

**MARTINEZ ESTRADA, EZEQUIEL**

**LA CABEZA DE GOLIAT**  
MICROSCOPIA DE BUENOS AIRES

## ESTA AGITACIÓN, SIN HACER NADA

En aceras y calzadas se mezcla y confunde aquello radiante que emanan objetos y seres bajo la apariencia de un movimiento cada vez más acelerado, que pugna y forcejea por correr. La calma y la inmovilidad quedan para los umbrales. La ciudad se convierte en pista de incesante tráfico; máquinas y pasajeros van arrastrados como partículas metálicas por trombas de electricidad. Esta mole infinitamente complicada y viva está en perpetua agitación; hombres, vehículos y hasta objetos inánimes se diría que andan por una necesidad intrínseca de andar.

La inquietud de Buenos Aires se proyecta en todas direcciones, y cuando las imágenes de los móviles se reflejan en los vidrios o sus sombras se deslizan por las paredes o los mosaicos, el movimiento abstracto adquiere su real cuerpo de sombra y superficie. Pues ese arrebató cinético no tiene profundidad ni intensidad; cada día recomienda en el lugar en que cesó la noche anterior, y es como si girara sobre sí mismo por una fuerza que nace de su interior, busca irradiarse y no lo consigue.

Puede afirmarse que el ritmo de ese movimiento totalitario es mucho más vivo que en cualquiera de las ciudades de igual población, aunque sea un movimiento que parece sin gobierno, comparándolo con el de aquellas otras que proceden con sujeción a los principios de la más estricta economía. Ese movimiento horizontal se caracteriza por la velocidad y no por la firmeza y buen uso, como en otras partes. Las cosas dan la impresión de que se precipitan sin control total, esquivándose.

Hay un mismo afán de velocidad en el chofer, en el peatón, en el comerciante tras el mostrador, en el que habla por teléfono, en el que espera a la novia y en el que toma café resuelto a no hacer nada. ¿Nadie está contento? Se diría que la velocidad tiene aquí un sentido absoluto, como realidad independiente de las masas; empero, como en la América del Norte, el tiempo no pasa de ser oro, en el mejor de los casos.

La velocidad es una taquicardia, no una actividad. Nos brota de la circulación interna más bien que de la laboriosidad, porque somos corredores aunque no seamos activos. Puede una ciudad estar muy agitada sin ser dinámica, como un hombre puede estar en cama con ciento cincuenta pulsaciones por minuto. Buenos Aires ama la velocidad, lo que no quiere decir que sea activo, y acaso significaría lo contrario si es que pone un interés deportivo en cumplir con sus obligaciones.

Todo ese movimiento no se pierde en el vacío; conduce en el balance anual al aumento de las manzanas edificadas y del volumen de población, a un crecimiento de cualquier clase, al cambio de domicilio, a la superposición de pisos, a la quiebra de negocios ya nuevas instalaciones, no al poder firme ni al progreso humano. El que suponga que Buenos Aires es una ciudad fuerte está en un error: ni tiene arraigadas convicciones como para resistir un largo asedio, ni es audaz, ni ama el peligro verdadero. Juega con arrebatos y pasiones como un niño demasiado mimoso con sus juguetes, su ajedrez o su Meccano. Lo que pasa es que su tamaño sideral, su bienestar y su desasosiego intrascendente proyectan sus movimientos en un campo vasto y vivaz, y por eso juzgamos a

Buenos Aires dinámico y terrible. Hora a hora se dilata, crece, lleva hasta confines más distantes su agitación superficial.

La vía de escape al exceso de ansia de velocidad se abre bajo tierra —en todo sentido. El subsuelo de Buenos Aires sirve de válvula de escape y entubamiento a la energía sobrante. Subterráneos, cables eléctricos y telefónicos, aguas corrientes, tubos neumáticos, son sistemas circulatorios y el simpático de la urbe. Necesitamos huir vertiginosamente, aunque sea por dentro de la tierra, so pena de trastornarlo todo, según había ocurrido antes con las lluvias. Por eso el subterráneo está en íntima relación con la pampa, y lo que parece ser más reciente se suelda a lo antiguo, que es lo más reciente en las formaciones geológicas.

El problema del tránsito, tal como se concibe respecto del ancho de las calzadas y el número de los coches en circulación, es también el problema de abrirse camino, de sacar ventaja, de estrecharse y alargarse para no chocar de frente y llegar antes. Como si importara para algo. El tránsito en el centro de la ciudad, tal como está trazada, sería prácticamente imposible sin la maravillosa rapidez de concepción y de reflejos, sin el golpe de vista de hombres de cuchillo que tenemos. Ya en la presteza del paso, ya en la lentitud desafiadora al cruzar las calles, hay un reto del jinete desmontado a la máquina. Esquivamos el accidente con la vista tanto como con el cuerpo. Cuanto más se piensa resulta más inexplicable que nuestro pueblo, excelente en la carrera, el y la gambeta, haya relegado a mensajeros y repartidores la bicicleta antes aristocrática. Debe ser desdén por prejuicios de índole caballeresca. Cabalgar un simulacro que anda a impulsos de las piernas es una parodia indigna de la equitación, y nos repugna por el respeto de jinetes que no tenemos.

Creo que la pericia de los choferes y el coraje de los peatones obedecen a un subconsciente —o yo ancestral y colectivo— de esgrimistas de facón y taurómacos. El placer de salir ileso en cada lance confirma al peón en su credulidad de que la embestida de la máquina es una rabia de gringo completamente inútil contra él.

## LAS OCHO PATAS EN LA CABEZA

Símbolo de la vida de la ciudad con las estaciones ferroviarias, sedes del movimiento abstracto de toda significación, como si viniera transmitido desde usinas centrales desconocidas para perderse también en lugares ignotos. Especie de movimiento automático que es preciso coordinar con otros movimientos para que tengan algún sentido. Los que llegan todavía no han empezado; los que se van han concluido. También la ciudad es un gran andén de tránsito, donde nadie ha comenzado ni concluido lo que tiene que hacer. Tanto da; y cuando unos dejan la tarea interrumpida otros vienen a terminarla. En esa inmensa colmena todos hacen la misma cosa: agrandan la ciudad.

A cada instante llegan y salen de las plataformas convoyes repletos de gente, y ese flujo y reflujo que parece caprichoso obedece también a inflexibles leyes estadísticas que dan un saldo compensado al cabo de la semana, del mes o del año. El horario de actividad de Buenos Aires es continuo y a todas horas se puede empezar o terminar de hacer algo. Únicamente a cierta altura de la noche las estaciones se cierran al tránsito, y hasta que reanudan el servicio, a la mañana siguiente, han desconectado la ciudad del país. Entonces la ciudad reposa profundamente, con sus propias fuerzas de creación, que son las mismas que durante el día se agitan en un ordenado caos de movimientos. El día de trabajo vale para desorganizar y desordenar la ciudad; pero la noche ordena, reconstruye y vigoriza.

Por estas estaciones, que son las bocas de alimentación de la metrópoli, Buenos Aires devora diariamente la materia prima que necesita del interior; la elabora, la digiere, la incorpora a su existencia y el resto lo expelle por allí mismo bajo el aspecto de productos manufacturados. De las estaciones se distribuyen a los comercios y de éstos a los consumidores. Los trenes de carga cesan al llegar a las estaciones, en tanto que los de pasajeros empalman con los tranvías, ómnibus y demás vehículos de circulación interna, como si más bien que formando un sistema de comunicación, se transformaran sin dejar de ser los mismos. Los coches del Ferrocarril Oeste, que llegan hasta la Plaza de Mayo, evidencian que los trenes locales son desprendimientos de la red urbana. Puede considerarse, pues, a las estaciones de los subterráneos formando unidad con las ferroviarias y como dechados de lo que representa para la ciudad el tránsito absolutamente desprovisto de sentido vital, el ir y venir en el mismo sitio, por decirlo así, cuyo modelo máximo es el estúpido andar del ascensor. Compárese esa clase de movimientos con el trabajo de cualquier máquina y se verá hasta dónde una ciudad carece de voluntad y transforma lo que es inherente de la vida —el movimiento autodeterminado— en una función mecánica de un valor puramente industrial. Con el subterráneo encontramos un símbolo de la mecánica urbana y es necesario darle en su calidad de tal la importancia que le corresponde, con lo que las estaciones ferroviarias pasan a ser las prolongaciones de las de los subterráneos y la red suburbana se suelda a la ciudad como subsidiaria de la masa central. Con el desplazamiento de los suburbios los tranvías se convirtieron en trenes, y en el conjunto de las actividades del país y la capital, las estaciones han perdido su carácter de puntos terminales o de arranque para convertirse en internas de la metrópoli. Sufrieron, por consiguiente, el mismo proceso de absorción de las demás cosas que se hicieron para beneficiar al país entero y progresivamente se aplicaron al beneficio de la capital.

Los trenes son hoy como los tranvías antes, aunque mucho más retardatarios. Tranvías, ómnibus y colectivos han alcanzado velocidades de tren, aun en pleno centro, mientras los trenes continúan con velocidades de tranvía. Tampoco esto es casual. Los ómnibus marchan con la velocidad de la urbe y los trenes con la velocidad del país. A mayores distancias, mayor lentitud.

Por los trenes locales van y vienen a comer o a dormir los habitantes circunstanciales de la ciudad, que no figuran en los censos municipales. Unos duermen en la capital y por lo tanto son metropolitanos; otros fuera y pertenecen como hombres a su villa y como artefactos a Buenos Aires. Que es lo que acontece con todo ciudadano en cuanto sale de su casa. La vida del hombre, pues, se enclaustra en su hogar y lo demás es maquinaria. Hoy el hombre es del lugar en donde duerme, y por eso también es la noche la hora vital de las grandes ciudades.

Por esas líneas ferroviarias la ciudad prosigue más allá de los límites de su catastro la función compleja de dormir y se unifica con el territorio y con el mundo. Sus ocho estaciones se dirían los tentáculos de un pulpo, con doble fila de bocas de absorción por las que ingiere sus alimentos. Buenos Aires también ingiere por las patas, que son las vías férreas que arrancan de su abdomen de cefalópodo. Ocho son las estaciones de la metrópoli: Sud, Oeste, Central Argentino, Pacífico, Central Córdoba, Central de Buenos Aires, Midland y Compañía General de Buenos Aires; ocho, como las patas del pulpo. Por esas patas se comunica con el mundo extraño, que es el país; dentro, todo es actividad de nutrición. Buenos Aires recibe combustibles y los transforma en riqueza, parte de la cual devuelve, parte exporta y parte acumula, y a eso que acumula le llamamos cultura y riqueza nacionales. Por otra parte, es exclusivamente un centro de actividad, consumo y cambio, no de producción, pues las fábricas y especialmente las industrias más representativas, que son los frigoríficos, están fuera de su ejido. Sigue siendo la ciudad colonial y no ha pasado a ser la ciudad industrial, la ciudad que al país le convendrá tener.

