

The Fast Driver

Horacio Quiroga

1917

Contents

The Automatic Translation	4
The Original Spanish	10

This is a poor automatic translation, if any Spanish speakers are interested in improving the translation please do.

LaPietra wrote to Ted in prison, inviting him to say it all in '*Off!*' Ted obliged with [a] fable called "Ship of Fools"... not terribly original. Kaczynski stole the plot and most of the details from "El Conductor del Rapido," a parable by his favorite Spanish author, Horacio Quiroga.

Quiroga lived in a basement with his children on Avenue Canning, alternating his diplomatic work with setting up a home office and working on many stories, which were being published in prestigious magazines. Quiroga collected most of the stories in several books, the first was *Tales of Love, Madness and Death* (1917). Manuel Galvez, owner of a publishing firm, had suggested that he write it and the volume immediately became a huge success with audiences and critics, consolidating Quiroga as the true master of the Latin American short story.

The Automatic Translation

From 1905 to 1925, 108 machinists attacked by mental alienation were admitted to the Mercedes Hospice.

One morning a scrawny man with a squalid face arrived at the asylum, who was badly on his feet. He was covered in rags and articulated his words so badly that it was necessary to find out what he was saying. And yet, as his wife boasted when he was admitted, that engineer had guided his machine until a few hours before.

At one point in that time span, an alienated signalman and money changer were working on the same line and at the same time as two drivers, also alienated.

It is time, then, given the copious facts pointed out, to meditate on the easily imaginable attitudes that an alienated train driver driving a train might incur.

Such is what I read in a journal of criminology, psychiatry and legal medicine, which I have under my eyes while I eat breakfast.

Perfect. I am one of those machinists. What's more, I'm a driver of the Continental rapid. I read, then, the previous study with an attention also easily imaginable.

Men, women, children, children, presidents and stabilizers: distrust psychiatrists as well as all police. They exercise the mental control of humanity, and they gain from it: beware! I don't know the statistics of alienation in hospice staff; But I do not change the possible disorders that my locomotive with a madman astride could run along the roads, with those of any depressed psychiatrist at the head of an insane asylum.

It should be noted, however, that the specialist whose paragraphs are noted proves that 108 drivers and 186 stokers alienated in the span of twenty years, establish a proportion that is really not alarming: just over five crazy drivers per year. And I say expressly drivers referring to the two trades, because nobody ignores that a stoker has sufficient technical capacity to operate his machine, in case of any fortuitous accident.

In view of this, I wish only that this percentage of madmen at the head of the destiny of a part of humanity, is as weak in our profession as in theirs.

Whereupon I calmly conclude my coffee, which today has a strangely salty taste.

I pondered this a fortnight ago. Today I have already lost the calm of then. I feel perfectly definable things if I knew for sure what I want to define. Sometimes, while I talk to someone looking into his eyes, I have the impression that the gestures of my interlocutor and mine have stopped in ecstatic harshness, although the action continues; and that between word and word an eternity of time is half, although we do not cease to speak quickly.

I return to myself, but not nimbly, as it becomes from a momentary clouding, but with deep and dizzying waves of heart that recovers. I remember nothing of that state;

And I retain of him, however, the impression and weariness left by the great emotions suffered.

Other times I abruptly lose control of my self, and from a corner of the machine, transformed into a being so small, concentrated in lines and shining like an octagonal pin, I see myself maneuvering with agonizing slowness.

What is this? I don't know. I've been on the line for 18 years. My eyesight is still normal. Unfortunately, one always knows more about pathology than reasonable, and I go to the company's office.

"I feel nothing in any organ," I said, "but I do not want to conclude epileptic. It is not convenient for anyone to see the things that move motionless.

"And that?" said the doctor, looking at me. Who has defined those things for you?

"I have read them once," I reply. Please examine me, I beg you.

-The doctor examines my stomach, liver, circulation and vision, of course.

"I see nothing," he told me, "apart from the slight depression that you accuse coming here... Think little, out of the ordinary for your maneuvers, and read nothing. Fast drivers do not want to see double things, let alone try to explain them.

"But would it not be prudent," I insist, "to request a full examination of the company?" I have too great a responsibility on my shoulders to be enough...

-... The brief examination to which I have submitted you, you will conclude. You are right, my machinist friend. It is not only prudent, but indispensable to do so. Go calmly to your exam; Drivers who one day confuse the levers do not usually run as you do.

