

# Tranvías: entre el ultraísmo y el vibracionismo (Barradas, Torres García, Nimero, Salvat-Papasseit)

ENRIC BOU

*se apeó resueltamente del tranvía ultraico*

Rafael Cansinos Assens

El hecho de que Rafael Cansinos Assens asociara la pertenencia o no al ultraísmo con una imagen que utilizaba el tranvía, dice mucho acerca de la omnipresencia de este medio de transporte en el imaginario de las vanguardias peninsulares y europeas. Las vanguardias artísticas de principios del siglo xx promocionaron el culto a la modernidad expresada en los nuevos objetos promocionados por la revolución industrial. La ciudad, su nueva organización, los medios de transporte, además de la velocidad, la máquina, se convierten en constituyentes ineludibles de la nueva estética. La experiencia del nuevo paisaje urbano, los nuevos medios de locomoción y de comunicación, la percepción de las transformaciones tecnológicas,

la invasión del maquinismo, el auge de la sociedad de consumo, la velocidad típicamente moderna que genera un «shock psíquico», la sociedad industrializada y su circulación de mercancías, son algunos de estos elementos (Martínez Pésico 2009: 125).<sup>1</sup>

Como ha indicado Palomares-Salas en un libro reciente, «[t]rams became a preferred signifier of transportability in the works of the Hispanic vanguards» (2020: 2). La experiencia cotidiana de subir y bajar de los tranvías y verlos pasar fue un aspecto clave de la emergente vida urbana moderna. Esta experiencia dejó una profunda huella emocional que los poetas y pintores tradujeron rápidamente en sus obras literarias y artísticas. Los ultraístas y los estridentistas «imagined trams in a variety of ways. They were portrayed as spaces of progress and excitement, as intimate locations of affective signification, but also as sites of hazard and vulnerability» (ibíd.).

El tranvía fue un medio de transporte introducido a fines del siglo XIX y que, adoptado por el futurismo y el cubismo, produce gran cantidad de respuestas literarias y plásticas. La irrupción del tranvía eléctrico modifica la experiencia ciudadana: afecta el ritmo de vida, la velocidad, las frecuencias de encuentros, el vértigo, la percepción alterada de fenómenos naturales (Beltran/Carré 2016). Es conocido el poema de Rafael Alberti, «Madrigal al billete del tranvía», de *Cal*

---

1 En este trabajo doy muy poca importancia a criterios taxonómicos como los discutidos por Gloria Videla (1963), Juan Manuel Bonet (2012) o Andrew Anderson (2017) entre otros. Este último apunta: «el problema fundamental que se presenta es la dificultad de establecer los criterios exactos que demarquen la categoría de ‘poeta ultraísta’. En otras palabras, aunque es fácil aplicar esta etiqueta a figuras como, por ejemplo, José Rivas Panedas o Tomás Luque, otros escritores son más pasajeros, por así decir, entrando en el grupo y luego saliendo de él, y aun otros pueden considerarse más bien como allegados, operando en los márgenes del grupo, colaborando de vez en cuando en alguna revista, pero no necesariamente convencidos del credo y de la misión del Ultraísmo» (Anderson 2017: 111). Otros estudios precedentes se han fijado en aspectos técnicos e industriales ligados a las vanguardias: Cano Ballesta (1981), Schmitz/Bernal Salgado (2003), Friedrich (2007), Chirinos (2009), Rosenthal (2016). Andrew Thacker (2003) ha destacado la importancia del concepto de «social space» de Henri Lefebvre en *The Production of Space* (1974).

y canto (1929), que refleja en parte lo que hiciera en 1922 Oliverio Girondo con sus *Veinte poemas para ser leídos en el tranvía*. En ese libro aparecen pinceladas («apuntes callejeros») reconocidos por el caminante o el viajero montado en el tranvía: leemos que «la ciudad imita un cartón», que «un tranvía es un colegio sobre ruedas» que «al pedir el boleto hay que impostar la voz», que «junto al cordón de la vereda, un quiosco acaba de tragarse una mujer» o que «con un brazo prendido a la pared, un farol apagado tiene la visión convexa de la gente que pasa en automóvil» (Martínez Pérsico 2009: 128). En «Apunte callejero», uno de los pocos poemas escritos en primera persona, todos los referentes urbanos se acumulan de manera obsesiva:

Pienso en dónde guardaré los quioscos, los faroles, los transeúntes, que se me entran por las pupilas. Me siento tan lleno que tengo miedo de estallar... Necesitaría dejar algún lastre sobre la vereda...

Al llegar a una esquina, mi sombra se separa de mí, y de pronto, se arroja entre las ruedas de un tranvía (Girondo 1989: 39).

Indicando así la contemplación de la ciudad y la acumulación excesiva de información. Girondo también intenta plasmar en su uso del lenguaje lo novedoso de lo contemporáneo: coloquialismos, extranjerismos y tecnicismos. Mucho de los textos y cuadros practican una estética cubista, de yuxtaposición de elementos como fragmentos simultáneos, instaurando un montaje casi cinematográfico en la escritura y lectura del poema que también se manifiesta por medio de una elipsis transitiva.

Los tranvías expresan el triunfo de la máquina y la llegada de nuevos modos de transporte, que permitieron el desarrollo de una sociedad industrial. Estos modos de transporte (autobús, tranvía y metro) permitieron el surgimiento de situaciones que han sido estudiadas en detalle por sociólogos como Georg Simmel e historiadores culturales como Walter Benjamin. El impacto de las masas en el individuo, el hecho de ser un desconocido entre sus conciudadanos es una especie de experiencia que se desarrolló en la modernidad. Para quienes habían vivido la mayor parte de su vida en pueblos pequeños, decidir (o verse obligados) a mudarse a una gran ciudad fue una experiencia que les cambió la vida y significó vivir bajo la presión de estímulos

psicológicos constantes. En conexión con las nuevas situaciones urbanas, surgieron una serie de *topoi* literarios y artísticos: la soledad del individuo; el *flâneur* baudelaireano que evolucionó, en el contexto catalán, en el «badoc» de Josep Carner; encuentros con desconocidos (la mirada, el coqueteo visual); nuevos espacios como el ferrocarril, tranvías y espacios sociales (cafés, teatros); la marginación de artistas y escritores (cf. Simmel 1971; Benjamin 1986).

Los tranvías tienden a invadir el espacio urbano y también establecen una correlación entre el centro y la periferia. Además, la presencia masiva de medios de transporte de tracción industrial introduce un referente temporal. Los tranvías, con su aspecto pesado y los aparatos eléctricos que los rodeaban, tendían a acaparar las calles por las que pasaban y eran considerados muy peligrosos. Subirse al tranvía fue una forma especial de contemplar la ciudad y ciertamente otra forma de mirar las tiendas, ya que la ciudad misma se convierte en un espectáculo o un «pasaje» repleto de tiendas que ofrecen sus mercancías. Los pasajeros observan a las personas y el movimiento de los automóviles desde una tribuna privilegiada. La ciudad en movimiento parece un escaparate móvil frente al pasajero. Podemos relacionarlo con una variante del *flâneur* de Baudelaire, quien —como señala Walter Benjamin— ve las calles como un paisaje o una habitación y encuentra refugio en las multitudes de la gran ciudad (Benjamin 1986: 156-158).

