece entre las vías. Se sienta, con un suspiro de satisfacción se quita los zapatos, bebe un trago de vino directamente de la botella, la vaca se corre un par de metros. Se afloja el nudo de la corbata e intenta revivir el tema de *Pacific 231* tal como lo sintió la primera vez. Quedan muchos trenes todavía, dice, saca una agenda de citas y un bolígrafo del bolsillo. Como un nadador antes de zambullirse respira hondo, se inclina sobre la libreta y escribe que viajar en un tren suburbano es como instalarse del otro lado del espejo. Un golpe de viento sacude la puerta de vaivén, la vaca arremete contra unas flores silvestres y él piensa que su secretaria ya debe estar cancelando los compromisos del día.

Danilo Alberó Vergara