El único verdadero y positivo contacto de Buenos Aires con la República lo establece por las ocho patas de las líneas ferroviarias. Pero esas patas no le sirven para moverse sino para vivir y crecer, porque tienden dos líneas de ventosas sobre la superficie del país, y en realidad no terminan en el cuerpo capital del pulpo sino en las acciones y en los créditos de los especuladores de ultramar.

## LOS JUGUETES DE LA CIUDAD

### I

El tranvía debiera ser el convoy que circulara entre la capital y las ciudades y pueblos suburbanos, en razón de que ya han pasado a depender de ella en calidad de suburbios. ¿Qué vehículo es el propio de la capital? Sin duda el subterráneo, que tiene la ventaja, además de muchas que derivan de circular sin los obstáculos del tráfico, de ofrecer muchas sugerencias sobre estos asuntos: es un sistema de traslación más bien que de viaje; reduce a su esquema mecánico el acto de ir de la casa a la tarea; supone una fuga de la realidad ciudadana; tiene implícito un carácter de orgulloso encubrimiento de la condición servil del ciudadano (los pasajeros parecen desligados de su obligación de trabajar; no se los mira desde fuera, por los que no tienen deberes a horario que cumplir; forman todos una suerte de miembros de una familia, o de una clase, etc.); se ahorra tiempo, que es una forma de aprovechar los minutos del descanso; no se experimenta la tentación de la libertad; no mortifica que los contratiempos de las interrupciones del tráfico; se sabe de antemano dónde se detendrá el tren y el momento preciso de la llegada; se viaja, sin ninguna interferencia de otro género; es casi imposible en encuentro fortuito con personas desagradables, o siendo inevitable se establece una tolerancia propia de toda necesidad extraña al personal arbitrio; llega a constituir un acto involuntario mucho más parecido a la alimentación y a la tarea del empleo que al moverse pensando en lo que se hace. Pero el subterráneo se relaciona mucho más con la ciudad que con el pasajero, por lo mismo que éste es conducido sin que deba pensar sino en el momento de bajar del coche. Mucho más conforme con el ciudadano existen otros medios de traslación, como por ejemplo el automóvil.

Se sabe que hasta el 1870 el caballo era el vehículo natural de la ciudad. A principios del siglo pasado, los médicos hacían sus visitas a caballo y hasta los mendigos se conducían como caballeros. Hudson alcanzó a ver los palenques y cuerdas puestos en el borde de las aceras para atar las cabalgaduras, y en *Amalia* hay desde las primeras páginas hasta las últimas, referencia a esa costumbre tan típica de una ciudad que hasta hace poco más de un siglo vivía de la industria del ganado.

Cómo el porteño olvidó su afición al caballo, que sólo cultiva en los hipódromos, hasta el punto de que hoy mira sin compasión el trato brutal que dan a sus bestias de tiro los repartidores, regularmente extranjeros, es cosa ardua de explicarse. La única explicación, a mi parecer, es que esa afición al caballo la ha transferido íntegra al automóvil, que ha venido a representar para el porteño lo mismo que antes el caballo: una forma de exhibirse él. Pues viene a descubrirse que no tuvo afecto de jinete a su cabalgadura, tal cual aun hoy se percibe en los campos, sino el viejo orgullo ecuestre del español que tenía a menos ir a pie por estas tierras de criollos miserables. Iba a caballo porque eso era superior a caminar, y hoy anda en automóvil por las mismas subconscientes razones.

Dentro de la misma clase de caballeros del automóvil, se distinguen entre sí por la marca de los coches como antes por el pelo de los caballos, y hasta las criaturas saben hoy las marcas de los automóviles con sólo verlos pasar.

De las diferencias intrínsecas del automóvil con el caballo, que es mucho más veloz, obediente y costoso, han resultado algunas diferencias entre la psicología del jinete y del chofer. Éste es moralmente muy inferior al otro. Casi diríamos que si aquél era representativo de una condición moral superior, éste es representante de una condición humana muy ordinaria. Aun el hombre de cultura, puesto en el volante, se convierte en un ser grosero en quien se ve aflorar un oscuro fondo de encono y plebeyez. Esta inferiorización del hombre urbano se debe sin duda a la máquina que le permite medirse en un plano de superioridad en que sólo entran en cuenta los valores más bajos de la civilidad. El automóvil reintegra al conductor a su condición auténtica mejor que la mesa de comer y de jugar. Podría considerarse el automóvil como un aparato psicométrico de establecer el grado positivo de lo ancestral en el hombre actual de las grandes ciudades. No es preciso recordar que para muchos conductores de automóviles ese deporte constituye un medio de extravasar instintos vesánicos. En fin, que para muchos la manía automovilística representa una forma declarada de disconformidad antisocial y que, por lo tanto, en los accidentes y percances podría estudiarse cuándo son, efectivamente, casuales y cuándo responden a complejos criminales susceptibles de ponerse de manifiesto aun en personas habitualmente normales sin la concurrencia de circunstancias propicias.

El automóvil, es pues, la máquina de traslación natural del porteño de hoy, en el mismo grado que el subterráneo lo es de la ciudad, y pocas cosas habrán contribuido a que se vaya perdiendo todo respeto y amor a lo pasado como el hallazgo de un ser mecánico y prestigioso que se amolda mucho más adecuadamente a las necesidades del hombre metropolitano actual que el caballo (que creímos que antes amaba, pero que sólo usó mientras el progreso pudiera colocar bajo su dominio un ser perfecto capaz de poner en libre juego lo que cada cual quiera que se sepa que es y, sin quererlo, aquello que es en verdad).

## II

Aunque objeto de lustre personal, el automóvil está todavía en más íntima relación con la casa que con el habitante.

Exhibe la posición social del propietario y, en la mayoría de los casos, las buenas relaciones que mantiene con los gobernantes, porque el auto es, como el traje de etiqueta, algo que está en el protocolo y forma parte del ceremonial. El automóvil significa comodidad familiar tanto o más que ostentación personal, aunque forma parte del decoro del ciudadano. Los autos oficiales deben ser suntuosos para estar de acuerdo con los edificios públicos, y ésa es la razón de que el Estado tenga que poner en circulación autos que muy pocos habitantes del país podrían darse el placer de lucir. Forman parte del atuendo oficial y de la dignidad del cargo más bien que de la dignidad del personaje. El personaje va en él como en una antesalita portátil de su despacho, y poco importa que se trate de un advenedizo o de un buen patriota: no es él quien debe ennoblecer la función, que ya de por sí automoviliza al elegido.

Tiene también otro significado: el de ser, como el traje de etiqueta, una probanza de bienestar económico. Hace poco se le dio al automóvil la aplicación de servir para las

conquistas del amor vespéral, pero que no es incompatible con el ejercicio de los altos cargos, como se pudo observar en aquel célebre auto de numeración muy baja que casi todas las tardes esperaba a las puertas de un clandestino de Olivos. Las jóvenes que no se ilusionan con el traje, se ilusionan todavía con el auto. Una buena carrocería es una elocuente declaración de amor y las abolladuras en los guardabarros equivalen a la tartamudez.

El auto puede ser también contemplado como un vestido que sienta bien a todos los miembros de una familia y que puede usarse por todos al mismo tiempo, sin perder por eso su carácter de una pieza ambulante del mobiliario. Mirando su interior conocemos ya algo de la casa a que pertenece. El blasón de nobleza que suele estamparse en las portezuelas no agrega nada al linaje garantido por la marca del coche. El mejor escudo de armas es el Rolls-Royce. Todavía aumenta ese prestigio la chapa oficial, no tanto porque sea ahorro de patente cuanto porque en la heráldica administrativa significa prerrogativas e inmunidades. Ese escudo va adelante y atrás del coche y significa lo mismo que el que iba esmaltado sobre el picaporte. Hay chapas de diversa clase y algunas de ellas imponen respeto al tráfico en general. El roce con esos coches suele ser fatídico porque están cargados de .

Muchos automovilistas gustan ponerle emblemas de clubs, con lo que el auto anda condecorado como la solapa de un diplomático. En realidad, el auto tiene mucho de solapa, que es en el traje lo que representa el honor. Una solapa con manchas es lo diametralmente opuesto a otra con medallas. Asimismo un radiador abollado equivale a cacarañas y a estigmas de bofetadas morales. Llegará día en que se pongan las condecoraciones en el radiador y las placas esmaltadas de los clubs en la solapa. Mejor dicho, ese día ha llegado ya.

Los autos de son, en cierto modo, las máscaras de los autos particulares, sin necesidad de casa en concordancia con ellos. Proveen de un lujo y domiciliario, con chofer y lacayo al gusto. Marcas casi tan costosas como las de los funcionarios públicos, deslumbran al peatón por muy despectivo que sea para el capitalismo. Pero en el fondo estos autos de son meros autos de alquiler cuyo taxímetro funciona en la factura. Lujo a tanto la hora. Se es millonario según un arancel relativamente módico. Como el hospedaje en los grandes hoteles, al alcance del que quiera gastar en un día lo que gana en un mes, el auto de ofrece semejante posibilidad igualitaria al magnate y al jugador fullero.

Un funcionario que adquirió celebridad en el Correo, padeció por una temporada el recrudecimiento de cierta enfermedad que llegó a impedirle el ejercicio de sus funciones, durante lo agudo de la crisis. Entre los disparates que acabaron por denunciar de modo inequívoco que había sobrepasado los límites tolerables del empaque administrativo, estaba el de haberse instalado por algunas semanas en un hotel de la Avenida de Mayo. Su delirio de grandezas consistía en considerarse de la clase 3 cuando era de la clase 5. Al atardecer y a la hora de salida de los teatros, los esperaba a la puerta un lujoso automóvil con chofer y lacayo, que le abría y cerraba la puerta del coche. Generalmente lo acompañaba alguna mujerzuela que se agenciaba por ahí, con lo que disuadía de que se trataba de algún diplomático.