Un crítico francés, Pierre Sansot, en *Poétique de la ville*, prestó atención a «Les transports de la ville» (Sansot 1996: 199-206). Según él, los medios de transporte son casi personajes. En el transporte público notamos un énfasis en la soledad, los períodos de espera y la anticipación de la ciudad. El revisor, como veremos en el caso de Salvat-Papasseit, juega un papel misterioso. Los tranvías y autobuses son una estructura dentro de la ciudad, pero tienen la particularidad de ser un espacio aislado. Es un interior en movimiento, cuya plataforma es como una terraza o un mirador: mezclados entre las masas, podemos observar los transeúntes que se desplazan a pie o en otros vehículos. También es un volumen que destaca en el paisaje urbano, sin llegar a la altura de viviendas y edificios públicos. Los primeros tranvías eran un baluarte peligroso; un artículo de Santiago Rusiñol nos recuerda este hecho. Escribió una opinión sarcástica sobre los cambios que la

modernidad estaba introduciendo en el paisaje de Barcelona, utilizando el tranvía como medida de esos cambios. En «El progrés i les criatures» evoca un lamentable accidente en el que un tranvía mató a un niño. Luego de observar cómo la gente enojada quema el objeto asesino, su comentario revela una nota pedagógica alternativa: «Potser no és excés de motors i remolcs, el que hi ha, sinó excés de criatures. Potser en comptes de maleir els frens i les vies, el que hauríem de procurar és posar *freno* a l'espècie per *vies* malthusianes» (Rusiñol 1911: 217).<sup>2</sup> Otro excelente testimonio de antimodernidad nos lo ofrece Azorín en el primer capítulo del *Diario de un enfermo* (1901):

Hoy, un tranvía ha atropellado a un anciano en la Puerta del Sol. Luis Veuillot abominaba del telégrafo, de los ferrocarriles, de la fotografía, de los barcos de vapor... ¿Por qué no abominar? Hay una barbarie más hórrida que la barbarie antigua: el industrialismo moderno, el afán de lucro, la explotación colectiva en empresas ferroviarias y bancarias, el sujetamiento insensible, en la calle, en el café, en el teatro, al mercader prepotente. Trenes que chocan y descarrilan, tranvías eléctricos, prematuros tranvías que atropellan y ensordecen con sus campanilleos y rugidos, hilos eléctricos que caen y súbitamente matan, coches que cruzan en todas direcciones, zanjas y montones que turban el paso, olas de gente que van y que vienen, encontronazos, empellones, gritos, silbidos [...]. Me ahogo, me ahogo en este ambiente inhumano de civilización humanitaria [...]. Me marchó a Toledo... (Martínez Ruiz 2000: 177-178).

Por otro lado, los tranvías crean una unidad diferente de la ciudad (la de los barrios y los asentamientos) mediante mapas de transporte, llenos de colores y circuitos que nada tienen que ver con los mapas habituales de la ciudad. El tranvía es un signo de modernidad urbana, una réplica urbana del tren e implica una expansión de la ciudad, no la limita, sino que introduce nuevas aperturas.

Los tranvías nos recuerdan las nuevas formas de transporte que se introdujeron en la ciudad moderna y el impacto que tuvieron en la formación de un nuevo modelo de sociedad al proporcionar no solo

---

2 Ver también «Apedrean un tranvía por haber atropellado a un niño», *La Vanguardia*, 4 de septiembre de 1901.

una nueva forma de comunicación y transporte, sino también un espacio móvil donde las personas comparten el tiempo, sin hacer nada, obligados a estar en contacto con extraños. Los tranvías se inventaron hacia 1880 y fueron un medio de transporte muy popular en las ciudades europeas y americanas hasta los años sesenta. En Europa del Este nunca desaparecieron. Actualmente, con la creciente preocupación por el medio ambiente y la necesidad de formas más rápidas de movilidad en las zonas congestionadas de los centros urbanos, ha surgido un nuevo interés por los tranvías. En Barcelona dejaron de circular en 1973 y solo queda el «Tramvia blau» [Tranvía azul], para diversión de niños y turistas (Flórez Bosque/Ibáñez Puente 2001). Se ha construido una nueva línea muy polémica, pero no atraviesa el centro de la ciudad debido a la fuerte oposición de las personas que viven en esos barrios elegantes. Los tranvías, por otro lado, ofrecen una conexión inequívoca entre lo antiguo y lo nuevo, ya que sus primeras versiones eran una mezcla de naturaleza e ingeniería mecánica. Hasta el cambio de siglo, cuando se volvieron eléctricos, los tranvías eran un vagón de madera y metal que circulaba por vías, arrastrado por caballos o mulas.

## Futurismo(s)

Los futuristas italianos fueron pioneros en forzar un cambio de paradigma e incorporar el maquinismo como alternativa al *passatismo*. Gracias a este movimiento se abandonaron las ideas, el vestuario, la moda, las corrientes artísticas del pasado. Marinetti en el primer manifiesto futurista publicado en *Le Figaro* de París el 20 de febrero del 1909 ya destacaba la presencia fundamental del tranvía en el paisaje urbano y como expresión de la nueva estética futurista:

Avevamo vegliato tutta la notte [...] discutando davanti ai confini estremi della logica e annerendo molta carta di frenetiche scritture. [...] Soli coi fuochisti che s'agitano davanti ai forni infernali delle grandi navi, soli coi neri fantasmi che frugano nella pance arroventate delle locomotive lanciate a pazza corsa, soli cogli ubriachi annaspanti, con un incerto batter d'ali, lungo i muri della città. *Sussultammo a un tratto, all'udire il rumore formidabile degli enormi*

*tramvai a due piani, che passano sobbalzando, risplendenti di luci multicolori, come i villaggi in festa che il Po straripato squassa e sradica d'improvviso, per trascinarli fino al mare, sulle cascate e attraverso gorghi di un diluvio.* Poi il silenzio divenne più cupo. Ma mentre ascoltavamo l'estenuato borbottio di preghiere del vecchio canale e lo scricchiolar dell'ossa dei palazzi moribondi sulle loro barbe di umida verdura, noi udimmo subitamente ruggire sotto le finestre gli automobili famelici (Marinetti 1914: 3; mi subrayado).