I've shrugged behind their backs, and I've come out even more depressed.

Why see the doctors of the company if for all rational treatment they will impose a regime of ignorance on me?

When a man has a culture superior to his employment, long before his bosses he has made himself suspicious. But if these suspensions of life continue, and this double and triple view is accentuated through a very distant transparency, then I will know perfectly well what suits a train driver in such a state.

I'm happy. I have woken up at the end of the day, without sleep and with such an awareness of my well-being that my little house, the streets, the whole city have seemed small to attend my fullness of life. I have gone outside, singing inside, with clenched fists of action and a slight outward smile, as befits every man who feels estimable before the vast creation he awakens.

It is very curious how a man can suddenly turn around and see that up, down, east, west, there is nothing but powerful clarity, whose infinitesimal ions are constituted of satisfaction: simple and noble satisfaction that fills the breast and makes the head lift up beatably.

Before, I do not know in what remote time and distance, I was depressed, so heavy with anxiety that I could not get up a millimeter from the flat ground. There are gases that crawl like this through the low earth without being able to get up from it, and they track suffocated because they cannot breathe themselves.

I was one of those gases. Now I can stand alone, single-handedly, to the highest clouds. And if I were a man of stretching out hands and blessing, all things and the awakening of life would continue their enlightened routine, but imbued with me: So strong is the expansion of the mind in a real man!

From this height and this radial perfection I remember my miseries and collapses that kept me at ground level, like a gas. How could this firm flesh of mine and this insolent fullness of contemplation, harbor such uncertainties, sordidness, manias, and suffocations for lack of air?

I look around, and I am alone, confident, musical and laughing at my harmonic existence. Life, heavy tractor and van at the same time, offers these phenomena: a locomotive suddenly stands on its rear wheels and finds itself in the sunlight.

From everywhere! Well upright and in the sun!

How little is sometimes needed to decide on a destination: at the height full, calm and efficient, or at ground level like a gas!

I was that gas. Now I am what I am, and I return home slowly and in wonder.

I have had coffee with my daughter on my knees, and in an attitude that has surprised my wife.

"It's been a while since I've seen you like this," he says, his serious, sad voice.

"It is the life that is reborn," I replied. I am another, sister!

"May you always be like now," he murmurs.

-When Fermín bought his house, the company told him nothing. There was one key too many.

-What are you saying? My wife asks, raising her head. I look at her, more surprised at her question than she is, and answer:

-What I told you: what will I always be like this!

Whereupon I get up and go out again.

Usually, after lunch I go through the office to receive orders and do not return to the station until it is time to take service. There is nothing new today, apart from the great rains. Sometimes, to embark on that path, I have left home with inexplicable drowsiness; and others I have come to the machine with strange longing.

Today I do everything without haste, with the clock before the brain and the things I should see, radiating in their exact place.

In this blissful conjunction of time and destinies, we start. From half an hour ago we are running the train 248. My machine, the 129. In the bronze of its figure the pillars of the platform are reflected in passing. Perenden.

I have 18 years of service, without a fault, without a penalty, without a fault. This is why the boss told me on his way out:

-There are already two accidents this month, and it is enough. Take care of junction 3, and after it pay attention to trail 296-315. You can gain more lost time. I know we can trust your calm, and that's why I warn you. Good luck, and soon to arrive movement report.

Calm! Calm! It is not necessary, O chiefs, that you recommend calm to my soul! I can run the train blindfolded, and the ballast is made of stripes and not dots, when I put my calm on the tip of the miriñaque to scratch the ballast! Lascazes had no change to pay for the cigarettes he bought on the bridge...

For a while now I have been paying attention to the stoker who shovels with overwhelming slowness. Every movement of his seems isolated, as if he were made of a very hard material. Which colleague did the company entrust me with to save the joint...

-Friend! I shout at him. And that value? Didn't the boss recommend calm? The train is running like a cockroach.

-Cockroach? -he replies-. We are going well under pressure... and with two pounds more. This coal is not like last month.

"We have to run, buddy! And his calmness? Mine, I know where it is!

"What?" the man murmurs.

-The joint. It seems that there you have to shovel firmly. And then, from 296 to 315.

-With these rains on top? -The timorous objects.