Esa manía, de la cual no era él culpable, pasó inadvertida mientras no tomó caracteres visibles; de modo que se le descubrió por no tener la categoría e imputación en presupuesto correspondientes al tono que se daba. Los amigos y subalternos costearon en el lapso agudo esa enfermedad oficial, y cuando algo mejorado pudo reintegrarse a sus funciones, el prestigio alcanzado en aquellos pocos días de su opulencia vectatoria alcanzó para que se le promoviera a cargos de mayor importancia sin obtener empero la clase 3. Pero la crisis había pasado y, por otra parte ya tenía, en razón del puesto, un automóvil con chofer, además de ordenanzas y admiradores de su sífilis que suplían las demás exterioridades de su narcisismo. Y cuando murió, todavía, no hubiera podido decirse si aquellas semanas fueron una anomalía en su existencia o la época en que su personalidad alcanzó la plenitud de su grandeza, pues todas las demás cosas las hizo con arreglo a lo que se entiende que es, desde los tiempos de Hernandarias, el modelo del buen servidor de la administración pública.

La velocidad y la regularidad de marcha son también características de la categoría de los dueños del coche. Los coches lujosos suelen mantener una marcha potente y uniforme; cuando más baratos, mayor trabajo en la palanca de velocidades y en los frenos, hasta los coches destartados, más propensos que cualesquiera otros a los choques, y que suelen usar algunos resentidos contra el género humano para vengarse de su inferioridad. Hay que recordar también a las damas que manejan autos, y que exteriorizan en sus largas indecisiones y en sus resoluciones súbitas lo versátil de su sexo. A igual distancia del subterráneo y del auto particular, están los autos de alquiler. Se los conoce porque no llevan nunca la velocidad conveniente; corren demasiado o van demasiado despacio. Así acabarán por convertir al conductor en un ácrata. La virulencia tradicional del gremio de conductores debiera considerarse como una enfermedad profesional. Discrepan del ritmo de la ciudad entera como si obedecieran a la impulsión de un sindicato, y aunque no marchen a contramano, marchan en disidencia con el orbe entero. También los taxímetros suelen manejarse por libre albedrío y el mismo recorrido tiene para cada cual distintas longitudes, lo cual puede establecerse de antemano por la cara del conductor. Hay taxímetros verdaderamente cinematográficos, por la rapidez con que cambian las cifras en las pantallita donde se proyecta el paisaje y el argumento, y que es el teloncito en que suele ir clavada la vista del infeliz pasajero.<sup>(1)</sup>

El automóvil colectivo, oriundo de Buenos aires, viene a ser el auto familiar de una familia cuyos miembros no se tratan entre sí. Tiene la velocidad máxima de los autos particulares, las paradas y arranques bruscos de los venidos a menos y parece impulsado por la urgencia de todos los pasajeros juntos. Marcha, pues, por tracción humana. Los conductores de colectivos hacen portentos de audacia y destreza que apenas alguien sabe apreciar. Son con respecto al auto lo que el domador con respecto al caballo: forman una sola pieza o un circuito cerrado y están alerta de lo que el coche quiere hacer. En general, los accidentes de deben más a que el peatón anda fuera de la realidad, que a torpeza o temeridad de los conductores. Éstos lanzan su máquina contando con las normales eventualidades del tráfico. Adivinan en los cuerpos en movimiento las probabilidades lógicas de su acción, pero el transeúnte está fuera del sistema del tráfico y suele ser su autonomía lo que lo pierde. Para juzgar de los méritos de esa pericia es preciso haber manejado autos en pleno centro, como para admirar al domador es indispensable haberse

caído alguna vez del caballo. Sólo entonces se advierten las cualidades ecuestres y las complicadas tretas de los choferes de colectivos. Poseen un repertorio increíble para sacar ventajas y en este sentido se les debe considerar como formando parte de una especie cuyos ejemplares más significativos pertenecen a la política.

Hay también autos sedentarios, lo opuesto precisamente a los colectivos. Autos para intimidades, confidencias y preámbulos. Cumplen desde hace algunos años la función que tuvieron las góndolas. En las avenidas solitarias, donde espaciados focos vierten una luz propicia al ensueño en compañía, están estos autos estacionados sin ninguna razón aparente. Lo mismo serviría la cabina de un teléfono, por ejemplo. Apartados para no estorbar, permanecen horas enteras en lugares apacibles y enervantes. Dentro hay una pareja —o dos.

Ese amor tiene un nombre, pero sólo se atreve a decir su seudónimo; define lo más íntimo y se enardece con una ilusión; amor de fantasmas que acaso mañana mismo, a la luz del día, no se reconozcan, si es que existen y vuelven a encontrarse; ilusoria realidad de cuerpos de carne, engañosa como en los sueños de la solitaria nubilidad; coloquio de sombras; triste y casual amor de caminantes, en el camino.

Los automóviles han hecho olvidar todos los otros vehículos de la urbe, algunos, como los cupés y los landós, que en otras épocas dábanle un prestigio que ahora sólo se usa en la recepción de los plenipotenciarios. Aunque existan, como en los entierros, se los ha olvidado lo mismo que a los coches de caballos. De las caballerizas de antaño únicamente subsiste la presidencial para las honras del cuerpo consular, y esto desde Calígula.

## EL CORAZÓN DE LA CIUDAD

La maquinaria de la ciudad es el reloj, porque el automóvil representa la vida colectiva de la calle y el reloj la vida mecanizada del individuo. En el bolsillo o en la muñeca de cada habitante existe un reloj que regula los actos mayúsculos y minúsculos de su historia. La vida del ciudadano está milimetrada y a cada milímetro cuadrado corresponde un segundo redondo. El sentido vital del hombre está en las minucias; a tal hora y minutos, tal cosa. La vida del ciudadano es una especie de dolencia en que hay que tomar las cosas a hora exacta. Aunque el día entero se haya perdido, el año no deje saldo a favor y la vida entera sea una catalepsia, segundo a segundo ha cumplido con su misión en la urbe, también cuadrículada. El reloj redondo es análogo a la ciudad cuadrículada en su regularidad y monotonía. Termina un ciclo de segundos y empieza otro; giran las agujas un círculo completo y comienzan de nuevo, cada día como los demás, sin dejar rastros. Porque tampoco el reloj marca el tiempo, sino los fragmentos del tiempo, cuyo sentido es efímero y no deja rastro alguno.

Toda ciudad debe ostentar en sus grandes edificios públicos algunos relojes, con lo que da la sensación de todo está en forma y marcha bien. Desde el comienzo del uso de los relojes murales, en las iglesias el reloj señalaba cosa bien distinta del tiempo terreno de la vida de la ciudad; señalaba el *memento homo*, lo pasajero y fugaz, el tiempo perdido, el tiempo que es un sueño. Todavía señalan la inutilidad del tiempo más bien que la hora. Con pocas excepciones, esos relojes andan mal. El del Cabildo era célebre en sus tiempos, y sigue siéndolo todavía en su torre de San Ignacio, porque indicaba un tiempo fuera del tiempo.

Rosas dispuso en enero de 1849 que ese reloj fuera considerado , lo que no quería decir, ni mucho menos, que marchara bien. Desde 1764, cuando se trataba de pagarlo (con dinero destinado a otra cosa, por supuesto: a pagar la torre) se pensó que habría de colocárselo donde .

El cuidado de ese reloj capitular dio motivo a enojosos conflictos, pues casi nunca se le pagaban con puntualidad los sueldos al relojero encargado de cuidarlo, y de ahí que tampoco el mecanismo anduviera con puntualidad. Hoy sigue siendo el escándalo cronológico de la ciudad, pues en su vieja torre de marfil sueña un tiempo que se fue y así se pasa extático las horas y los días. El sucesor, que descuella en la nueva torre del Concejo, se comporta con más solicitud que el padre; pero todos los demás vástagos de ése, diseminados por la ciudad, en columnas y minaretes, salieron al abuelo.

Hace poco leí una lucha patética entre la Municipalidad y un reloj, el Reloj de Calandro, instalado en Rivadavia cerca de Medrano. Ese reloj familiar desde tres cuartos de siglo a los vecinos del barrio de Almagro, parece que cumplía su deber con diligencia; en cambio, frente a él, otro de la Municipalidad persistía en su paso *ad libitum*, lo cual llevaba en la sangre por decirlo así. Se entabló una lucha a muerte entre los dos relojes, el cronométrico y paradójico. Al fin intervino la Municipalidad en persona para concluir con la divergencia. Agobió de impuestos al honrado Reloj de Calandro y obligó al dueño a retirarlo del servicio público.

Si se piensa bien, acaso la Municipalidad y la Iglesia tienen razón acerca de la relatividad einsteniana del tiempo y de la misión ornamental del reloj. ¿Tiene razón de ser, un reloj público? ¿Hay un tiempo general para todos? No dan esos relojes la hora exacta para lo que tenemos que hacer a cada momento, porque en cada momento cada cual está haciendo cosa muy distinta y personal, aunque ejecute la misma tarea: se muere para sí mismo. Marcan lo que tenemos que hacer para la inmortalidad o para los otros, y no lo que estamos haciendo efectivamente. Los de bolsillo y de muñeca nos condicionan nuestro tiempo, como si palpitaran en ellos nuestro corazón, y con sus escapes nos respuntan el lienzo que nos estamos cosiendo para descansar.

Si esos relojes públicos estuvieran detenidos, como los del Paraíso, tendrían el mismo sentido para la ciudad, aunque los ciudadanos llegaran tarde a las citas y deberes. De todos modos tampoco ahora son puntuales, y ésta es una virtud porteña imputable al Cabildo. Se detiene el reloj del Palacio del Consejo y es como si del tiempo general y abstracto cayéramos de golpe en el nuestro propio; de inmediato consultamos el reloj del tiempo personal y a nadie se le ocurre que ha de rectificarlo según el otro que no anda. Pero si en vez de detenerse anduviera unos minutos adelantado o retrasado sí lo haríamos, porque cuando en los mecanismos oficiales las cosas no andan del todo bien, suponemos que estamos equivocados; y cuando andan de verdad muy mal nos llamamos y con nuestro reloj sabemos a qué atenemos. ¿O vamos a ponernos a rectificar todos los relojes públicos?

En este orden de cosas, los relojes estáticos de los niños pobres, que antes gustaban todos los niños de tener, son ideales para cualquier hombre que, como ellos, tengan todavía sentido de la realidad. Pues el reloj que anda nos arrebató de la realidad y la verdad, y por eso los habitantes de la ciudad han perdido el sentido de la realidad aunque hayan adquirido el sentido microscópico del tiempo. Han cuadrículado su vida y ahora tienen que medirla con el reloj de segundos porque en verdad carece de todo sentido eterno y está desmenuzada en partículas sin cohesión, como un puñado de arena.

El reloj simbólico de la urbe es el despertador. La Torre de los Ingleses nos enseñó por primera vez que no hay que despertar sobresaltados. Embelleció las horas, haciéndolas cantar una melodía melancólica y sedante, única suplantación digna del saludo del viejo cuclillo de los relojes de la infancia. El reloj de la Torre de los Ingleses es algo así como Dickens para quienes no saben qué es eso. Canta una nenia que sirve para despertar y para dormir. La obligación que él señala es menos dura que la que silenciosamente indica la aguja móvil-inmóvil del reloj de vivir.