En el *Manifesto tecnico della pittura futurista* (11 de abril de 1910) se ejemplifica la nueva sensibilidad hacia el dinamismo universal precisamente en situaciones urbanas en particular a bordo de un tranvía: «Le sedici persone che avete intorno a voi in un tram che corre sono una, dieci, quattro, tre; stanno ferme e si muovono, vanno e vengono, rimbalzano sulle strade, divorate da una zona di sole, indi tornano a sedersi, simboli persistenti della vibrazione universale» (Marinetti 1914: 28). Russolo en el manifiesto *L'arte dei rumori* (11 de marzo de 1913), escribió:

Attraversiamo una grande capitale moderna, con le orecchie più attente che gli occhi, e godiamo nel distinguere i risucchi d'acqua, d'aria o di gas nei tubi metallici, il borbottio dei motori che fiatano e pulsano con una indiscutibile animalità, il palpitare delle valvole, l'andirivieni degli stantuffi, gli stridori delle seghe metalliche, *i balzi dei tram sulle rotaie*, lo schioccar delle fruste, il garrir delle tende e delle bandiere. Ci divertiremo ad orchestrare idealmente insieme il fragore delle saracinesche dei negozi, le porte sbatracchianti, il brusio e lo scalpicio delle folle, i diversi frastuoni delle stazioni, delle ferriere, delle filande, delle tipografie, delle centrali elettriche e delle ferrovie sotterranee (Marinetti 1914: 127; mi subrayado).

El cuadro de Carlo Carrà, *Piazza del Duomo* (1909-1910), manifiesta una sensibilidad divisionista por los efectos de refracción de la luz, pero ya se nota una nueva concepción del espacio, donde todo se mezcla, con un color denso y una pincelada fibrosa, en una visión sincrónica. Es una imagen de un lugar característico de la ciudad de Milán, en el que reproduce el movimiento de la ciudad moderna que se expresa en la combinación de líneas oblicuas con los tranvías que trazan una cruz al pie del Duomo.



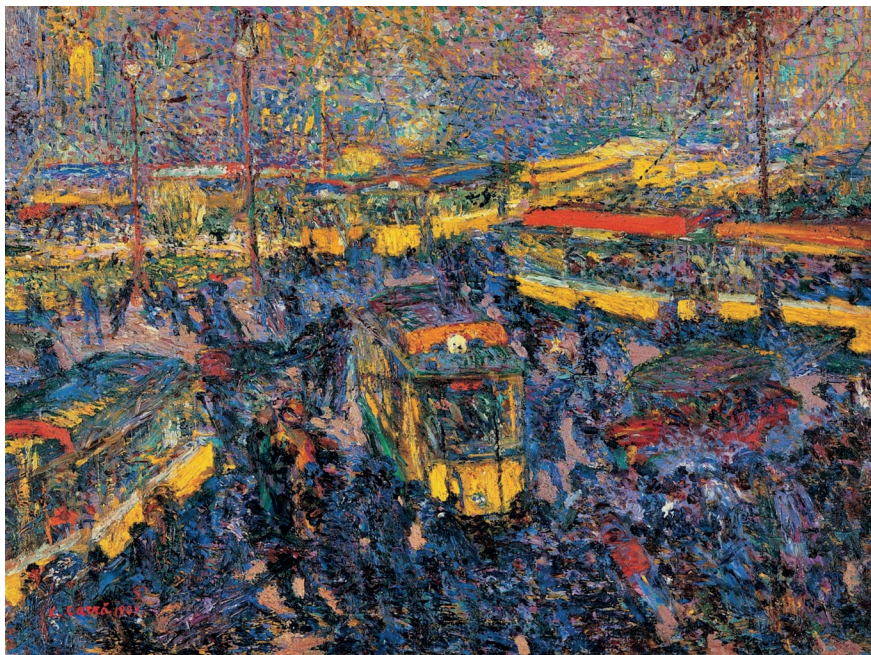


Figura 1. Carlo Carrà, *Piazza del Duomo* (1909-1910)

*Ciò che mi ha detto il tram* (1911), del mismo Carrà, demuestra el interés por los valores plásticos y el dinamismo. La pintura abandona todo simbolismo pictórico puntillista e inaugura el concepto de simultaneidad dinámica de los estados de ánimo, que llevan al artista a representar la sensación (o emoción) de la realidad en su continuo replanteamiento del sujeto. Así obtiene «lo smembramento degli oggetti, lo sparpagliamento e la fusione dei dettagli». También destaca una reproducción óptico-esquemática del movimiento: «la vibrazione ed il movimento moltiplicano innumerevolmente ogni oggetto», tal como proponían los manifiestos.<sup>3</sup>

3 Otro ejemplo notable es la pintura de Gino Severini, *L'autobus* (1913). Esta es paradigmática del interés en los nuevos medios de transporte. Severini asimila e interpreta en una sola imagen externa e interna, la percepción colectiva y la emo-





Figura 2. Carlo Carrà, *Ciò che mi ha detto il tram* (1911)

Si en el cubismo francés hay poco interés por el mundo mecánico, no fue así en la vanguardia rusa, muy cercana al futurismo italiano en su ímpetu maquinista y que manifiesta una presencia singular del tranvía. Como es sabido, la primera exposición futurista en Rusia tuvo lugar en

---

ción capturada a través de la agitación de la ciudad. El observador es catapultado dentro de un autobús parisino durante un viaje entre Montmartre y Montrouge. Las sugerencias externas provienen sobre todo de rótulos y dibujos que actúan como contexto y como elemento gráfico, en una asociación libre de formas y colores. También: Umberto Boccioni, *La Signora Massimino* (1908), *Studio di un ponte, palo telegrafico e tram* (1908-1910), *La città che sale* (1910), *La strada entra nella casa* (1911), *Visioni simultanee* (1911), *Stati d'animo n. 1. Gli addii* (1911), *Le forze di una strada* (1913); Mario Sironi, *Paesaggio urbano* (1922); Roberto Marcello Baldessari, *Città + tramway + simultaneità* (c. 1917).

San Petersburgo en marzo de 1915. El futurismo ensalza el dinamismo a través de la celebración de la velocidad. Algunos fenómenos fueron comunes con lo que sucedía en otros lugares de Europa: ningún objeto tiene un perímetro definido, la transparencia es utilizada para mostrar el movimiento. En este estilo también conocido como cubo-futurismo, las letras aparecen como publicidad. En este ámbito llama la atención una obra de Natalia Goncharova, *Pequeña estación* (1911). Es un cuadro en el que el tiempo, el espacio y el movimiento se comprimen y aplanan para crear un momento que concentra la sensación de «atravesar». Estamos dentro y fuera del tren: fragmentos de palabras y números parpadean. Las figuras corren por la plataforma y las caras se reflejan en la ventana del vagón. Grandes letras corresponden a fragmentos de publicidad y confirman la preferencia futurista por la tipografía. Resulta así un canto a la experiencia dinámica y fragmentada del mundo moderno.