-The boss... Calm! In 18 years of service I had not grasped the full meaning of this word. Let's run to 110, buddy!

"For me," concludes my man, looking at me for a good moment on my side.

I understand! Ah, fullness of feeling in the heart, like a universe made exclusively of light and fidelity, this calm that exalts me! What is it but a miserable, tiny, handcuffed being by regulations and terror, a train driver from whom it was intended to demand calm when boarding a certain junction! It is not the blue mechanic, with a cap, scarf and salary, who can shout to his bosses: Calm is me! You need to see everything at the zenith, isolated in its existence! Understand it with astonishing joy! It is necessary to possess a soul where each one has a meaning, and to be the immediate factor of everything thirsty that awaits our contact! Be me!

Machinist. Take a look outside. The night is very black. The train is running with its ladder of reflections to the stub, and the rivets of the tender are today swollen. In front, the handrail of the boiler starts motionless from the ventanillo and undulates more and more, until it sweeps at the top the track from one side to the other.

I turn my head inside: at this very moment the glow of the open hearth twinkles all around the sweater of the stoker, which is motionless. He has remained motionless with the shovel back, and the sweater bristling with red-white fluff.

-Miserable! You have abandoned your service! -I roar throwing myself from the sandbox.

Spectacular calm. In the countryside, at last, out of the railway routine!

Yesterday, my dying daughter. Poor my daughter! Today, in frank convalescence. We are standing by the wire fence watching the sweet morning progress. On both sides of our daughter's stroller, which we dragged there, my wife and I looked on in the distance, happy.

"Dad, a train," says my daughter, extending her skinny fingers that we kiss so many nights as a duet with her mother.

"Yes, little one," I say. It's the 7.45 o'clock rapid.

"How light it goes, Dad! -observes.

"Oh, there is no danger here; can run. But when you get to the em...

As in an explosion without noise, the atmosphere that surrounds my head flees in very fast waves, dragging in its suction part of my brain, and I see myself again on the sandbox, driving my train.

I know that I have done something, something whose multiplied contact around me besieges me, and I cannot remember it. Little by little my attitude is collected, my back is enarched, my nails are stuck in the lever ... and I throw a long, sterile meow!

Suddenly then, in a bring! And a livid flash of lightning whose shocks I had been feeling for weeks, I understand that I am going crazy.

Crazy! It is necessary to feel the blow of this impression in full life, and the cry of supreme separation, a thousand times worse than death, to understand the totally animal cry with which the brain howls the escape of its springs!

Crazy, this instant, and forever! I have screamed like a cat! I've meowed! I have screamed like a cat!

"My calm, friend! This is what I need!... Ready, bosses!

I throw myself back to the ground.

-Fogonero handcuffed! I shout through his gag. Friend! Have you never seen a man go crazy? Here it is: Prrrrr!...

"Because you are a man of calm, we entrust you with the train. Keep an eye on the 4004 trail! Cat." So said the boss.

-Stoker! Let's shovel firmly, and we will eat the trail 29000000003!

I let go of the hand of the key and I see myself again, dark and insignificant, driving my train. The tremendous jolts of the locomotive puncture my brain: we are passing junction 3.

Then the words of the psychiatrist arise before my own eyelashes:

"... the easily imaginable attitudes that an alienated engineer driving his train might incur..."

Oh! Nothing is to be alienated. The horrible thing is to feel unable to contain, not a train, but a miserable human reason that flees with its valves overloaded at full steam! The horrible thing is to be aware that this last kilo of reason will vanish in turn, without the tremendous responsibility that strives over it to contain it! I ask for only one hour! Ten minutes only! Because in an instant... Oh, if only I still had time to untie the stoker and find out!...

-Light! Help me yourself!...

And to the point of bending down I see the lid of the sandboxes lift and a flock of rats overturn in the home.

Damn beasts... I'm going to put out the fires! I load the hearth with coal, fastened to the timid on one sandbox and I sit on the other.

-Friend! -I shout with one hand on the lever and the other in the eye-: when you want to delay a train, you look for other accomplices, eh? What is the boss going to say when he reports it from his rat collection? It will say: eye to the gauge mm... million! And who passes it 113 kilometers away? A server. Beaver hair. This is me! I have nothing but certainty in front of me, and the company goes out of its way for people like me. What are you, they say. Discreet attitude and essential preponderance!, I answer. Friend! Hear the train shaking!... We passed the trail...