El reloj de Mr. Humphrey.

## EN LA TRAMPA

A través de la ventana observo el frente de las casas más allá de la plaza, con sus ventanas cerradas. No puedo evitar la idea pertinaz de que se trata de celdas, con aberturas por donde entrar al aire y la luz; y sale, como la mía, la mirada del morador. Se trata de celdas y de prisioneros. Me es fácil pensar que todos estamos presos, aunque el guardián haya desaparecido hace años o siglos. Nos encerró a todos y se fue, o se murió. Hizo la ciudad y nos metió dentro con la consigna de que no nos marchásemos hasta que volviese. Después se olvidó él de venir y nosotros de irnos.

Hace frío afuera, y de ningún modo cambiaría el bienestar que en este instante disfruto, por la llovizna de las calles. Es seguro que detrás de esos vidrios que veo, hay otras personas que disfrutan del acogimiento templado de la habitación, tan conformes como yo con las leyes divinas y humanas que nos preservan de la intemperie. No obstante, pienso que estoy preso y que los otros también lo están. No tengo más entretenimiento que pensar, como si no estuviera satisfecho.

Cuando el hombre primitivo concibió la diabólica idea de construir ciudades, ¿quiso encarcelar a sus semejantes, como cuando construyó la jaula quiso encerrar los pájaros? El origen de las poblaciones pudo haber sido la necesidad de amparo, de ayuda mutua, pero eso no traería implícito que la ciudad moderna, especie de aglomeración y superposición de poblaciones, obedezca a la misma necesidad. En principio, pues, podemos admitir que la ciudad antigua, media y moderna ha sido la más refinada forma de cautiverio. Cuando en la Edad Media sirvió de refugio contra los peligros errantes, quedó convertida en jaula. Ahí se metió el hombre y después no pudo salir; y de presa fugitiva se convirtió en presa enjaulada. Se cazó a sí mismo. Igualmente es posible que la ciudad-cárcel haya sido una invención femenina, de épocas matriarcales. De todos modos, cuando el hombre erraba sin residencia fija, hizo los más grandes descubrimientos: las religiones, el lenguaje y la escritura, la metalurgia, el tejido y la filosofía y la poesía. Cuando se encerró, las invenciones se refirieron a todo lo estacionario y no se relacionaban ya con el destino del ser humano sino con el destino de la población.

Hacer cautivos debe de haber sido un prurito más decisivo que el afán de dominio, pues hoy vemos que cuando los hombres de presa renuncian a poseer, bajo concepciones nuevas del derecho de la fuerza, todavía se dedican a sojuzgar. A la conquista sigue la esclavitud, y cuando el hombre de presa ha cumplido la primera parte del programa, pasa a cumplir la segunda, con lo cual tiene para entretenerse bastante tiempo. Entonces le basta con que exista una ciudad bien ordenada y limpia, donde cada cual cumpla sus obligaciones voluntariamente, y con tener algunos canarios enjaulados y cómodas habitaciones. Constituida la ciudad y hecho a su imagen y semejanza el ciudadano, aquella primigenia voluntad queda convertida en la magnificencia de las catedrales, de los edificios suntuosos, en instituciones benéficas, etcétera.

El hombre encuentra muchas veces la manera de llevar a cabo la satisfacción de instintos verdaderamente brutales, con aspectos plausibles. Se puede decir que ha jugado a

eso a lo largo de su historia y hasta parece que cuando encuentra los aspectos plausibles no le importa mucho ya dejar en libertad sus instintos brutales.

La iconografía más antigua de toda ciudad es semejante a una cárcel. Antes de fundarse Buenos Aires la cárcel estaba, como la encina en la bellota, en la nave capitana de don Pedro de Mendoza. Había allí casi todo lo que después habría en tierra firme, naturalmente que según otros planes. También había un presidio flotante; y una de las primeras construcciones en tierra firme fue la cárcel. Los soldados libres no eran aún ciudadanos cuando los presidiarios eran ya presidiarios desde antes del desembarco. Algunos descendieron a tierra para cambiar de calabozo.

Iglesia y cárcel se fundaban los primeros, para que el alma tuviera una salida abierta al cielo, y al mismo tiempo el cuerpo un ergástulo cerrado al mundo. Cuando se está encerrado, lo mejor es ponerse a rezar. En torno de la Iglesia, la Municipalidad y la Cárcel, creció la ciudad. Por mucho tiempo el Fuerte y el Cabildo sirvieron de cárcel. Así habrá sucedido siempre, acaso. Por eso toda ciudad es juntamente una corporación religiosa, una organización burocrática y una institución penal.

Hasta la habilitación de la Penitenciaría (28 de mayo de 1877), la cárcel del Cabildo era la principal. Siempre resultó estrecha para alojar a los detenidos, por lo que podría decirse que ése era el único sitio superpoblado del país. Los presos se sostenían principalmente de la caridad pública, que durante mucho tiempo solicitaban colocándose tras las rejas. Después tenían un día de la semana que se les consagraba, llevándoselos con custodia por las calles de la ciudad. También el corregidor tuvo a su cargo la colecta para sostenimiento de los presos.

Hombres y mujeres se alojaban en el mismo edificio. No tuvo sino muy tarde un para las necesidades más humillantes de todos los animales, el preso y el prelado. Las inmundicias eran tan abundantes que impedían transitar los patios, y , según un documento oficial de fines del siglo XVIII.

En la cárcel se torturaba a ciertos reclusos, acordando los regidores en 1753 comprar un esclavo ladino que sería instruido en el momento de dar tormento. Esa vieja costumbre colonial desapareció con el tiempo y, como todos saben, hoy no se tortura a nadie en las cárceles ni existen negros ladinos instruidos por sus superiores en tal arte.

A las mujeres libertinas se las recluyó en la antigua residencia de los jesuitas. Las delincuentes comunes se ocupaban en hacer la comida para los presos. Y como en la cárcel no había ni cocina, tenían que encender fuego en los patios, cuyo estado ya se conoce. Los días de lluvia cocinaban dentro de los calabozos.

Del estado antihigiénico de la cárcel provenían las epidemias que azotaban periódicamente a la ciudad. Para conjurarlas se hacían procesiones a San Roque y Santa Nieves. Los criminales seguían cometiendo muertes aun encarcelados y lo más práctico habría sido implantar el sabio sistema de : poner en la cárcel a los enfermos y en el hospital a los delincuentes.

El habitante oriundo de toda ciudad es el que está preso, el ciudadano en grado absoluto; y el dueño absoluto de la ciudad es el que lo vigila. Si la ciudad es una cárcel

inmensa de donde se puede salir y entrar con pocas restricciones además de que siempre se lleva al pie el grillete de las obligaciones urbanas, el vigilante era el dueño de la ciudad antigua en tanto la vida se refugiaba en las casas. El dueño actual, cuando ya la ciudad se ha instalado en la calle y está constituida ante todo el movimiento y la actividad, es el chofer. Uno y otro encarnan el ejercicio de derechos natos: residir y transitar. De donde la específica rivalidad entre el viejo y el nuevo dueño.

La ciudad tiene que haber contribuido como ninguna otra institución de origen humano al *capiti diminutio* del hombre. Hoy no podemos desprendernos de la ciudad para comprender al ser humano en su forma verídica. El hombre por excelencia es el que inventa un aparato o un mecanismo, o una fórmula química, más bien que ese otro que inventaba la danza, las metáforas, los ideogramas y el discurso. Los grandes detractores de la ciudad y de la civilización, cuando tienen que pensaren la forma verídica del hombre, piensan en el salvaje, lo cual es absurdo y abyecto. Con razón se enfurecía Chesterton de tal apelación antropológica. El salvajismo es más bien el estado de supercivilización, donde el hombre en vez de manejar la clava establece una confitería y en vez de pasar a cuchillo a una familia entera, busca la producción de un gas mortífero para toda una ciudad. El estado natural del hombre no es el salvajismo, aunque tampoco lo sea el urbanismo. Ambos extremos están a la misma distancia del hombre propiamente dicho. Es hoy el ser humano un producto natural de la ciudad más bien que un producto artificial de la naturaleza. Cuando hombres como Thoreau, Hudson o Kipling hablan de las selvas y los campos, del mar o los ríos, no derraman acerbos reproches sino que llegan simplemente al olvidado sentido pánico de la naturaleza. Vemos entonces como una grieta que se abriera en el muro de circunvalación que nos encierra, la perspectiva inmensa de la vida y el mundo, como los contempló el hombre propiamente tal, quizá el de la Edad de Bronce.

En vano se ha dejado para desahogo de la conciencia, más bien que para respiración de las construcciones, esos pedazos de plazas y parques como ofrendas a la naturaleza. Esa naturaleza en la ciudad es de la misma calidad de nuestra esclavitud y lo que el pájaro en la jaula: un simulacro de la verdad y de la gracia. En perpetua propensión a la demolición y a la fuga, el hombre urbano que es por excelencia el cazador, el destructor de vid, obedece a su viejo, inextinguible instinto depredatorio.

Pero también la ciudad puede haber sido una invención saludable, especie de trampa contra la fiera peligrosa. El ansia de extinción y crueldad que hizo a las ciudades, allí mismo se apacigua. Las ciudades, como el mar, con cazadoras de hombres tremendos. Gracias a la ciudades la humanidad ha podido seguir existiendo, como gracias a las cárceles se vive en relativa tranquilidad. Por lo menos se confía en que en las cárceles están los criminales y en los manicomios los locos. Suelto, en una vida libre, en la de la Edad de Bronce, por ejemplo, el ulterior zoo político habría necesitado apelar a formas de violencia inauditas. Habría atentado contra la especie, mientras que con la formación de las ciudades sólo atenta contra las poblaciones. La ciudad le suministra el alimento cotidiano para saciar su sevicia. En una gran ciudad hay diez mil pararrayos en qué descargar la crueldad. Si tiene pájaros en su jaula, y si vive en una casa de muchos departamentos; si en su oficina hay muchos hombres como él, atados de pies y manos; si sus hijos van a la escuela y si el gato deja que jueguen con él, puede llegar a ser un ciudadano pacífico, de orden, feliz.

Y es que la ciudad, la cárcel que él inventó como un acto de cautividad inconsciente de una vez y para siempre, para sus enemigos y para todas las generaciones de sus enemigos, lo atrapó a él y a sus descendientes. La ciudad crea ciudadanos y no hombres, como la selva pájaros y no jaulas. Una forma de pensar, sentir y obrar tiene la forma de la ciudad, que ha devenido un claustro materno en que se gesta la vida. Hay hijos legítimos e hijos bastardos de la ciudad.