Figura 3. Natalia Goncharova, *Pequeña estación* (1911)

La exposición del Tranvía V (en ruso «Трамвай В») fue la primera exposición de pintura futurista celebrada en Rusia. Abrió sus puertas el 3 de marzo de 1915 (el 16 según nuestro calendario), en Petrogrado, en una sala de la Sociedad Imperial para el Fomento de las Bellas Artes. Fue organizada por Jean Pougny y su mujer Ksenia Bogouslavskaja, quienes habían regresado de Francia poco antes. El nombre elegido «Tram V. Primera Exposición Futurista de Pintura» era una declaración de modernidad. El futurismo era el impulso que unía a estos artistas y el tranvía es uno de los símbolos de la civilización industrial que se está desarrollando en Rusia. La línea V era la línea de circunvalación del tranvía de Moscú (Boersma 1994). El mismo año se celebró la «Última exposición futurista de pinturas 0,10 (cero-diez)» (en ruso: «Последняя Футуристическая выставка картин 0,10 (Ноль-Десять)») de pintura suprematista, organizada por Kasimir Malevitch y Jean Pougny, en la que participaron un total de catorce artistas, en la Galería de Arte Dobychina, San Petersburgo, del 19 de diciembre de 1915 al 17 de enero de 1916 (Boersma 1994).

Esta exposición presentó la nueva escuela de arte llamada suprematismo. Es destacable que en el catálogo no se incluyó ningún lienzo con la mención «suprematista». Malevich explicó: «Al nombrar algunas de estas pinturas, no quise marcar la forma que se buscaba en ellas, sino indicar que las formas reales servían de base a las masas informes que constituyen una pintura, sin ninguna relación con las formas existentes. en la naturaleza». El cero de 0,10 significaba que después de la destrucción del viejo mundo del arte, comenzaría uno nuevo (Boersma 1994). También se refiere al décimo país donde, en la ópera futurista *Victoria sobre el sol* (en ruso: Победа над Солнцем, *Pobeda nad Solntsem*), cuyos decorados fueron pintados por Malevich, se encuentra el mundo de la no objetividad. El cero también evoca el paso iniciático por el símbolo purificador, de los catorce artistas liderados por Malevich en el camino de la abstracción. El misterioso número 0,10 hace referencia a una figura de pensamiento: cero, ya sea porque se esperaba que tras la destrucción del viejo mundo, el año cero pudiera comenzar de nuevo, o porque los artistas que exponían querían encontrar el núcleo de la pintura, y diez, porque originalmente estaba previsto que participaran diez artistas (Berninger/Cartier 1992).

La metrópolis se convirtió en el diseño utópico de la nueva sociedad. La vida en las ciudades constituía los temas y motivos del arte contemporáneo: industria, máquinas, velocidad, sociedades en agitación, violencia, guerra, anarquía, nacionalismo y juventud: una síntesis que se suponía que el arte debía revivir. La dinámica y la simultaneidad se convirtieron en palabras clave de un nuevo lenguaje visual que reaccionaba a la realidad de la vida y al potencial cognitivo del nuevo ser humano, dando lugar a una ruptura necesaria con los principios estéticos obsoletos. De acuerdo con un nuevo sentido del mundo influido por la aceleración, la movilización, la simultaneidad y la fractura del espacio y el tiempo, los futuristas abandonaron las representaciones estáticas del mundo. Los cuerpos y los objetos se disuelven en poderosas líneas que los definen en su relación con la realidad circundante. Se expanden hacia el espacio exterior, y la imagen convierte la realidad en un torbellino.

El apunte al carboncillo sobre papel de Malevich, *A Handbag Is Snatched on the Tramway* («Roban un bolso en el tranvía», c. 1913-1914), es un apunte que muestra cómo el artista propone un sistema de comunicación alternativo, no orientado a los objetos. La pieza no contiene ninguna imagen, sino solo las palabras de su título, o letras dispuestas en esas palabras: los signos en un sistema. Sin embargo, esto no es simplemente una nota escrita a mano. Las cualidades auditivas de las palabras vuelven a referirse a los experimentos con la poesía de la época, y visualmente, la articulación y apariencia de las letras se cargan por su contexto: se dibuja un marco alrededor de ellas, y fuera y encima del marco aparece un punto negro. Estos elementos refuerzan y solidifican una dialéctica entre la cognición visual y verbal de la obra. Eliminada de los objetos, la representación pasa a depender del espectador, que no puede utilizar ningún conocimiento para ayudar a la interpretación, excepto el que se genera a partir de la obra de arte en sí. Aunque visualmente distante del suprematismo, *A Handbag Is Snatched on the Tramway* anticipa ese arte en su libertad de las convenciones y limitaciones del pasado estético (Crone/Moos 2014).

El poema de Majakovskij, «De calle a calle», está lleno de movimiento y fue inspirado por un viaje en tranvía desde la Torre Sukharv hasta la puerta Sretenka, e inspiró las imágenes en movimiento.

Originalmente lo subtítulo «Tengo una conversación con el sol cerca de la Torre Sukharev». Los malabarismos de Majakovskij al superponer formas dotan al poema de un fluir rápido de lenguaje bien adaptado a la temática urbana. Jugando con el mismo o similares morfemas en líneas sucesivas («dogov / godov») o invertir las sílabas de una palabra fragmentada de dos sílabas para formar la siguiente palabra («rez- / che. / Che- / rez»), el poeta simula lingüísticamente el efecto del movimiento rápido a través del paisaje urbano. La mención de correr —«desde las ventanas de las casas corriendo / saltar los primeros cubos»— transmite igualmente velocidad, así como una indeterminación sintáctica y semántica típica del tipo de dinamismo de los futuristas. El participio modificador *begushchikh*, la forma plural genitiva de «correr», captura gramaticalmente la forma en que la velocidad en sí genera confusión: «*begushchikh*» puede modificar el sustantivo plural genitivo «casas» (*domov*) o, al menos en teoría, el sustantivo plural genitivo «ventanas» (*okon*), por lo que el verso se puede leer como «desde las ventanas de las casas en funcionamiento». Además, las «ventanas» y su segunda sílaba, *kon*, repiten la raíz del sustantivo ruso para «caballos» (*koni*), que apareció en el verso anterior, de modo que las ventanas normalmente sin vida, léxicamente asociadas con animales rápidos, cobran vida. De manera similar, los caballos se etiquetan como «de hierro» (*zhelezye*) y, por lo tanto, se transforman en tranvías urbanos, el sustituto urbano y moderno del transporte tirado por caballos. A través de estas asociaciones semánticas, la sintaxis ambigua y una serie innovadora de sílabas repetidas, Majakovskij desafía e incluso ralentiza al lector, pero crea versos en los que las palabras siguen conceptualmente el ritmo del vibrante telón de fondo urbano del poema (Harte 2009: 75-76). En la poesía de Pavel Shirokov hay un soneto dedicado al encuentro con una mujer en un tranvía (Markov 2006: 72).