Calm down, bosses! He's not going to jump, I say so... Jump, buddy, now I see him! Salta...

He didn't jump! Good scare you got, mister! And why, I asked. Who deserves only the trust of their bosses, I asked. Ask, stabilize him from hell, or I'll sink the scaveep into his belly!

"What this train is," says the station master, looking at the clock, "is not going to be late. It is twelve minutes in advance.

Down the line you see the rapid advancing like a monster lying from side to side, advancing, arriving, roaring past and fleeing at 110 per hour.

"There are those who know," I say to the chief, strutting with my hands on my chest, "there are those who know the fate of that train.

-Destiny? -the boss becomes the machinist-. Buenos Aires, I guess...

The engineer already smiles softly shaking, winks at the stationmaster and raises his moving fingers towards the highest parts of the atmosphere.

And I throw the hurgon on the road, bathed in sweat: the stoker has been saved.

But not the train. I know that this last truce will be even shorter than the others. If a moment ago I did not have time - not material: mental! - to untie my assistant and entrust him with the train, I will not have it to stop him either... I put my hand on the key to lock it-lock it, eluf eluf!, friend Another rat!

Last glow... And what a horrible martyrdom! God of reason and my poor daughter! Give me just time to put my hand on the white lever, meow! The station master in front of the terminal barely had time to hear the driver of the fast 248, who was thrown almost outside the door shouting at him with an accent that he must never forget:

"Give me a detour!...

But what descended after the train, whose red brakes had stopped it next to the bumpers of the detour; What was forcibly torn from the locomotive, between horrible meows and debating like a beast, that was not for the rest of his days but an insane asylum. The alienists believe that in the salvation of the train - and 125 lives - nothing should be seen other than a case of professional automatism, not very rare, and that patients of this kind usually recover their senses.

We consider that the feeling of duty, deeply rooted in a human nature, is capable of containing for three hours the sea of insanity that is drowning him. But from such mental heroism, reason does not recover.

The End

The Original Spanish

Desde 1905 hasta 1925 han ingresado en el Hospicio de las Mercedes 108 maquinistas atacados de alienación mental.

Cierta mañana llegó al manicomio un hombre escuálido, de rostro macilento, que se tenía malamente en pie. Estaba cubierto de andrajos y articulaba tan mal sus palabras que era necesario descubrir lo que decía. Y, sin embargo, según afirmaba con cierto alarde su mujer al internarlo, ese maquinista había guiado su máquina hasta pocas horas antes.

En un momento dado de aquel lapso de tiempo, un señalero y un cambista alienados trabajaban en la misma línea y al mismo tiempo que dos conductores, también alienados.

Es hora, pues, dados los copiosos hechos apuntados, de meditar ante las actitudes fácilmente imaginables en que podría incurrir un maquinista alienado que conduce un tren.

Tal es lo que leo en una revista de criminología, psiquiatría y medicina legal, que tengo bajo mis ojos mientras me desayuno.

Perfecto. Yo soy uno de esos maquinistas. Más aun: soy conductor del rápido del Continental. Leo, pues, el anterior estudio con una atención también fácilmente imaginable.

Hombres, mujeres, niños, niñitos, presidentes y estabiloques: desconfiad de los psiquiatras como de toda policía. Ellos ejercen el contralor mental de la humanidad, y ganan con ello: ¡ajo! Yo no conozco las estadísticas de alienación en el personal de los hospicios; pero no cambio los posibles trastornos que mi locomotora con un loco a horcajadas pudiera discurrir por los caminos, con los de cualquier deprimido psiquiatra al frente de un manicomio.

Cumple advertir, sin embargo, que el especialista cuyos son los párrafos apuntados comprueba que 108 maquinistas y 186 fogoneros alienados en el lapso de veinte años, establecen una proporción en verdad poco alarmante: algo más de cinco conductores locos por año. Y digo ex profeso conductores refiriéndome a los dos oficios, pues nadie ignora que un fogonero posee capacidad técnica suficiente como para manejar su máquina, en caso de cualquier accidente fortuito.

Visto esto, no deseo sino que este tanto por ciento de locos al frente del destino de una parte de la humanidad, sea tan débil en nuestra profesión como en la de ellos.