Pero el ciudadano conspicuo, el hijo legítimo de la ciudad, ¿no es el destructor por excelencia, terrorista o tirano? ¿No salen de ahí los operarios del diablo, que trabajan para la guerra? ¿No quieren matar a sus progenitores? Acaso lo que buscan es, simplemente, la destrucción de la ciudad y de los seres civilizados en un rencor tan viejo como las viejas ciudades, contra sus padres arcaicos, los constructores de recintos amurallados. La guerra actual lo demuestra. Así la ciudad, después de haber absorbido al , mata al . Toda ciudad desea su propio fin, y la vesania de la guerra, que nace en las ciudades perfectamente disciplinadas, es el corolario de la vida cotidiana, de guerra en la paz.

¿Y qué seres se habrían salvado en virtud de ese suicidio de los presidiarios?, ¿la humanidad, la civilización?

Ahora cae la noche y han encendido lámparas en las casas de enfrente. La sombra de la ciudad penetra hasta mí. Siento soledad alrededor, y también un poco de frío.

## LOS MOLDES DEL CIUDADANO

De la escuela han salido ahora mismo los niños con delantales blancos y sus libros. Recuerdo sus rostros que hace treinta años contemplé, una tarde igual que ésta, con idéntica luz y el mismo timbre jubiloso en el aire. El tiempo se detuvo, tampoco yo envejecí y ellos con otros libros aprenden las viejas lecciones.

La ciudad los recupera, después de haberlos ocupado en una tarea que no les es penosa ni agradable, pero que los preparará para una vida espiritual más rica y provechosa. Eso les ayudará a vivir, Dios quiera.

No han recibido lección de un nombre o una mujer que los quiera de verdad y que les enseñe las pocas cosas que la vida tiene de admirables y dignas. Han estudiado en un texto que contiene la enseñanza adecuada a la formación de sus conocimientos para provecho general. Ahora salen de la escuela y vuelven a la casa. Ellos saben bien que las escaleras por donde descienden separa un mundo de otro. Saben que en la casa tienen que hacer un deber para la escuela, como que en la escuela han cumplido con un deber que en la casa se les explica. No estudian cuando viven, ni viven cuando estudian. Más tarde llegarán a la convicción de que saber es mejor que vivir y también de que se puede vivir mientras se hacen otras cosas sin sentido.

Como la naturaleza enseña a sus hijos, la ciudad enseña a los suyos. Éstos son los hijos de la ciudad, que tienen un programa social de vida y de razón aprobado por un Consejo. La naturaleza tiene sus métodos didácticos y la ciudad también con su programa tan estricto que el que no lo cumple, sucumbe. Los que la ciudad aprueba convienen a la civilización propiamente dicha: la pedagogía es su maternidad. La escuela es la plenitud del niño de la ciudad, y allá donde se le enseña a manejar las armas y a obedecer con fe los mandatos del jefe, alcanza su absoluta plenitud. El bosque es la existencia sin texto; en la ciudad es al revés. Un niño de la ciudad está tan naturalmente en el aula como el gorrión en el árbol del patio. Un niño y un gorrión son dos seres que difieren en mucho más que en lo que se parecen, y también por el grado de utilidad social que representan: el niño es un valor y el gorrión es una plaga. Rousseau, Tolstoi, Tagore y muchos otros, quizá con menos poesía, vieron que entre la escuela y la vida no debiera existir separación de técnicas. Y esto es un gravísimo error sentimental. La escuela de Yasnaia Poliana o la de Shantiniketan son tan absurdas, en el estado actual de la civilización como el amaestramiento de los leones. Si se admite la ciudad industrial, hay que admitir que el niño no pertenece a la naturaleza ni a los padres, sino a la ciudad, que ha de enseñarle lo que la ciudad necesita que sepa. No se puede ya conciliar un mundo y otro. Ni conviene desarrollar en el niño las facultades del sentimiento, si no ha de abrazar esa religión hasta sus últimos y más ventajosos términos. La ciudad tiene su ley, sus métodos y sus fines. La ciudad cobra al niño como presa de su plan y en cambio le entregará alguna de las ventajas que produce: comodidad, saber técnico; y aunque le obste el ejercicio de los órganos naturales correspondientes, lo dotará de sucedáneos ortopédicos, con los cuales no sólo desarrollará su vida sino que se manejará con la infalibilidad de un arma de precisión.

## VISTA

También la vista y el oído son órganos de tacto más que la mano, en la ciudad. Indican el espacio y el movimiento en tres dimensiones, donde todo lo que ocurre corresponde exclusivamente a la cinética y se refiere a nuestra seguridad personal. Nuestros oídos calculan precisamente la distancia del peligro y la vista pierde su cualidad óptica para reducirse a una función compleja de espuela, rienda y freno, al gobierno material del cuerpo que anda entre cuerpos contra los que no hay que chocar. Fisiológicamente y según el plan de organización de los seres vivos, el oído y la vista tienen misiones puras, y por eso los órganos están constituidos según la maravillosa técnica de los instrumentos estéticos; en la ciudad tienen una función táctil, como herramientas que se aplican directamente a las cosas. Anticipan el impacto y repelen los objetos o buscan los senderos expeditos en la maraña de obstáculos móviles. La vista no es empleada para percibir las formas y los colores cuanto las masas en movimiento y su proximidad. Si vieran el color, las formas y los dibujos, no avanzaríamos mucho, porque a cada instante hay en la ciudad prodigios de esfumaturas, matices y detalles que nos fascinarían. Ni más ni menos que la naturaleza, tiene escondidos tesoros en cada partícula de su masa informe, en los panoramas y en los pormenores. La luz, el color y las formas derrochan obras maestras en un pedazo de pared, entre las ramas de un árbol que tiene detrás un edificio, en una perspectiva irregular, en una cornisa, en un zaguán. Marchamos pisando joyas. En un maremágnum de imágenes quebradas, de escorzos y de porciones de belleza virginal. Lo que Cellini veía en cada relieve anatómico de un cuerpo hermoso, es posible ver en cada fragmento de la ciudad. ¿Quién puede andar de rodillas? Nuestros ojos tiran de nosotros como un cabestro.

Cuando Kate Weintzel nos enseñó a mirar con atención rincones y trozos insignificantes de la ciudad con su ojo fotográfico —una caja de fósforos junto a la rueda de un coche, un pedazo de puerta al sol, una pierna que sube la escalera—, comprendimos que nuestros ojos están ciegos. No nos sirven nada más que como lazarillos para cruzar las calles, no tropezar con otros y ganarnos la vida. El ojo ideal sería la célula fotoeléctrica. La ciudad pervierte así nuestros sentidos y, finalmente, nuestra inteligencia, que en vez de ser órgano de percibir la belleza, el bien y la verdad, se convierte en órgano de lucha y defensa, ocupado en eludir peligros y en acrecentar las reservas de pequeña ventajas acumulativas. Inteligencia en la yema de los dedos, como el ojo del ciego.

En este orden de cosas, Buenos Aires todavía no ha sido descubierto, y aun para los que acostumbramos acariciarlo voluptuosamente con la vista, todos los días tiene sorpresas de emoción que venimos a estimar cuando estamos lejos de allí. La estética de la ciudad, ¿corresponderá al álbum más que al libro?

## OÍDO

Si se tratara de suprimir los ruidos molestos la ciudad entraría en un pozo de silencio, pues en la ciudad todos los ruidos son molestos. Hasta el sonido se deforma y degrada como si perdiera el alma, pues el ruido es el cadáver del sonido. La jazz es la ampliación ciudadana de la música de cámara. Los altoparlantes demuestran que por razones acústicas y a semejanza de lo que resulta con los espejos curvos, toda imagen de sonido es convertida en caricatura por la ciudad, es decir, en ruido. Apenas recuerda uno como algo paradisíaco aquellos tiempos en que los vendedores ambulantes pregonaban su mercancía con voz clara y fresca, particularmente el pescado. Sonaban las notas finales del pregón como una proeza de ópera, y la frescura de la voz anticipaba el sabor de los langostinos y las ostras. Hasta la voz de cuerno del mayoral de tranvía parecía el solo de Sigfrido, y cada uno tenía su frase melódica, como en Wagner. Salía la voz retorcida con la figura sonora del cuerno, acompañada de herraduras en el empedrado. Los días de lluvia, esas notas pastoriles arrastraban la ciudad entera como en una carreta hacia los campos, y los chicos nos quedábamos en las puertas como si viajáramos.

El clarín de los bomberos emocionaba como al griego antiguo la recitación en un canto de la *Ilíada*. Pasaban las bombas como si llevaran más llamas al incendio, y el clarín era una lengua de fuego. Las bandas romantizaban las tardes de las plazas y Malvagni hacía sonar las luces de sus anillos. Música para sentarse un rato a su sombra fragante; música para huérfanos. Pudo ser que nuestros oídos no supieran entonces distinguir bien un ruido de un sonido; pero es más probable que hoy la ciudad deforma y envilece los sonidos y que la edad del organillo y de las serenatas se llevó consigo una sensibilidad. La voz de los pregoneros y de los lecheros que cantaban estribillos, enmudeció; los serenos no existen; la sirena reemplazó al clarín; el vendedor de barquillos y el afilador que ejecutaban con una unción que les salía del alma, desaparecieron; los altoparlantes a disco reemplazan a la vibrante voz de las arengas, los escapes y explosiones y el crujido de los frenos a la geórgica voz de las trompas de asta que cantaban refranes de amor. Todo esto ocurrió hacia el año que murió Carriego. Ruidos de contenido furor, producidos con el pie o con la mano y no con las laringes y las estrangules, resecan el aire y apergaminan los tímpanos. La ciudad se ha tragado las voces individuales y en cambio emplea su estentórea voz colectiva, de fuerza industrial, de aviso perentorio de que junto a nosotros pasa rodando la muerte.

Tampoco son los mismos individuos eufónicos los que dialogan en las orquestas populares, ni cuentan las mismas cosas. Buenos Aires cambió de voz a falsete. Muchos años, desde que comenzó la pasión del tango, hasta lo que podríamos llamar la era de Pacho y Berto, como los ingleses dicen la era victoriana, el instrumento preferido del pueblo fue el bandoneón. Era su voz de gris y húmedo timbre, vibrante de un eros contenido y muscular, más hombruna y sensual que la de ahora. La nota nítida y gruesa, emitida con la redondez del tubo donde el viento la formaba y expulsaba, ampliábase luego como el goterón de lluvia que absorbe la tierra caliente y a la luz de las lámparas de acetileno era como un hipnótico de cloroformo y cantárida.