Los expresionistas alemanes también incorporaron los tranvías en poemas, como expresión de la gran ciudad. Para ellos era un lugar dominado por el materialismo: dinero y violencia, la incomunicación, las fuerzas desatadas e incontenibles. Los escenarios se nos muestran amenazantes gracias a dos técnicas: la perspectiva,alzada y angular que rompe con la estabilidad de los edificios, y un color irreal y an-

tiestético, que provoca un sentimiento de rechazo. Un poeta, Gerrit Engelke, tiene algunos poemas dedicados al tranvía. En «Stadt» («Ciudad») o en «Auf der Straßenbahn» («En el tranvía») (1913), la ciudad es el punto de partida y lugar de decadencia de la alta cultura. En ella se desarrolla, recoge y amontona lo más grande y lo más bajo que ha producido la humanidad; una red inextricable e incontrolable de destinos que se cruzan minuto a minuto, influyendo para siempre en el otro y, sin embargo, nunca sabiendo más el uno del otro. Con el presente poema «Ciudad» insiste en el aspecto de la ciudad moderna, las formas salvajes y acumulaciones de bloques, incluyendo el anonimato, el hacinamiento y aislamiento. Se puede comprobar en «Auf der Straßenbahn»:

|   |  |
|---|--|
| <p>Wie der Wagen durch die Kurve biegt,<br/>Wie die blanke Schienenstrecke vor ihm liegt:<br/>Waltz er stärker, schneller.</p> <p>Die Motore unterm Boden rattern,<br/>Von den Leitungsdrähten knattern<br/>Funken.</p> <p>Scharf vorüber an Laternen, Frauenmoden,<br/>Bild an Bild, Ladenschild, Pferdetritt,<br/>Menschenschritt –<br/>Schütternd waltz und wiegt der Wagenboden,<br/>Meine Sinne walzen, wiegen mit:<br/>Voller Strom! Voller Strom!</p> <p>Der ganze Wagen, mit den Menschen drinnen,<br/>Saust und summt und singt mit meinen Sinnen.<br/>Das Wagensingen sausebraust, es schwillt!<br/>Plötzlich schrillt<br/>Die Klingel! –<br/>Der Stromgesang ist aus –<br/>Ich steige aus –<br/>Weiter waltz der Wagen.</p> <p>Aus der Sammlung <u>Rhythmus des neuen Europa</u></p> | <p>Mientras el auto gira la curva<br/>Cómo la línea de ferrocarril desnuda se encuentra<br/>frente a él:<br/>Rueda más fuerte, más rápido.</p> <p>Los motores traquetean bajo el suelo<br/>Sonajero de los cables<br/>Chispa – chispear.</p> <p>Farolillos bruscamente más allá, modas de mujer,<br/>Imagen tras imagen, letrero de la tienda, paso de<br/>caballo, paso humano –<br/>El piso del carro se balancea y pesa temblando,<br/>¡Mis sentidos ruedan, pesan contigo!<br/>¡Lleno de electricidad! ¡Lleno de electricidad!</p> <p>Todo el auto con la gente adentro<br/>Zumbar, tararear y cantar con mis sentidos.<br/>¡El canto de los coches ruge, se hincha!<br/>Repentinamente estridentes<br/>¡La campana! –<br/>El cántico de la electricidad está apagado.<br/>Salgo –<br/>El coche sigue rodando.</p> |
|---|--|



En el poema destacan los elementos eléctricos del tranvía y los aspectos mecánicos. En un poema de Kurt Tucholsky, «Augen in der Großstadt» (1930), se destaca el encuentro entre los ojos de los pasajeros de los medios de transporte públicos. El rechazo y la reconstitución simultánea de modos de percepción, que han sido presentados en las consideraciones histórico-culturales como aspectos de condicionamiento visual y experiencia de choque, aparentemente pueden convertirse en una forma específicamente moderna de experiencia de placer al considerar la acumulación de choques de percepción individuales como posibilidad —al menos en un período de tiempo limitado—, la liberación individual de las estructuras sociales racionalmente ordenadas e inamovibles y la recuperación de la integridad individual perdida (Cowan 2008: 443-444).

### Ultraísmo y vibracionismo

También en España, el entorno urbano se consagró rápidamente como el tema central de las vanguardias. La ciudad, por su novedad, se convirtió en el protagonista de la estética moderna. Coches, tranvías y aviones llenan los poemas de acentos futuristas. Maquinaria industrial, fábricas, puentes de nuevas dimensiones, farolas eléctricas, monumentos de acero (Torre Eiffel), en definitiva, todos los elementos marcados con el sello de novedad y progreso técnico se enmarcan en el privilegiado campo temático de las vanguardias en España. El vanguardista por excelencia, Ramón Gómez de la Serna, en el artículo «El tranvía bebe» describe el ambiente de una tarde de verano en Madrid con la calle de Alcalá y la Puerta del Sol refulgentes por el sol, los balcones cerrados y los tranvías recalentados. Lo más curioso sucede cuando el conductor o el cobrador del tranvía tienen sed y en su trayecto pasan por una fuente, el tranvía para sin previo aviso para que puedan beber y los pasajeros no se impacientan porque conocen esta parada y la consideran necesaria. Después de este intervalo, la marcha se acelera y recupera el tiempo perdido.

Ramón Gómez de la Serna fue un atento observador del tranvía. Algunas greguerías son testimonio: «Cuando al llegar a su término el



tranvía le vuelven del revés los asientos, el tranvía se queda loco de desorientación» o bien, «Los que esperan en grupo un tranvía son parientes de parada» (Gómez de la Serna 1936). Escribió una reseña del primer libro de Oliverio Gironde, *Veinte poemas para ser leídos en el tranvía* (Buenos Aires, 1922), que tituló «La vida en el tranvía», en la que leemos:

Soy enamorado de lo pintoresco y de lo esencial, pero no de lo tipográfico que inventaron los otros y que vi antes que los plagiarios, pero tuve el pudor varonil de no tocar.

Por eso iba leyendo con delectación en el tranvía de luces pasadas por agua ese gracioso y original libro de mi desconocido amigo Oliverio Gironde *Veinte poemas para ser leídos en el tranvía* encantado de encontrar un libro sin falsedades y sin repugnantes tatuajes de estampilla ajena. Como es un libro grande, toda la antesala de hospital o de dentista que es el tranvía, leía el título, que se destacaba en opulentas letras de peluquería. Yo me hacía el sueco. «Para que vean —pensaba— que leo el libro del tranvía y pasen envidia hasta llegar a las náuseas».

Yo iba a la Puerta del Sol; pero no había acabado de leer los *Veinte poemas para ser leídos en el tranvía* cuando pasé por esa plaza de toros en que tranvías y público se han echado al ruedo. Iba por la interesante «Fiesta en Dakar», en que se ve a las negras «cuyas ubres bate el candombe para que al pasar el ministro les ordeñe una taza de chocolate».

—Tiene usted que pagar otro billete— me dijo el cobrador, y yo le dije:

—Déme billete hasta el último poema.

Para releer los poemas y volver a la Puerta del Sol volví a pagar mi tranvía.

—Le hubiera valido más sacar un kilométrico— me dijo el cobrador.

Yo, sin hacerle caso, releía en el libro párrafos tan buenos como éstos:

«A veces se piensa, al dar la vuelta a la llave de la electricidad, en el espanto que sentirán las sombras, y quisiéramos avisarles para que tuvieran tiempo de acurrucarse en los rincones».

«Cuando la puerta se entreabre entra un pedazo de 'fox-trot'...

«La mañana se pasea en la playa empolvada de sol».