Con lo cual concluyo en calma mi café, que tiene hoy un gusto extrañamente salado.

Esto lo medité hace quince días. Hoy he perdido ya la calma de entonces. Siento cosas perfectamente definibles si supiera a ciencia cierta qué es lo que quiero definir.

A veces, mientras hablo con alguno mirándolo a los ojos, tengo la impresión de que los gestos de mi interlocutor y los míos se han detenido en extática dureza, aunque la acción prosigue; y que entre palabra y palabra media una eternidad de tiempo, aunque no cesamos de hablar aprisa.

Vuelvo en mí, pero no ágilmente, como se vuelve de una momentánea obnubilación, sino con hondas y mareantes oleadas de corazón que se recobra. Nada recuerdo de ese estado; y conservo de él, sin embargo, la impresión y el cansancio que dejan las grandes emociones sufridas.

Otras veces pierdo bruscamente el contralor de mi yo, y desde un rincón de la máquina, transformado en un ser tan pequeño, concentrado de líneas y luciente como un bulón octogonal, me veo a mí mismo maniobrando con angustiosa lentitud.

¿Qué es esto? No lo sé. Llevo 18 años en la línea. Mi vista continúa siendo normal. Desgraciadamente, uno sabe siempre de patología más de lo razonable, y acudo al consultorio de la empresa.

- Yo nada siento en órgano alguno -he dicho-, pero no quiero concluir epiléptico. A nadie conviene ver inmóviles las cosas que se mueven.

-¿Y eso?-me ha dicho el médico mirándome-. ¿Quién le ha definido esas cosas?

-Las he leído alguna vez-respondo-. Haga el favor de examinarme, le ruego.

-El doctor me examina el estómago, el hígado, la circulación y la vista, por descontado.

-Nada veo -me ha dicho-, fuera de la ligera depresión que acusa usted viniendo aquí... Piense poco, fuera de lo indispensable para sus maniobras, y no lea nada. A los conductores de rápidos no les conviene ver cosas dobles, y menos tratar de explicárselas.

-¿Pero no sería prudente -insisto- solicitar un examen completo a la empresa? Yo tengo una responsabilidad demasiado grande sobre mis espaldas para que me baste...

-...el breve examen a que lo he sometido, concluya usted. Tiene razón, amigo maquinista. Es no sólo prudente, sino indispensable hacerlo así. Vaya tranquilo a su examen; los conductores que un día confunden las palancas no suelen discurrir como usted lo hace.

Me he encogido de hombros a sus espaldas, y he salido más deprimido aún.

¿Para qué ver a los médicos de la empresa si por todo tratamiento racional me impondrán un régimen de ignorancia?

Cuando un hombre posee una cultura superior a su empleo, mucho antes que a sus jefes se ha hecho sospechoso a sí mismo. Pero si estas suspensiones de vida prosiguen, y se acentúa este ver doble y triple a través de una lejanísima transparencia, entonces sabré perfectamente lo que conviene en tal estado a un conductor de tren.

Soy feliz. Me he levantado al rayar el día, sin sueño ya y con tal conciencia de mi bienestar que mi casita, las calles, la ciudad entera me han parecido pequeñas para asistir a mi plenitud de vida. He ido afuera, cantando por dentro, con los puños cerrados de acción y una ligera sonrisa externa, como procede en todo hombre que se siente estimable ante la vasta creación que despierta.

Es curiosísimo cómo un hombre puede de pronto darse vuelta y comprobar que arriba, abajo, al este, al oeste, no hay más que claridad potente, cuyos iones infinitesimales están constituidos de satisfacción: simple y noble satisfacción que colma el pecho y hace levantar beatamente la cabeza.

Antes, no sé en qué remoto tiempo y distancia, yo estuve deprimido, tan pesado de ansia que no alcanzaba a levantarme un milímetro del chato suelo. Hay gases que se arrastran así por la baja tierra sin lograr alzarse de ella, y rastrean asfixiado porque no pueden respirar ellos mismos.

Yo era uno de esos gases. Ahora puedo erguirme sólo, sin ayuda de nadie, hasta las más altas nubes. Y si yo fuera hombre de extender las manos y bendecir, todas las cosas y el despertar de la vida proseguirían su rutina iluminada, pero impregnadas de mí: ¡Tan fuerte es la expansión de la mente en un hombre de verdad!