La guitarra y la flauta acompañaban al bandoneón como la novia y la hermana, y completaban el trío de las voces de la sensualidad imbricada. En los bailes familiares el

arpa, el piano y la flauta llevaban en sus alas de paloma de tarjeta postal, vales, schotis, polkas y lanceros. La flauta acentuaba con su sístole la síncopa del tango y siempre en ella se reconocía esta virtud que le atribuyó Berlioz: e poco a poco en el lamento, en el gemido y en la amargura de un alma resignada...»<sup>(1)</sup>

Más tarde la flauta fue desterrada por completo de nuestras orquestas populares y el saxófono ocupó su sitio, más flexible y a la línea quebrada de la jazz, esa música de prohibicionistas que gustan del alcohol clandestino. Bandurria y gaita eran instrumentos de rondillas y desterrados. Así como el acordeón venció, tierra adentro, a la vihuela tradicional, así el bandoneón venció en la metrópoli y acabó incorporándose con nuevas técnicas a la orquesta típica de los cafés y a las bodas de obreros. La guitarra tiene todavía hoy en la radio una íntima fascinación, y como casi siempre trae del fondo de la vida rural sus perfumes campestres, llega en las zambas y vidalitas con el encanto nostálgico de tierras y años perdidos. Siguen después los instrumentos de las bandas, voces cosmopolitas y extrañas a nuestra sensibilidad lunática.

La promiscuidad de vida ha creado una promiscuidad de voces. Toda la orquesta de la jazz, con sus instrumentos de ricos matices de timbres y temperaturas, ha pasado a primer plano. El ukelele, el saxófono, el oboe, el clarinete, se enseñorean de la orquesta, como reyes legítimos que de ella son. Han creado una sensibilidad superpuesta que ofusca los sentidos pero que no nos llega al corazón. Podría hacerse una estadística de la extranjería al confrontar los programas de los bailes populares y de los cafés danzantes. Una voz nueva ha sido el cantor solista, parodiado de la jazz, extraño a su papel, todavía no aclimatado, que trae a la melodía modernizada de la canción, su quejido de barrio pretérito, a igual distancia de la quejumbre indígena y de la bravura del virtuoso.

He de tratar aparte la concertina, flor espiritual y evangélica de los instrumentos, que sólo se oía en los circos y en los números de acróbatas excéntricos del Casino, los domingos por la tarde, por ejemplo, cuando ese teatro era accesible a las familias y a los niños. sí; instrumento cuya voz suena sobre nubes, nimbando rostros angélicos, con sonidos que equivalen a los frescos colores del arco iris y de las mejillas y frentes de las jovencitas apenas púberes, con el candor de la alegría de la primera ráfaga del amor. Sin analogías con el bandoneón, que en la madurez del adulto en la edad de los deseos lóbregos, la concertina levanta su hálito de percalinas, piqués almidonados, gasas traslúcidas y sombreros de paja con cintas. Así vi yo una concertina en una fiesta infantil, seguramente en la fiesta de la Primavera, hace muchos años, allá por el 1874 ó 1904, ya no recuerdo bien. Y esta lámina se liga a otra, como dos imágenes superpuestas en una vitela.

En la Plaza Constitución, los domingos, solían congregarse oficiales y soldados del Ejército de Salvación en los comienzos de la prédica. Cinco apóstoles de la nueva fe, con cinco voces falsas, desgastadas, ausentes, salmodiando la Biblia. Eran aquellos años de ciclones y volcanes —¿se acuerda usted?—, cuando nueve años más tarde pasó otra vez Beatriz desdeñosa, y el alma andaba por un lado y el cuerpo por el otro. Al atardecer formaban un círculo aquellos pintorescos cruzados de uniforme marcial, tan lejos de la mística de San Francisco como de la épica de Don Ignacio de Loyola, aunque inflamados por la misma ola de fervor. Caía la tarde entre los árboles, con un amarillo de ámbar y

hojas marchitas; el aire de una remota y árida soledad hería como un cuchillo, y cuerpos de carne fatigada entraban y salían de la estación. Parece un sueño, ahora. Después de un breve sermón, apenas comprensible, emitido por la nariz que apretaban los lentes junto a las fosas, aquellos ridículos soldados de la fe entonaban un cántico acompañado por las notas siempre bíblicas de la concertina. Cantaban de Jehová, de los ángeles y de los suplicios del Salvador. Las voces, levantadas por las alas de la concertina, atravesaban nuestros pechos y se esparcían por la gigantesca ciudad vacía, como un bálsamo para los tristes y afligidos. A los dieciocho años, estos espectáculos tienen siempre la virtud de atraer a los elegidos: . Las voces, en inglés, fluían y perdíanse indiferentes. Asociada a ese cántico de desconocidos, en un lenguaje extraño, con la concertina como honda identidad, el alma encontraba un instante de compañía y como de consuelo en tanta soledad. Poco después la plaza quedaba otra vez en silencio, manchado de luces y de ruidos. Las estrellas arriba y lágrimas salobres y calientes sobre la cara.

## TACTO

El tacto de la ciudad es percibido por los pies. La mano es inútil para palpar la ciudad. No podemos entrar con ella en contacto si no es por los pies; se la palpa caminando y durísima. En verdad, refractaria. Ésa es su piel, de pavimento. De acuerdo con las teorías de la evolución, que explican el casco del solípedo para la acción mecánica de la percusión en la marcha, el pavimento debe explicarse por los mismos factores que el carapacho del armadillo y la dermis del paquidermo. Pero lo cierto es que la piel de pavimento, cuya dureza mineral perciben nuestros pies y la comunican en el cansancio y el mal humor a toda la psique, es aisladora y hostil<sup>(1)</sup>. Es una planchada, especie de magma que separa al hombre del mundo. Cuando la Municipalidad deja, con exquisito gusto, algunas cuadras de vereda sin empedrar, el pie toma contacto directo con la naturaleza de todo el país y no es sólo el alivio para los pies fatigados, sino la sensación casi táctil de ese contacto. Sube por las piernas al corazón la sensación de bienestar que suministra siempre la tierra. La planta del pie siente la elasticidad de la tierra, que sobre el pavimento se produce a expensas de los tejidos vivos. Cede ella en vez de hacemos ceder a nosotros.

También desde el punto de vista darwiniano es el pavimento una defensa económica de la ciudad para mantener su tránsito. Nos obliga a tomar un vehículo aun por pocas cuadras. Toda marcha a pie es agotadora; en verano se une a la dureza de la piedra el calor, y en invierno el frío. Una ciudad no ha sido adoquinada para caminar por ella sino para recorrerla en coche. El coche es el peatón natural de la ciudad; el neumático, no el pie; la llanta de hierro, no la pata. Para a pata se ha ideado la herradura, que preserva el casco como el pavimento a la tierra; para el pavimento se ha fabricado el automóvil.

En cambio, el campo invita a marchar. La pampa es también movimiento, pero no pesimismo y desaliento, sino ejercicio y salud. Aun los hombres ricos gustan allí de caminar, como aquí los pobres de andar en automóvil. Mucho de la manía del automóvil que aqueja a los porteños es una especie de reuma y de cansancio. A Ford le convendría hacer pavimentar por su cuenta el mundo entero. No es un descubrimiento mío que el automóvil ha sido creado por la necesidad del pavimento y no de la comodidad. Constitucionalmente ningún ser humano prefiere en estado de salud caminar sentado a caminar a pie, pero el reuma y el adoquín son dos asociados de las fábricas de automóviles. El agente intermediario entre el fabricante y el empedrado es el gusto del confort y el lujo. Esa tendencia al lujo y la comodidad nacen inconscientemente de los pies, que es algo así como la raíz del cuerpo y el almácigo del pesimismo sistematizado.

Después del pie, sigue el cuerpo como órgano urbano de palpación. Vemos cantidad de personas que en las aglomeraciones y en los lugares concurridos frotan su cuerpo, como inadvertida o inevitablemente. Se diría que tienen el traje sensible como la piel, y la piel eléctrica como los gatos. La mano es utilizada en última instancia, porque en la mano está siempre la responsabilidad. Como que la mano es el más consciente de los aparatos del hombre y el más responsable, según lo demuestran las historias de la civilización y de la moral. La ciudad tiene un traje de la piel y una piel del traje. Bástale a muchos ese roce furtivo para consuelo de su orfandad, y solamente las mujeres no comprenden bien esto.

## OLFATO

La ciudad atrofia los sentidos: acorta y enturbia la vista, encallece el pie, embrutece el oído. El olfato es atrofiado insensiblemente, como sentido de la intemperie y de los efluvios terrestres. ¿Quién huele la ciudad? Es inodora. Tendrá su olor, pero no lo percibimos nosotros, como lo demuestra el hecho de que tenemos que ponernos a pensar a qué huele. Sólo llegando de las sierras, del mar o del campo, se barrunta apenas: humedad, gases de combustión, alquitrán, polvo y el complejo de las emanaciones que salen de los negocios, las casas de vecindad, los depósitos de comestibles. Cuando en cambio vamos de la ciudad al campo, el olfato se rehabilita. Percibe el aroma de las hierbas, de la tierra seca o húmeda, de los árboles, del aire y sus matices, de las flores y los animales invisibles. Este sentido, inexistente en la ciudad, sale de su letargo y redescubre el mundo. Como sentido el más adjunto a lo orgánico y vital, se restaura en seguida aunque se lo amortigüe al extremo. Tiene tendencia, la ciudad, a velar los sentidos en una especie de anticipo exquisito de la muerte, y para eso comienza a homogeneizar los olores; cada simple olor va disuelto en un tono urbano y todos juntos dan la suma de su olor, que al fin no percibimos. Todo tiene algo de pintado, para el olfato. Las flores de la ciudad son adornos para la vista; las de los cementerios tienen un olor funeral y la de los ramos huelen a florería más que a flor. El papel pintado es la imagen gráfica del olfato en la ciudad. No olemos nada, vemos más bien. El olor de Buenos Aires es una droga anestésica. Las iglesias, los Bancos y las tiendas perduran en sus notas olfativas genéricas y acaso únicamente los teatros y cines tienen un repertorio particular de olores, conforme a los programas. En fin, tenemos sordera de olfato.

El olor de Buenos Aires es cambiante y sutil, y si no tiene olor para nosotros es porque, en general, no la entendemos. El forastero trae su nariz cosmopolita obturada; al campesino le duele la cabeza y no sabe por qué. Antes Buenos Aires olía para todos, de creer a Hudson, hombre fidedigno como el que más. Él llamaba a Buenos Aires, porque la conoció cuando estaba en plena faena de servir a las industrias capitales del país<sup>(1)</sup>. Ahora que sirve a las industrias del extranjero, no tiene olor: *non olet*, como Vespasiano decía del dinero de los impuestos a las cloacas.