«Brazos. Piernas amputadas. Cuerpos que se reintegran. Cabezas flotantes de caucho... Al tornearles el cuerpo a los bañistas, las olas alargan sus virutas sobre el aserrín de la playa».

Entre los *Veinte poemas para ser leídos en el tranvía* se intercalaban los toques del timbre tranviario y las ilustraciones de un humor primieval y ruborizado de colores desnatados que les ha puesto el autor. Ya no veían los viajeros el título del libro, de tan gran propiedad y tan gran etiqueta tranviaria, que yo iba leyendo

porque íbamos unos detrás de otros, puesto que el coche, cerrado y con dos bancos largos y tristes a un lado y otro, se había convertido en jardinera, mientras yo leía inmóvil en mi asiento, sin haberme movido ni bajado ni un solo momento, los *Veinte poemas para ser leídos en el tranvía*.

Es destacable el momento autorreflexivo que crea la reseña, del momento de la lectura y el lugar donde esta tiene lugar, y cómo se presenta a sí mismo: las interacciones con el cobrador, el pasaje e incluso la transformación del tranvía gracias a la lectura: de espacio cerrado en movimiento a lugar abierto, el tranvía-jardinera.

Juan Ramón Jiménez supo ver en Nueva York a la urbe moderna por excelencia. Los nuevos medios de locomoción y la velocidad surgían ante los ojos atónitos de sus habitantes: «¿Subterráneo? ¿Taxi? ¿Elevado? ¿Tranvía? ¿Ómnibus? ¿Carretela? ¿Golondrina? ¿Aeroplano? ¿Vapor?... No. Esta tarde hemos pasado New York ¡por nada! En rosa nube lenta» (Jiménez 1917: 158). El poema titulado «Tranvía», tiene una sintaxis desarticulada, casi cubista:

Gafas. Pantorrillas de fieltro alto, arrugado y fangoso. (Van al baile y son ellas solas la pareja). Gafas. Ningún ojo claro. Mandíbulas incansables — ¡qué cansancio! — que mascan goma, sin fin. Gafas. Borrachos sin gracia, que hacen reír risas de mueca a todo un mundo de dientes de oro, plata y platino. Gafas. Amarillos, cobrizos y negros con saqué blanco, es decir, negro, es decir, pardo, y sombrero de copa de ocho... sombras. Gafas. ¡Cuidado! ¡Que me pisa usted los ojos! Mirada, digo, gafada sin vida. Gafas, gafas, gafas (Jiménez 1917: 252-253).

Jorge Luis Borges publicó en *Ultra* en 1921 el poema «Tranvías» (Bonet 2012: 82), en el cual, como Salvat-Papasseit, se fija en el *trolley* y el lanzamiento de disparos o chispas cuando se mueve por los raíles:

Con el fusil al hombro los tranvías  
patrullan las avenidas  
Prora del imperial bajo el velamen  
de cielos de balcones y fachadas

verticales cual gritos

Carteles clamatorios ejecutan  
 su prestigioso salto mortal desde arriba  
 Dos estelas estiran el asfalto  
 y el trolley violinista

va pulsando el pentagrama en la noche  
 y los flancos desgranán  
 paletas momentáneas y sonoras.

En un relato de Ernesto Giménez Caballero fechado en 1928, «Procesión», constatamos una combinación de los diversos medios de transporte en la ciudad moderna:

Los automóviles llegan, aúllan, ladran. [...]

Pasa un avión por el cielo [...]

Se oye la nerviosidad —por un momento— de la motocicleta. [...]

Los tranvías bogan por el horizonte. Fragatas de un solo palo. [...]

Si se pone el oído en tierra se oye un rumor siniestro. El Metro socava, como un anarquista, la arena pascual de la procesión, para acechar el cruce. Y atentar la calma del desfile con el turbión de sus viajeros, lanzados —de pronto— a flor de tierra (Rodríguez Fischer 1999: 346-347).

## Artistas y poetas

Los artistas uruguayos Rafael Barradas y Joaquín Torres García, instalados temporalmente en Barcelona, incorporaron un gran número de imágenes de tranvías en sus composiciones vibracionistas. Barradas denominaba vibracionismo a una personal síntesis de cubismo y futurismo. Torres-García se movió en el ámbito del *noucentisme*, pero también se acercó a las vanguardias (Faxedas Brujats 2015). En sus libros de teoría artística desarrolló la teoría del constructivismo universal. En una carta de Barradas a Torres García de septiembre de 1919 le confesaba:

hace cosa de cuatro o cinco meses, un día, estando VIENDO en un café, pasó un batallón, es decir, unos sonidos de trompas y tambores y unas campanas de tranvías. Simultáneamente sonaba un piano en el café, pero que quedaba fuera

del café. VIBRABAN todas las cosas, que, en realidad no lo son. YO VIBRABA de tal manera que CREABA las COSAS, —y como digo— me pasó lo que ahora: me hubiera pegado un tiro en la cabeza, precisamente en la CABEZA (García-Se-das 1994: 136).

En el cuadro de Barradas, *Calle de Barcelona a la 1 p.m.* (1918), el pintor refleja la cotidiana del bullicio de la plaza de la Universidad vista desde la mesa de un café. El centro representa diversos elementos característicos de la ciudad moderna, ruedas, anuncios, relojes, transeúntes, tranvías, etc. La visión es fragmentaria, de un cromatismo festivo.



Figura 4. Rafael Barradas, *Calle de Barcelona a la 1 p.m.* (1918)





Figura 5. Joaquín Torres García, *Composición vibracionista* (1918)

Torres García, en su cuadro *Composición vibracionista* (1918), representa los elementos de una típica escena de ciudad: carruajes con ruedas que se superponen a las gafas del personaje en primer plano, que al mismo tiempo se superpone a otros elementos como los relojes, elementos del café como las botellas, «la adición sistemática, sobre el campo visual, como en un palimpsesto, de palabras y de cifras» (Pérez-Oramas 2016: 20). En este cuadro, como en otros ocupan una posición central los tranvías que se entrecruzan.

### Tres ejemplos<sup>4</sup>

Hay textos que son crónica de un recorrido. Algunos parecen presagio del gesto dadaísta y surrealista y transforman la ciudad. Así sucede en el texto de Andrés Nimero, «Poema alfa de la gran circunvalación», publicado en el número 29 de la revista ultraísta *Grecia*. En opinión de Juan Manuel Bonet, Andrés Nimero es «probable máscara de alguno de los escritores que se movieron en torno a la revista, no nos atrevemos a hacer conjetura sobre su identidad» (Bonet 2012: 396). Andrés Nimero, un poeta desconocido, quizás pseudónimo de un periodista sevillano, escribió un buen ejemplo de poema-recorrido. Es un poema semejante al de Leopoldo Lugones, «Luna ciudadana» (1909).<sup>5</sup> El poema que desarrolla «una percepción moderna, caótica, de la ciudad. Muchas obras que iban con seudónimo en *Grecia* eran hojarasca, pero este no era el caso» (Ortiz 2012: s.p.).

