

# La Guía Inglesa de Cristián Huneeus: IV

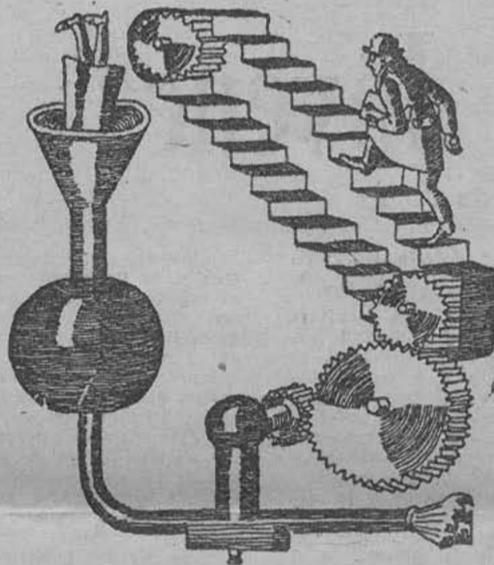
Jamás tren alguno tardó tanto en desembarazarse de una ciudad. Los suburbios de Londres —ladrillo gris y ladrillo rojo, chorreados de negro— acosaban la vía, como empuñados en vaciarse otra vez sobre la zanja que el ferrocarril les había arrebatado; la cruzaban sobre puentes tiznados de hollín, la socavaban por inmundos pasos bajo nivel, le plantaban a un costado edificios infames, fábricas que le enseñaban un trasero de horribles vidrios rotos, la perseguían, atenazándola por millas y millas campo adentro. El tren escapaba, tomando velocidad curvado sobre la vía, y uno lo sentía a punto de emitir pitazos de contento cada vez que dejaba atrás un amasijo de construcciones y cada vez que divisaba copas de árboles más allá de las casas. Pero zafarse de allí no le fue cosa fácil. Uno se preguntaba cómo y cómo podía una ciudad salirse de madre a ese extremo. Cruzamos un canal de aguas espesas (atrancadas a su orilla, unas barcas oscuras, como enormes leños quemados); parecía marcar un límite, tal vez el puente fuera un punto final. Después venía, en efecto, un área verde —el green belt— y qué verde tan desamparado, una especie de campo erizado, cubierto de pastos tímidos y azarosos. Se extendía largamente contorneando la ciudad y, como que lo llamaban "cinturón", tal vez la ciñera completa. Pero, demasiado angosta, no era más que una interrupción transitoria: la ciudad continuaba.

Pero eventualmente, la ciudad aflojó su garras. Se alejó de la vía, se dejó perder entre el verde de árboles y prados —sin que uno supiera a ciencia cierta si eran parques o era campo— se fue quedando atrás. Mirábamos así, con fresca curiosidad, el inicio de un proceso nuevo. Londres ya era un punto de la memoria; pero no exactamente un punto, era una gota de agua, cuajada de reflejos, equilibrada al borde del recuerdo inmediato; podía resbalar hasta el presente, crecer prodigiosamente e inundarlo entero; el presente podía desplazarse, dejándola otra vez atrás, y colmarse de lo que íbamos viendo.

Era campo, campo humanizado como jamás viéramos otro. Lomas suaves que tal vez fueron montes ¿o montañas? en la era preajona, o preromana o precelta o prehumana, cuya hirviente geografía, doblegándose al oleaje de las invasiones ganó para el campo a los guerreros. Pacientes y esforzados, la moldearon amorosamente con la mano de su labranza; la abrieron, entre bosques y pantanos, al grano y al ganado, tomaron del suelo la piedra y la pusieron en sus casas, que luego entibieron con el fuego anaranjado del ladrillo, trajeron la planta y el árbol para sus setos, techos y avenidas, hollaron los caminos, grabándolas a peso de pequeños pies en la piel húmeda del campo; hicieron habitación del tejido de la tierra; poniendo su hebra humana en la hebra natural que se enhebraba en ellos, habitaron el paisaje. Así, desde las ventanillas del tren uno veía entre los árboles las casas de ladrillo antiguo multiplicarse en estancias verdes, pardas y doradas hasta la cumbre de las lomas próximas. Era extraordinariamente hermoso. Pero no correspondía a la noción de la naturaleza abierta, despoblada, separada del hombre en su agreste inmensidad, que beberíamos del Sur de Chile y en los cerros de la Cordillera y del Valle Central, y que era nuestra imagen de la naturaleza verda-