La zona sur daba entonces olor a Buenos Aires. Ahí estaban los saladeros; olor de matadero y tenería<sup>(2)</sup>. Como aun en ciertas noches de verano sahumaba su husmo de carne descompuesta o hervida sobre la silenciosa paz de los habitantes, contrarrestado por los aromas forestales de los otros barrios<sup>(3)</sup>. Antes de hacernos perder nuestro olfato ha ido perdiendo su olor. Hace pocos años —veinte— el ciego podía aún orientarse por el olfato. Las farmacias emanaban prismas de alcanfor, desinfectantes, pastillas de goma e ingredientes de recetas complicadas; las tiendas, de jabones perfumados y telas, géneros y ambiente de cueva encantada; los mercados, de carne, pescado, frutas, hortalizas, bien definidos; los corralones, de estiércol; las fondas, de guisados y restos de vino en el mantel. Las notas que ofrecía al acto olfativo del ciego eran más nítidas, diferenciadas en relieves, y no necesitaba él de quien le guiase. Por eso ahora hay muchos menos ciegos por las calles; andan desorientados y perdidos por donde no se los puede encontrar. La locomoción a sangre saturaba de hierbas fermentadas el ambiente; las victorias y los carros cargados irradiaban efluvios que lo orientaban a uno y lo aseguraban de la estabilidad del barrio

entero. Hoy son la nafta, el aceite quemado, las mecanizadas moléculas emitidas por los motores y el asfalto, cuando hace calor, lo que predomina sobre todos los olores característicos, hasta el punto de formar un olor homogeneizado que parece el de la Corporación Nacional de Transportes.

Los días de lluvia huele la ciudad en los cinematógrafos y especialmente en los cafés, tranvías y ómnibus. La humedad despega de las ropas una emanación que pertenece por igual al cuerpo del individuo y al de la ciudad, que depositan juntos sus exudaciones en el traje. En esos días Buenos Aires surge personal de la cáscara de los olores generalizados. Sí; es él.

La nariz de los extranjeros tampoco es testimonio eficaz. Buenos Aires huele a limpieza, a salud, a bienestar, a papel moneda, a lo que no significa nada para el olfato. Hamlet, ¿qué pensaría? Londres huele a carbón lejano y húmedo; París a tapices; Nueva York a cedro y bronce bancarios; Roma a piedra; Madrid a cocido y Buenos Aires ¿a qué? No podría decirlo, pero con la certeza del animal aquerenciado, la distinguiría de todas las restantes ciudades del mundo. Conocemos que cada barrio tiene su repertorio de aromas, y asimismo las casas de escritorios, los inquilinatos, los hoteles y, sin embargo, la definición se encierra en un enigma de cielo estrellado. ¿Serán las mujeres las que dan perfume y vida a las ciudades? ¿serán ellas las que ponen signos reconocibles en las cosas de la ciudad? ¿se ligará a sus cuerpos y sus ropas aquel instinto de la querencia con que dije que era posible descubrir a ciegas a Buenos Aires en el mundo? Al pasar, cada mujer nos brinda una variedad local de colonias y extractos y corpúsculos de su ser, que suelen diversificarse siempre dentro de la tonalidad en moda y del barrio, la hora y el lugar precisos, conservando una tónica fundamental que condiciona los demás sutiles olores de las cosas. Señalaríamos sin error nuestra ciudad como el *amnios* vital donde existimos con la vida profunda del organismos aclimatado. Belgrano, Palermo, Boca, Chacarita, Caballito, tienen una resultante olfativa peculiar, como tienen su luz vespertina y su acento, y esto sólo puede sentirse como formando un plexo de notas vitales, orgánicas, que actúan sobre el instinto de la permanencia, como quizá la fuerza de cohesión de los animales gregarios, generalmente de olfato muy desarrollado.

Sólo percibimos la suma y no los sumandos de las cosas; no olemos, ni vemos, ni oímos las cosas sino la ciudad que ahora *non olet*.

## GUSTO

Un observador poco perspicaz podría sentar el axioma de que lo fundamental en las comidas es el tiempo y no el menú. En los grandes hoteles y en los antiguos hogares, comer es un acto complicado que insume un par de horas por lo menos; en los restaurantes de mediana categoría y en los comedores burgueses poco menos de una hora, y en los restaurantes económicos, bares automáticos y dormitorios de pobres, algunos minutos. El tiempo de las comidas no guarda relación directa con el tiempo de la indigestión; de modo que se trata más bien que de los alimentos, del conjunto de los otros factores aparentemente extraños al acto de alimentarse, como las vitaminas lo son al volumen de lo que se ingiere. En fin, el menú suele ser con frecuencia el epítome culinario de la clase de vida que se lleva.

El gusto es un sentido que en el habitante de la ciudad va implícito en su situación social. Comemos bien, sin sibaritismo y sin personalidad, porque el gusto del porteño se ha tornado también mecánico y cosmopolita. El menú de nuestros abuelos, constituido por veinticinco platos distintos, conservaba un paladar nacional por el predominio de las carnes, especias y demás ingredientes preparados conforme a recetas oriundas del país o adaptadas desde siglos. Hoy en un almuerzo de tres platos reunimos tres países triangulares del globo, y no falta la promiscuidad de los banquetes oficiales donde el menú es un ágape de confraternidad internacional. Para nosotros comer no tiene nada que ver con lo que decimos y vivimos. Excepto los vegetarianos y dispépticos, nadie tiene prejuicios de raza en la comida. La mesa suele ser un programa de extrema izquierda, y no sé hasta dónde éste es un motivo de permanente lasitud de la nacionalidad, o de la anarquía en política y en ética. Se come de todo, sin discernimiento, pero no en cualquier parte ni a cualquier hora.

En los grandes hoteles, cuyos ventanales se le antojaban a Paul Morand palcos escénicos a la calle, se hace la fiesta de gala de la comida, mientras que en los bares automáticos se come como quien llena un zurrón. En unas partes se festeja bien y en otras se come mal.

El amante de las cosas del país puede encontrar locro, humita, empanadas, achuras asadas y otros platos nacionales, pero tendrá que dirigirse a casas que se especializan en esa clase de viandas exóticas. Lo que encontrará muy abundantemente son los platos tradicionales de nuestra cocina española, italiana y francesa. En resumidas cuentas, el puchero y el asado han permanecido hogareños; y si el visitante ha de guiarse sólo por el menú, difícilmente sabrá en qué país se encuentra. Tenemos el estómago poligloto e internacional.

Casi familiar, aunque precisamente donde hay menos familias y familiaridad, algunas casas sirven comidas módicas a precios económicos. Comedor familiar quiere decir únicamente comedor para pobres, dándosele al adjetivo la significación que tiene lo proletario con respecto a la prole.

Por pocos centavos pueden comer las vendedoras de tiendas, dactilógrafas y aquellos empleados y obreros de corto sueldo y larga jornada, cuando no quieren vender su

patrimonio por un plato de lentejas. Comen la sopa, algún guiso, pan, y descansan un rato. Con muy poco puede vivir una persona, y aunque se ganara menos y se trabajara más, todavía se hallaría la forma de tirar adelante con la vida. Según estadísticas realizadas por personas competentes en la materia, con setenta y ocho pesos con cuarenta y cinco centavos puede vivir un matrimonio con dos hijos, incluyendo los gastos de tabaco del marido, alguna minucia de los caprichos de la mujer y el depósito de un peso en Caja de Ahorros para los chicos.

En esos comedores, instalados según el modelo del asilo para marineros, que son comercios aunque tienen el aspecto de asilos de caridad, entran gentes de todo matiz dentro de la variedad del obrero y del empleado, sobre todo las empleadas, que no pueden sentarse en el umbral a comer su merienda. Muchachas que visten bien, o a la manera de las que visten bien; muchachas que tienen vergüenza de que se las vea entrar en esos comedores, como si fueran a casas de cita. ¡Pobrecitas, con tanta abnegación y tanto pudor en la pobreza! Llegan, se sientan procurando hacer también economía del espacio que ocupan, y miran los precios de la lista antes que los platos. Piden lo que corresponde al precio, que casi siempre coincide con algo que estaban dispuestas a comer. En estos comedores se ve que la mujer necesita mucho menos espacio y mucho menos alimento que el hombre; son capaces de conformarse con su destino más heroicamente. Si después de haber comido se quedan un poco más, y esto suele estar en relación con la suma gastada, es porque no tienen adónde ir hasta la hora de volver al empleo. Algunas aprovechan para leer. Probablemente una novela —un poco autobiográfica— o los avisos de un diario del que han conservado sólo media hoja. No les interesan las noticias siempre tan abundantes sobre los sucesos mundiales, ni los acontecimientos importantes del país, como las elecciones u otras bagatelas por el estilo. Se limitan a leer en esta columna de esa página arrancada, algunos avisos jeroglíficos que sólo ellas entienden: .

No falta quien las mire insinuante, con el ofrecimiento fraternal de sí mismo a que lo obliga la situación similar en que se encuentran y también porque toda mujer que padece —pobreza, luto reciente, temor, vergüenza— excita al varón. Ellas bajan la cabeza; extraen con prisa de su cartera el lápiz de y el espejito, pagan y se apresuran a salir. Porque podrían creer que todavía necesitan comer algo más —y ellas están satisfechas.

## LA COSA IMPORTANTE

Buenos Aires es hija legítima de Madrid y se le parece más que en sus rasgos exteriores en el fluido ciudadano. Se percibe con inequívoca certidumbre que ambas ciudades han sido fabricadas por las mismas manos y con un mismo plan para la prole; una misma persona étnica ha construido ambas ciudades para una misma clase de vida.

También en lo material se acusa esa maternidad. En las Diagonales hay, sin duda, más de la Gran Vía que de la Fifth Avenue o del Boulevard Haussmann. El trazado de las calles, el color de las fachadas, el tono de la vestimenta masculina —oscuro y sacerdotal— nos impresionan de manera análoga, aunque las mujeres y su comportamiento en la calle sea lo más íntimamente igual. Todo esto tiene un denominador común, que sirve de clave a la interpretación, y se llama sexualidad. La tónica sexual de las analogías a las grandes ciudades, más que la identidad de los estilos arquitectónicos o la intensidad de su tráfico; forma un *leit motiv* de la existencia entera y de las cosas en que vegeta. Porque lo sexual es lo vegetativo y lo demás es lo anecdótico.