El poema está compuesto por 84 versos y consiste en la descripción enumerativa, según la poética del todo incluido, del trayecto en circunvalación que realizaba el tranvía 24 con referencias a ocho elementos visuales destacados. Las palabras iniciales construyen cali-

---

4 Otros ejemplos a tener en cuenta son los poemas de Juan Larrea, «Cosmopolitano», Gerardo Diego, «Tranvía» y «Gesta», y de Guillermo de Torre, «Madrid» y «Hai-Kais occidentales», César Arconada, «Poema a las nueve de la mañana», Humberto Rivas, «La ciudad múltiple», Leopoldo Lugones, «Luna ciudadana» (1909), Antonio Espina, «Tranvía», Rafael Alberti, «Madrigal al billete de tranvía».

5 Ver Bohn (2011: 34-43); Corsi (2014: 267); Anderson (2017: 642).

gramáticamente un rectángulo, la Plaza Nueva o de San Fernando, donde iniciaba la ruta del tranvía cada diez minutos. Siguen dos líneas dibujadas que enmarcan las palabras que aluden al ruido del inicio del recorrido y dibujan las vías del tranvía: «SUENA UNA CAMPANA Y RUEDA UN TUMULTO DE HIERRO VIEJO».

## POEMA ALFA DE LA GRAN CIRCUNVALACION

0'35 ptas.

Hay coches, caballos, autos... Hotel de gran ciudad  
2  
L A R G A S  
N I S O S  
F I L A  
V A G O S  
S O B R E E S T E L A D O E S T A E L A Y U N T A M I E N T O

FALTA EL MONUMENTO A SAN FERNANDO

SOLDADOS  
LAMPAROTAS  
D A L M E R A S  
P O L V O

y la estridencia se va  
por el Arco de Mañara  
Puerta de Jerez, El Ceibo Sagrado...  
(antes de Rebello, fué Sicomoro)  
En su copa no está el loro.  
La Pasarela es el armazón del Municipio.  
Arboles y la Casa de Socorro.  
Estamos en la Puerta de la Carne ( Plaza Monumental  
( Toreta Joselito.  
La carne adherida al hueso:  
Puerta del Osario, Sandias.  
Perreo, Laguna, Laboratorio.  
La Trinidad: Cárcel de las Santas Patronas.  
Fábricas. Por aquí se va a Miraflores.  
Ruum... Ruum... Ruum...  
Y llegamos a Capuchinos.  
Templo de aldea.  
¡Ya se quedó atrás el DOLOR  
De los tuberculosos!  
El dolor persiste sin embargo  
Los pobres sin albergue:  
Sanchezalp.  
Camino del cementerio.  
Hospital civil.  
Hospital militar.  
(¿Un civil es militar?)  
Lejos destila la lepra.  
(Coeur de Jeannette)  
«Llevaba una mano fuera...»

Europa  
Aquí fueron:  
Barrera  
Variedades  
Amigos del Arte  
Realito  
Todo, todo torrefacto.



La vejez de Novedades  
La Campanilla y la Campana.  
Caramelos y juguetes.

**Ruido** El prestigio de calle Sierpes

Sujeta esquinas. Tránsito ininterrumpido.  
La Fiambrera.  
Comestibles.  
Málaga. A las 8 hay pescado.  
O'Donnell - La Magdalena.  
Una triste fuente seca en el Pacífico.  
(The Seville Water Works)  
Y vamos por Méndez Núñez.  
Hotel. Hostal. Fonda. Hospedería.  
Novios de moro.  
The Berlitz School.  
El Arte ha roto la monotonía.  
De la contrata.  
PLAZA NUEVA. San Fernando.  
Se ha completado el ciclo.  
Llegada. Es de noche.  
El tranvía. - Minotauro número 24  
Enciende su ojo rojo  
Y busca otra vez el camino.

24

ANDRÉS NIMERO

«Mare mía e la Esperansa...»

(Tambores... Cornetas.)

MEDIO DÍA DEL VIERNES

La Feria. No es Jueves.

□ Hércules □

El amor ronda

Por la planicie afrosiaca y cínica. Cine.  
Entre la Avenida del Amor Profano  
Y la calle del Amor de Dios



Figura 6. Andrés Nimero, «Poema alfa de la gran circunvalación» (1919)

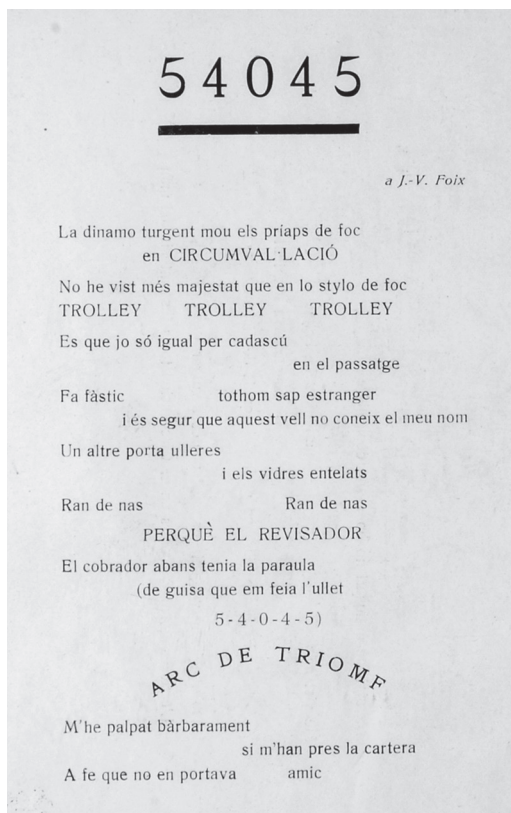
El poema describe la ciudad vista desde el tranvía con particular atención a los topónimos, las calles que cruza en el recorrido: Plaza de la Constitución de San Francisco, la Catedral, Plaza del Triunfo, Arco de Mañara, Puerta de Jerez, El Ceibo sagrado, la Pasarela, Puerta de la Carne, Puerta del Osario, la Trinidad, Capuchinos, Hospital civil, Hospital militar, el Arco de la Macarena. Este caso es de particular interés porque el juego verbo-visual genera un triple juego de sentido



fónico y visual: es el Arco de la Macarena donde se cantan las saetas la noche del viernes santo; alude también al arco y las flechas; y, en tercer lugar, es una visualización de la manivela de control que usaban los tranvías para aumentar o disminuir la velocidad y que coincide exactamente con la forma dibujada, en una especie de caligrama.