## EL TREN

dera. El campo inglés era cautivador, pero nos causaba desconfianza. Su mansedumbre no inspiraba el libre curso de esa aterradora y exquisita visión americana que impulsa a seguir y seguir hasta el infinito, cruzando ríos y subiendo cerros, rompiendo bosques con la burla y el empuje, barreras nada más que circunstanciales, tal vez horriblemente duras, pero siempre, pese a quien pese, superables, barreras que en su propia calidad inconquistada exigen que se las incendie y se las dinamite, que el volcán humano las arrase con su fuego ba-



jo la noche enorme y vacía. Naturaleza opuesta, hostil, que con su mera presencia amenazadora inyecta en los hombres la visión incitante que los lleva a destruir los estilos, transparentes en su delgadez, venidos de una Europa ya moldeada a la exigencia humana, y que aquí no han servido para domeñarla. Y mientras la naturaleza no caiga, vencida por un enriquecimiento de esa capa, aún tristemente delgada, o vencida por la irrupción revolucionaria de un nuevo estilo, continuará inspirando en el hombre esa visión de infinito, embriagadora y aterrante.

Desde el tren veíamos cómo el rico espesor del pasado imponía límites a la Inglaterra presente; y cómo el genio nacional los reconocía sin temor alguno, sin enfatizarlos, sin marcarles rigidez de aquí no pasará— de aquí no pasará, evitando la menor alusión geométrica. Los caminos, los canales, los cercos, seguían la topografía sin violencia, como un guante sigue los dedos de una mano, y los bosques de castaños, encinas, hayas, olmos, tilos, surgían en libertad o plantados por mano sabia que los hacía libres.

Pero el tren no lucía semejante tacto. En un golpe vulgar de autoridad se había lanzado en línea recta y horizontal, sin respeto por nada, y sí al salir de Londres nos causó la impresión de querer desembarazarse de la vasta superestructura urbana, fue una impresión engañosa, vilmente engañosa, puesto que no hacía sino llevarla consigo atrayendo molinos (enjaulados en embudos y correas transportadoras), plantas eléctricas (gigantescos cilindros de cintura entallada), cementerios de automóviles y acumulamiento de fierros en barro manchado de petróleo de la línea. Camino a Hull atravesamos ciudades como Peterborough, Grantham, Doncaster, en la frontera rural de Lincolnshire con la proliferación industrial de los Midlands y el North Country —hollín, metal, carbón y ladrillo— que empieza, al Norte de Londres, en Coventry y Birmingham y sigue por Leicester y Derby hasta Sheffield, Manchester, Huddersfield y Leeds.

Puede que hayan sido horas largas u cortas; el tren continuaba remontando Inglaterra bajo el cielo quebradizo del otoño, jadeando de ciudad en ciudad, haciéndonos saber desde ya que nos alejábamos de Londres más de lo que imagináramos, mucho más, en todos los órdenes de la palabra, y que acercarnos otra vez —si acaso lográbamos hacerlo— no sería cosa fácil. El otoño desprendía sobre el paisaje de árboles y fábricas una bruma azul que lo llenaba de hondura. Pero el día se prolongaba y el cielo era todavía terso y uno se sentía jugándole una pasada al invierno y se ponía locuaz. Hablábamos y hablábamos, mirando a los demás pasajeros que hablaban. Todos en voz baja, pero relajados y contentos. El tren empezó perceptiblemente a virar hacia el oriente y de pronto nos vimos bordeando un río de ancho caudal barroso, una lenta marea de arcilla líquida. Era el río de Hull, el Humber, cuyo nombre me hizo pensar en una bicicleta de mi infancia y en el poeta Andrew Marvell. "Had we but world enough, and time..." El río enorme, masas de tierra reptante, me impactó, y aún antes de entrar en la ciudad de Hull, cuando en marcha lenta íbamos todavía por sus andurriales —casitas de ladrillo con patéticos invernales de tomates amarillos— me figuré el día futuro en que, tal vez más cargados de equipaje de lo que ya veníamos, dejaríamos eso que ya nos afectaba, entero, como un andurrial de la Inglaterra que llevábamos en el deseo.

En Paragon Station nos esperaba en primer término el mal olor, el olor de que nos hablara Leamin Marenah, solapado, pero insistente, infectando el aire de los andenes. Y en segundo término, el sacrificio Mr. F.