Un dato que contribuye a la impresión de similitud acaso es dado por la solemnidad del transeúnte. En Madrid y en Buenos Aires cada peatón es persona de respeto, que parece avisar andando a los demás, especie de heraldo de sí mismo. Necesariamente, la vida en la plenitud de la ciudad tiene que ser como en sus partes, en el todo como en las células. La importancia del individuo (abolengo, rango, puesto) busca en primer término el respeto. De ahí que vista trajes sombríos y que adopte una seriedad que llega hasta lo hostil. Nada de esto corresponde al ser que juega limpio en sus relaciones sexuales. Se diría que son pecadores solitarios.

Por París se transita con la impresión de que nadie es gran señor, o de que los grandes señores no transitan. En Buenos Aires y en Madrid el que sale a la calle no parece ir a sus ocupaciones o a su solaz, sino a alguna ceremonia oficial de gran pompa. Hace muchos años, aquí se salía de dos maneras: por la mañana, de diligencias (entre ellas estaba ir por agua al río); por la tarde, después de la siesta, en gran señor. Cambiaba de traje y de costumbres; se mudaba. Ahora se usa un solo traje y un solo porte. Cada transeúnte anda como el Cid, haciendo prosélitos; intenta avasallarnos, y para ello emplea diversas tácticas. Una es no desviarse de cierta línea recta imaginaria que intenta recorrer desde el punto de partida hasta el de llegada. Rectitud que consiste en desalojar de la vereda al prójimo. Otra, es la gravedad de ademanes, como si anduviera con bastón. Resabio de antiguos alcaldes. Los hombres llevan cierto aire de vencedores y de ídolos de una secta secreta que no existe. Es el *pater familias* como *res* y no como *numina*. Las mujeres caminan como entre asechanzas del demonio, evitando celadas y seducciones con el firme propósito de las maniáticas. Al cabo del día, el que se encuentra muchas, acaba en la certeza de que es un diablo. Llevan la mirada por el suelo o a lo lejos, con aire de vírgenes inexpugnables expuestas al ludibrio. No sé si se ha hecho la estadística de la virginidad, pero para quien arriba a Buenos Aires o a Madrid, la mujer es una fortaleza de sexo neutro que tiene allí una tronera con un mortero. No se les puede hacer comprender que interesan sino tirándolas al suelo de un porrazo; o que no interesan, sino dándoles la espalda. Las antiguas están ahora descubiertas; las antiguas damas arábigas de gineceos y harenes están ahora en

libertad, pero son las mismas. No vale la pena de que salgan de casa para hacernos creer que la honra es una cosa de carne.

Quizá se deba esto a un resabio del culto de hiperdulcía, propio de los países católicos, tan inclinados a la veneración del himen. Nuestra ciudad es una virgen, por lo menos lleva su hombre, y el primer convento lo fundó (de San Francisco) llevó el nombre de los Once Mil. El dechado de la virtud es el de la virginidad en el emblema de la Virgen-madre. Eso se les ha metido a ellas en todo el cuerpo, por la cabeza. El problema de la sexualidad no es el mismo problema de la virtud, como el de la maternidad no tiene que ver con el de la virginidad. En las calles de Buenos Aires no se siente que el sexo tenga poder sobre el individuo. El ayuntamiento del hombre y la mujer no es algo que se deduzca por simple lógica de sentido común y de sensibilidad orgánica, como en París, Nápoles, Amsterdam, donde es sensible la adhesividad de los cuerpos y se comprende muy claramente que, según el mito aristofanesco del Banquete, son piezas de ajuste perfecto, una con otra. Aquel sentimiento cósmico de amor que Dante aspiraba de los rostros y las cosas de Florencia, no es siquiera imaginable aquí. Más bien se piensa en el acoplamiento de aquellos insectos en que la hembra devora numerosos machos antes de consentir en ser fecundada. El transeúnte no puede evitar esa orgánica impresión de que la mujer debe devorarlo antes de entregársele. Si en la realidad de la vida doméstica ocurre que, efectivamente, cada mujer que encontramos mantiene a ultranza su pureza de vestal y que tiene resuelto como cualquier novicia el problema sexual por victoria de la virtud sobre la carne, eso es cosa que falta averiguar. La intención inconsciente de cada mujer es parecerse a una monja, porque le han dicho que eso no sólo es decente, sino virtuoso. Poco parecido hay entre una y otra, si no es el de que ninguna hace lo que debe. Cuando alguna ostenta por reacción su impudor o liberalidad, se destaca tan neta de las demás que acentúa precisamente la abismal distancia que hay entre la excepción de la mujer que se da y la norma de las que no se dejan tocar con la mirada siquiera. Ellas trabajan, pobrecitas, para lucimiento de las otras. Éstas son lo común. Pueden usar todos los afeites que el genio masculino ha inventado y descubierto para que atraigan al hombre: los fines con que los emplean son distintos. Pueden tentar al hombre por viperinas fascinaciones, pero no es para atraer al hombre sino para lucirse ellas. No se relaciona su cosmética con el acto sexual en sus infinitas variaciones y meandros, sino con el enaltecimiento de su propia persona, como si estuvieran sometándose a una prueba peligrosa, en la que jugamos el papel del demonio, para gozar solas el galardón del triunfo ileso. Pues debajo del afeite se descubre el rostro inmutable de la vestal.

Este estado de cosas resta sinceridad, grandeza y lujo a la vida de la calle. Hace al transeúnte, hombre o mujer; un *Homo hominis lupus*. Entre unos y otras no hay permeabilidad, capilaridad, comunicación de intenciones, de vida. Cada cual es una torre de importancia, sin puertas ni ventanas ni atalayas. Ninguna simpatía fluye de sus rostros. No es preciso ejercitar la gentileza, y al volver a casa lo mejor que se puede hacer es suicidarse. Cuando el hombre ha acumulado mucha necesidad de expeler simpatía, le brota bajo la forma explosiva del piropo muchas veces insultante. Va de un extremo al otro. Antes se estilaba el requiebro de las viejas comedias españolas; ahora está el hombre harto de golpear la pared. Es increíble la frecuencia con que una mujer, vaya sola o acompañada, tiene que soportar esa forma de ultraje, que en el fono no es otra cosa que la necesidad contenida de liberar una fuerza afectuosa irracionalmente refrenada. Esa injuria disparada a

boca de jarro es una forma de la incredulidad más bien que de la agresión. Es la destrucción de una imagen en la que no se cree y contra la que se ha decantado un largo rencor. Es la matanza de las once mil vírgenes. Poned a Dante aquí cinco años, y en vez de exclamar: *Amore, Amore*, usará el teléfono a altas horas de la noche o verterá palabras de vitriolo en la oreja de cualquiera. No encontraría, por cierto, a la *gentil donna consolatrice* sino a la *terribile donna amazonica*.

Imposible es admitir que tanta opulencia como derrocha a veces Buenos Aires sin necesidad sea una forma hipertrófica de esa fuerza universal que colora el plumaje de las aves, instala las exposiciones mundiales de la industria, arma los puentes y maneja los ejércitos del aire en la paz y en la guerra. Fuerza que rompe sísmicamente por las grietas de menor resistencia, cuando se la acopia sin razón. Y precisamente una ciudad es la superestructura más grandiosa de esa fuerza, y su cataclismo paulatino más estupendo. Comienza la ciudad siendo una tumba, pero también un lecho conyugal que se conjuga celularmente hasta el pólipo.

Se puede ahora proponer esta hipótesis: aquellas ciudades donde el problema sexual ha sido más o menos bien resuelto —¿la hay?—, permanecen estacionarias, mientras que aquellas donde se vive contrariando la voz imperativa de la especie, prosperan, se diversifican en obras portentosas, descuellan por su magnificencia y su esplendor. Dice Freud que el acto sexual inconcluso lleva a la neurosis de angustia por actos sexuales fallidos. Poco más o menos, ocurre con la inteligencia algo así: aquellos seres de mentalidad compleja, sutil y hasta diabólica, como Nietzsche, Kierkegaard, Dostoiewski y Strindberg, corresponden a una clase de insatisfechos sexuales. Y ésa es quizá la razón de la discrepancia entre Wagner y Nietzsche, prototipos de la sexualidad pujante, sacia y libre, y de la contenida, angustiada y sublimada, respectivamente.

En este sentido, la grandeza y la pujanza wagnerianas de Buenos Aires son una hipertrofia de escape a la reprimida fuerza del sexo, acuciada por incentivos innúmeros. Represión del sexo es, urbanística sino socialmente, complejidad de formas accesorias y retardativas del logro del fin material del sexo. La civilización es la distancia que media entre el punto de arranque del instinto sexual y la satisfacción total del mismo. Hay más inteligencia en el ave o en el insecto, que tienen que vencer inconcebibles dificultades para hallar su pareja, que en el cerdo que ya no se ocupa de la suya. Toda gran urbe es la suma y acumulación de las tretas y contenciones que ha puesto entre su necesidad sexual y el grado de facilidad para satisfacerla.

Artífices y operarios de esa grandeza son, pues, esas mujeres que proclaman en silencio su resistencia a la entrega sexual y esos hombres sombríos en cuya boca brinca el insulto a la mujer, como el abalanzo de la violación; esos transeúntes que no ceden la pared ni sonrían, ni miran a los ojos. No los albañiles ni los herreros, ni los dueños rentísticos de la ciudad y de los comercios, han hecho este prodigio que llamamos Buenos Aires: es el fruto del ahorro de expansión sexual, como las Teodiceas, los tratados críticos de la razón, las galerías de pinturas. ¡Cuántas vidas malogradas viven en una gran ciudad!

## NOTAS

### Los juguetes de la ciudad

#### II

(1) auts a la velocidad (porque el automovilismo argentino no vale nada si no es fogoso) por estrechas calles planeadas por antepasados españoles para ser trampas de sombra en el calor del mediodía, roto en su silencio únicamente por el golpe en seco de una hilandera casual. Esa superposición de una ciudad moderna sobre la base de un plano colonial tiene extraños resultados» (Ph. Guedalla, , Corte: ciudad alegre).

#### Oído

(1) Gran Tratado de Instrumentación y Orquestación Modernas.

#### Tacto

(1) (G. E. Hudson, *Allá lejos y hace mucho tiempo*, XXII).

#### Olfato

(1) (G. E. Hudson, *Allá lejos y hace mucho tiempo*).

(2) ontas a la cría. La sangre, tan abundantemente vertida cada día y mezclada al polvo, había formado sobre todo el terreno una costra de medio pie de espesor. Dejo al lector el cuidado de imaginar el olor que desprendía de esta costra, como asimismo de las barricas de los despojos de carne y huesos que tiraban en cualquier parte, en montón. Pero eso no puede ser imaginado» (Hudson, *ibidem*).

(3) (ch. Darwin, *-Viajes en el Beagle. 20-IX-1833*).