Desde esta altura y esta perfección radial me acuerdo de mis miserias y colapsos que me mantenían a ras de tierra, como un gas. ¿Cómo pudo esta firme carne mía y esta insolente plenitud de contemplar, albergar tales incertidumbres, sordideces, manías y asfixias por falta de aire?

Miro alrededor, y estoy solo, seguro, musical y riente de mi armónico existir. La vida, pesadísima tractora y furgón al mismo tiempo, ofrece estos fenómenos: una locomotora se yergue de pronto sobre sus ruedas traseras y se halla a la luz del sol.

¡De todos lados! ¡Bien erguida y al sol!

¡Cuán poco se necesita a veces para decidir de un destino: a la altura henchida, tranquila y eficiente, o a ras del suelo como un gas!

Yo fui ese gas. Ahora soy lo que soy, y vuelvo a casa despacio y maravillado.

He tomado el café con mi hija en las rodillas, y en una actitud que ha sorprendido a mi mujer.

-Hace tiempo que no te veía así -me dice con su voz seria y triste.

-Es la vida que renace -le he respondido-. ¡Soy otro, hermana!

-Ojalá estés siempre como ahora -murmura.

-Cuando Fermín compró su casa, en la empresa nada le dijeron. Había una llave de más.

-¿Qué dices? -pregunta mi mujer levantando la cabeza. Yo la miro, más sorprendido de su pregunta que ella misma, y respondo:

-Lo que te dije: ¡qué seré siempre así!

Con lo cual me levanto y salgo de nuevo.

Por lo común, después de almorzar paso por la oficina a recibir órdenes y no vuelvo a la estación hasta la hora de tomar servicio. No hay hoy novedad alguna, fuera de las grandes lluvias. A veces, para emprender ese camino, he salido de casa con inexplicable somnolencia; y otras he llegado a la máquina con extraño anhelo.

Hoy lo hago todo sin prisa, con el reloj ante el cerebro y las cosas que debía ver, radiando en su exacto lugar.

En esta dichosa conjunción del tiempo y los destinos, arrancamos. Desde media hora atrás vamos corriendo el tren 248. Mi máquina, la 129. En el bronce de su cifra se reflejan al paso los pilares del andén. Perendén.

Yo tengo 18 años de servicio, sin una falta, sin una pena, sin una culpa. Por esto el jefe me ha dicho al salir:

-Van ya dos accidentes en este mes, y es bastante. Cuide del empalme 3, y pasado él ponga atención en la trocha 296-315. Puede ganar más allá el tiempo perdido. Sé que podemos confiar en su calma, y por eso se lo advierto. Buena suerte, y enseguida de llegar informe del movimiento.

¡Calma! ¡Calma! ¡No es preciso, oh, jefes que recomendéis calma a mi alma! Yo puedo correr el tren con los ojos vendados, y el balasto está hecho de rayas y no de puntos, cuando pongo mi calma en la punta del miriñaque a rayar el balasto! Lascazes no tenía cambio para pagar los cigarrillos que compró en el puente...

Desde hace un rato presto atención al fogonero que patea con lentitud abrumadora. Cada movimiento suyo parece aislado, como si estuviera constituido de un material muy duro. ¿Qué compañero me confió la empresa para salvar el empalme...

-¡Amigo! -le grito-. ¿Y ese valor? ¿No le recomendó calma el jefe? El tren va corriendo como una cucaracha.

-¿Cucaracha? -responde él-. Vamos bien a presión... y con dos libras más. Este carbón no es como el del mes pasado.

-¡Es que tenemos que correr, amigo! ¿Y su calma? ¡La mía, yo sé dónde está!

-¿Qué?-murmura el hombre.

-El empalme. Parece que allí hay que palar de firme. Y después, del 296 al 315.

-¿Con estas lluvias encima? -objeta el timorato.

-El jefe... ¡Calma! En 18 años de servicio no había yo comprendido el significado completo de esta palabra. ¡Vamos a correr a 110, amigo!

-Por mí... -concluye mi hombre, ojeándome un buen momento de costado.

