

ELEGIA DEL “SHANGHAI”

FUE trabajador, capaz, valiente. Si llegaba tarde a la cita, por su culpa no era, y bien se le notaba la voluntad en el sofoco con que se rendía. Guardó modestia en su apariencia. Sentido, cristiano y social no le faltaba, pues más acogió humildades que soberbia: 2 cabinas dobles con 4 camas en total -que daba vergüenza utilizar si no era por enfermedad-, medio escondidas en el coche de primera; la segunda clase del honor burgués español; y muchos cansados vagones de tercera, por no haber cuarta. Pudo tener un nombre ampuloso, digamos "el exprés de los dos mares" -del Atlántico al Mediterráneo y viceversa- pero pronto lo bautizaron entre el cariño y la burla: el "Shanghai", que suena a viaje largo, exótico, interminable. Lo jubilaron ahora, un día del último abril, cuando más verde está la hierba galaica, más prometedoras las mieses de Castilla, no tan adustos los campos de Soria, florecidos los frutales de Aragón y Lérida. Llegó por última vez a la estación Vilanova, bufó entre el triunfo y la pena, se acabó. Técnicamente, los servicios habían arreglado sus censos y pizarras, todo eso de los ascendentes y descendentes. Mirándolo bien, no está claro que se ascienda a Barcelona desde Vigo, y menos desde La Coruña. Cosas del ferrocarril.

Sucedió años después de nuestra guerra. Un día, el respetable público fue advertido de aquella posibilidad insólita: marchar desde el confín occidental de España hasta Barcelona sin cambiar de asiento. Era una estirada aventura de casi cuarenta horas -luego fueron disminuyendo-, pero estaba la seguridad de la plaza y la evitación de los trasbordos. Valía la pena. Quizá la mayoría del pasaje fueran viajeros cándidos y primerizos, temerosos de la abrupta parada en Venta de Baños o Miranda de Ebro. Lo nuevo era Jauja: coger asiento, aunque fuesen listones de tabla barnizada, y así hasta Barcelona, sin dejar la confortante vecindad de las provisiones.

De La Coruña se salía hacia las diez de la noche, más o menos como desde Vigo. Los dos trenes llegando cada uno por su lado, se abrazaban en la madrugada de Monforte hasta confundirse. Luego, siempre en el misterio de la tiniebla, el ya único convoy pasaba por donde pasa el Sil, horadaba montañas, veía viñedos de Valdeorras y del Bierzo, y con la del alba eran torres bajo el cielo frío y puro de León, el desentono que pedía café caliente y la copa de orujo. Diez horas o doce, si son intensas, dan mucha veteranía. Ahora iban llegando nuevos, gentes de la meseta o venidas a empalmar desde Asturias, ¡bajadas de Covadonga! como quien dice, cada cual a su reconquista, y entraban con momentánea timidez, por otra cosa -lo reconocían- era venir desde Betanzos. A todos les quedaba por delante un día entero, hecho de

inmensidades castellanas. Más tarde, Soria, "su yermo y su pastor" La cadencia del tren. Los letreros del tren. El olor del tren... Las amistades se anudaban, y hasta los amores. Horas y horas de vino y de gaseosa, de barajas sobadas, de bullicio hablador y cantor que a veces, sin motivo aparente, dejaba breves pero tremendos huecos al desespere taciturno. Por Zaragoza corría siempre un grito vibrante, casi patriótico: ¡El Pilar! Se entraba en otra noche, más larga aunque la precedente, más turbadora bajo el presentimiento de tierras cada vez más extrañas. Y el amanecer. Y la nueva mañana. El vaivén del tren. Los letreros del tren. El olor cada vez más humano del tren. Faltaban sólo minutos, minutos eternos.

-¡Estación Vilanova!

La gran ciudad absorbía en un santiamén el ilusionado cargamento. Luego lo irían clasificando aquí y allá, en las fábricas y en las clínicas, en las academias de corte y confección que daban diploma, en los servicios municipales o domésticos. Cuando llegaran los otros, los que ya estarían preparando allá sus adioses y viáticos, estos de hoy los guiarían con orgullo por los lugares de trabajo, también por las tardes de domingo que arrancaban de la plaza de Cataluña.

De un poeta conocido mío -¡y tanto!- me acuden versos que pretendieran ser lección de Geografía:

¡Creed en mi palabra! Mil naranjos
y más y más van descendiendo
hasta cerca del mar. Y por sus ramas
los frutos encendidos se descuelgan.
Baja el polvo de oro de la altura
sobre los cuerpos que desnudos cantan.
Y cuentan que hacia allí está Barcelona
como un domingo lleno de banderas.

Para muchos españoles de las tierras que el "Shanghai" trazaba y volvía a trazar en su peregrinaje, Barcelona podía ser una inquietud primeriza, un temblor, una esperanza. Pero ninguna indigencia acarreaban. Algo vivo y humano y enriquecedor - válido, en fin- aportaban no sólo en sus manos trabajadoras, sino en toda su condición de compatriotas. Y la gran ciudad, de similar manera, tanto recibía como se entregaba ella misma. Porque el tren aquel, el mismo que llevara hasta los umbrales de las Ramblas el olor pradeño de Galicia, el polvillo fino y cereal de los campos internos, se daba la vuelta como un dulce y paciente animal de tiro, y algo del alma de Cataluña repartía de provincia en provincia. Los textos políticos no lo dirán nunca, pero el

"Shanghai" hizo mucho por aquello de la unidad entre los hombres y las tierras de España.

Nada se ha roto, es verdad, nada esencial ha cambiado porque un exprés desaparezca de los tabloneros de anuncios. A tren muerto, tren puesto. El nuevo, mucho más rápido y mullido, tiene ya su nombre de guerra, al margen de la ortodoxia ferroviaria: el "Catalán". Pero no hay comparanza. Que en Astorga se diga el "Catalán", puede tener sentido, más cuando entre en agujas por Lérida. Lo del "Shanghai", en cambio, servía en una dirección y en otra, a prueba de divisiones geográficas. Y no sólo el nombre. Es que era... otra cosa. Cuando Barcelona un domingo de banderas. Nuestra juventud.

Antonio PEREIRA