¡Lo comprendo! ¡Ah, plenitud de sentir en el corazón, como un universo hecho exclusivamente de luz y fidelidad, esta calma que me exalta! ¡Qué es sino un mísero, diminuto y maniatado ser por los reglamentos y el terror, un maquinista de tren del cual se pretendiera exigir calma al abordar un cierto empalme! No es el mecánico azul, con gorra, pañuelo y sueldo, quien puede gritar a sus jefes: ¡La calma soy yo! ¡Se necesita ver cada cosa en el cenit, aisladísimo en su existir! ¡Comprenderla con pasmada alegría! ¡Se necesita poseer un alma donde cada cual posee un sentido, y ser el factor inmediato de todo lo sediento que para ser aguarda nuestro contacto! ¡Ser yo!

Maquinista. Echa una ojeada afuera. La noche es muy negra. El tren va corriendo con su escalera de reflejos a la rastra, y los remaches del ténder están hoy hinchados. Delante, el pasamano de la caldera parte inmóvil desde el ventanillo y ondula cada vez más, hasta barrer en el tope la vía de uno a otro lado.

Vuelvo la cabeza adentro: en este instante mismo el resplandor del hogar abierto centellea todo alrededor del sweater del fogonero, que está inmóvil. Se ha quedado inmóvil con la pala hacia atrás, y el sweater erizado de pelusa al rojo blanco.

-¡Miserable! ¡Ha abandonado su servicio! -rujo lanzándome del arenero.

Calma espectacular. ¡En el campo, por fin, fuera de la rutina ferroviaria!

Ayer, mi hija moribunda. ¡Pobre hija mía! Hoy, en franca convalecencia. Estamos detenidos junto al alambrado viendo avanzar la mañana dulce. A ambos lados del cochecito de nuestra hija, que hemos arrastrado hasta allí, mi mujer y yo miramos en lontananza, felices.

-Papá, un tren -dice mi hija extendiendo sus flacos dedos que tantas noches besamos a dúo con su madre.

-Sí, pequeña -afirmo-. Es el rápido de las 7.45.

-¡Qué ligero va, papá! -observa ella.

-¡Oh!, aquí no hay peligro alguno; puede correr. Pero al llegar al em...

Como en una explosión sin ruido, la atmósfera que rodea mi cabeza huye en velocísimas ondas, arrastrando en su succión parte de mi cerebro, y me veo otra vez sobre el arenero, conduciendo mi tren.

Sé que algo he hecho, algo cuyo contacto multiplicado en torno de mí me asedia, y no puedo recordarlo. Poco a poco mi actitud se recoge, mi espalda se enarca, mis uñas se clavan en la palanca... y lanzo un largo, estertoroso maullido!

Súbitamente entonces, en un ¡trae! y un lívido relámpago cuyas conmociones venía sintiendo desde semanas atrás, comprendo que me estoy volviendo loco.

¡Loco! ¡Es preciso sentir el golpe de esta impresión en plena vida, y el clamor de suprema separación, mil veces peor que la muerte, para comprender el alarido totalmente animal con que el cerebro aúlla el escape de sus resortes!

¡Loco, en este instante, y para siempre! ¡Yo he gritado como un gato! ¡He maullado! ¡Yo he gritado como un gato!

-¡Mi calma, amigo! ¡Esto es lo que yo necesito!... ¡Listo, jefes!

Me lanzo otra vez al suelo.

-¡Fogonero maniatado! -le grito a través de su mordaza-. ¡Amigo! ¿Usted nunca vio un hombre que se vuelve loco? Aquí está: ¡Prrrrr!...

“Porque usted es un hombre de calma, le confiamos el tren. ¡Ojo a la trocha 4004! Gato”. Así dijo el jefe.

-¡Fogonero! ¡Vamos a palear de firme, y nos comeremos la trocha 29000000003!

Suelto la mano de la llave y me veo otra vez, oscuro e insignificante, conduciendo mi tren. Las tremendas sacudidas de la locomotora me punzan el cerebro: estamos pasando el empalme 3.

Surgen entonces ante mis pestañas mismas las palabras del psiquiatra:

“...las actitudes fácilmente imaginables en que podría incurrir un maquinista alienado que conduce su tren...”

¡Oh! Nada es estar alienado. ¡Lo horrible es sentirse incapaz de contener, no un tren, sino una miserable razón humana que huye con sus válvulas sobrecargadas a todo vapor! ¡Lo horrible es tener conciencia de que este último quilate de razón se desvanecerá a su vez, sin que la tremenda responsabilidad que se esfuerza sobre ella

alcance a contenerlo! ¡Pido sólo una hora! ¡Diez minutos nada más! Porque de aquí a un instante... ¡Oh, si aún tuviera tiempo de desatar al fogonero y de enterarlo!...

-¡Ligero! ¡Ayúdeme usted mismo!...

Y al punto de agacharme veo levantarse la tapa de los areneros y a una bandada de ratas volcarse en el hogar.

¡Malditas bestias... me van a apagar los fuegos! Cargo el hogar de carbón, sujeto al timorato sobre un arenero y yo me siento sobre el otro.

-¡Amigo! -le grito con una mano en la palanca y la otra en el ojo-: cuando se desea retrasar un tren, se busca otros cómplices, ¿eh? ¿Qué va a decir el jefe cuando lo informe de su colección de ratas? Dirá: ojo a la trocha mm... millón! ¿Y quién la pasa a 113 kilómetros? Un servidor. Pelo de castor. ¡Este soy yo! Yo no tengo más que certeza delante de mí, y la empresa se desvive por gentes como yo. ¿Qué es usted?, dicen. ¡Actitud discreta y preponderancia esencial!, respondo yo. ¡Amigo! ¡Oiga el temblequeo del tren!... Pasamos la trocha...

¡Calma, jefes! No va a saltar, yo lo digo... ¡Salta, amigo, ahora lo veo! Salta...

¡No saltó! ¡Buen susto se llevó usted, míster! ¿Y por qué?, pregunté. ¿Quién merece sólo la confianza de sus jefes?, pregunté. ¡Pregunte, estabíloque del infierno, o le hundo el hurgón en la panza!

-Lo que es este tren -dice el jefe de la estación mirando el reloj- no va a llegar atrasado. Lleva doce minutos de adelanto.

Por la línea se ve avanzar al rápido como un monstruo tumbándose de un lado a otro, avanzar, llegar, pasar rugiendo y huir a 110 por hora.

-Hay quien conoce -digo yo al jefe pavoneándome con las manos sobre el pecho -hay quien conoce el destino de ese tren.

-¿Destino? -se vuelve el jefe al maquinista-. Buenos Aires, supongo...

El maquinista ya sonrío negando suavemente, guiña un ojo al jefe de estación y levanta los dedos movedizos hacia las partes más altas de la atmósfera.

Y tiro a la vía el hurgón, bañado en sudor: el fogonero se ha salvado.

Pero el tren, no. Sé que esta última tregua será más breve aun que las otras. Si hace un instante no tuve tiempo -¡no material: mental!- para desatar a mi asistente y confiarle el tren, no lo tendré tampoco para detenerlo... Pongo la mano sobre la llave para cerrarla-arla ¡eluf eluf!, amigo ¡Otra rata!

Último resplandor... ¡Y qué horrible martirio! ¡Dios de la razón y de mi pobre hija! ¡Concédeme tan sólo tiempo para poner la mano sobre la palanca-blancapiribanca, ¡miau! El jefe de la estación ante terminal tuvo apenas tiempo de oír al conductor del rápido 248, que echado casi fuera de la portezuela le gritaba con acento que nunca aquél ha de olvidar:

-¡Deme desvío!...

Pero lo que descendió luego del tren, cuyos frenos al rojo habíanlo detenido junto a los paragolpes del desvío; lo que fue arrancado a la fuerza de la locomotora, entre horribles maullidos y debatiéndose como una bestia, eso no fue por el resto de sus días sino un pingajo de manicomio. Los alienistas opinan que en la salvación del tren -y

125 vidas- no debe verse otra cosa que un caso de automatismo profesional, no muy raro, y que los enfermos de este género suelen recuperar el juicio.

Nosotros consideramos que el sentimiento del deber, profundamente arraigado en una naturaleza de hombre, es capaz de contener por tres horas el mar de demencia que lo está ahogando. Pero de tal heroísmo mental, la razón no se recobra.

FIN

A critique of his ideas & actions.



Horacio Quiroga
The Fast Driver
1917

ciudadseva.com. Tales of Love, Madness and Death (1917). In Spanish: El conductor del rápido, Cuentos de amor de locura y de muerte, 1917.

www.thetedkarchive.com