Continúa con las columnas de Hércules. Estas columnas romanas fueron erigidas en 1574, con estatuas de Hércules y de Julio César. La avenida del Amor Profano, la calle del Amor de Dios, el Café Novedades, la Campanilla y la Campana (una famosa pastelería que todavía existe), para enfilarse por la calle Sierpes, el centro neurálgico de la Sevilla comercial de la época. Sigue por Málaga, O'Donnell, la iglesia de la Magdalena, el no funcionamiento de una fuente le permite espetar un comentario irónico al oponer «Una triste fuente seca en el Pacífico» con el verso siguiente, «¡The Seville Water Works!». Termina por Méndez Núñez para regresar a la Plaza Nueva, el lugar donde empezó el recorrido y completar la circunvalación anunciada en el título. El tranvía enciende una luz solitaria, como un cíclope que se pasea en la noche, en alusión a la figura monstruosa del Minotauro. En el poema destaca la descripción del recorrido, los juegos verbales y visuales en la frontera con el caligrama, la ironía sobre el funcionamiento de la ciudad y la alusión final de carácter mitológico: «El tranvía.- Minotauro número 24»

Curiosamente, el poema de Salvat-Papasseit también se refiere a aspectos concretos del paisaje urbano y da algunos detalles sobre el recorrido. El título es un palíndromo, un número capicúa, que tiene la connotación de buena suerte. Comienza con una imagen de impactante carácter sexual: «los priapos de fuego» son metáfora del trole y a su vez corresponden al «*stýlo* de fuego», es decir, la erección continuada (priapismo) que produce una eyaculación de chispas, el fuego, que sirve al poeta para representar a la máquina en movimiento. A continuación, describe la experiencia del viaje en tranvía:



## 54045

La dinamo turgente mueve los priapos de fuego  
en CIRCUNVALACIÓN

No he visto nunca tanta majestad como en el stylo de fuego  
TROLLEY TROLLEY TROLLEY

Es que yo soy igual para cada cual  
entre los viajeros

Da asco todo el mundo sabe extranjero  
y seguro que este viejo no sabe mi nombre

Otro lleva gafas  
y los lentes nublados

cerca de la nariz cerca de la nariz  
PORQUE EL REVISOR

El cobrador antes tenía la palabra  
(así me guiñaba el ojo  
54045)

ARCO DE TRIUNFO

Me he palpado bárbaramente  
por si me han robado la cartera

Pero no la tenía amigo

Figura 7. Joan Salvat-Papasseit, «54045» (1919)

Las frases incompletas son comunes a la estética cubista (o vibracionista). Aparecen dos hombres que controlan: el revisor y el cobrador. El pasajero-hablante se encuentra aislado en la multitud, cosmopolita, donde se habla «extranjero». Observa a un pasajero con gafas y casi dibuja un caligrama: «Ran de nas Ran de nas». También dibuja un elemento muy reconocible del paisaje urbano que se incorpora en forma caligramática, el Arc de Triomf.

Al pasajero le ha tocado el billete número 54045 que en teoría da buena suerte porque es capicúa, pero precisamente en ese momento

siente temor por si le han robado. Posiblemente el trayecto del tranvía se refiera a la línea 29, la línea de circunvalación de Barcelona, que fue la primera de carácter estrictamente urbano, y muy pronto tuvo también un carácter turístico porque, como afirmaba la crónica de un diario, «toda la ciudad, con sus plazas y paseos, sus edificios y monumentos, desfilan ante el pasajero» («29. Circumval·lació»). La primera edición de este poema se publicó en el libro *Poemes en ondes hertzianes* (1919). El libro estaba profusamente ilustrado con dibujos a la tinta de Joaquín Torres García, aumentando así la filiación cubista y vibracionista del volumen.

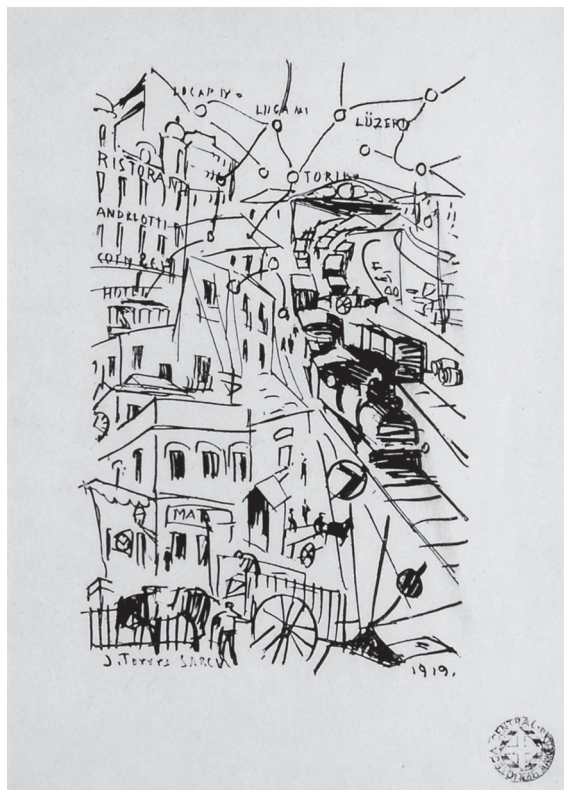


Figura 8. Joaquín Torres García, ilustración para Joan Salvat-Papasseit «54045»

En otro poema de Joan Salvat-Papasseit, «Encara el tram», se limita a evocar la contemplación de una desconocida compañera de trayecto que está en el tranvía leyendo distraídamente. La contemplación provoca una descripción de carácter levemente erótico, con atención, en una especie de barrido cinematográfico, a los ojos, las piernas, las medias, la mano, el vestido, el pañuelo. La búsqueda infructuosa de los ojos puede recordar algunas de las escenas literarias evocadas por Jean Rousset en *Leur yeux se recontrèrent* (1981):

*A D. Carles*

Noia del tram, tens l'esguard en el llibre,  
i el full s'irisa

en veure's cobejat.

I el cobrador s'intriga si giraràs el full:  
sols per veure't els ulls!

Que les cames se't veuen

i la mitja és ben fina;

i tot el tram ets tu.

Però els ulls no se't veuen.

I la teva mà és clara

que fa rosa el teu cos de tafetà vermell,

i el teu mocadoret ha tornat de bugada.

Però els ulls no els sabem!

I si jo ara baixés? –Mai no et sabria els ulls...

Té, ara, ja he baixat!

*(L'irriador del port i les gavines, 1921)*

Después de varias reflexiones, decide bajar del tranvía y se extingue el momento mágico del encuentro.

Los tranvías fueron un escenario particular de encuentros, o un objeto de gran presencia física. Antoni Gaudí, cuando estaba trabajando en la Sagrada Familia, murió atropellado por un tranvía y su muerte es símbolo de una asociación terrible entre iglesias y tranvías. Entre lo atávico y uno de los elementos clave del paisaje urbano de la modernidad. Iglesias y tranvías se pueden relacionar con la ecuación que estableció Jean Starobinski en un artículo en el que, a través de la lectura del primer poema de Baudelaire en los «Tableaux parisiens» de *Les fleurs du mal*, define un concepto de modernidad basado en la

coexistencia de dos mundos, representados por las chimeneas de las fábricas junto a los campanarios, unas agujas arquitectónicas. Identificó lo más característico de la modernidad, la coexistencia de elementos de dos mundos y tiempos muy diferentes en un mismo espacio. Esta convivencia tiene lugar en la ciudad moderna, donde la gente es constantemente consciente de la falta de naturaleza y la abrumadora presencia de la industria. Starobinski también subrayó la posición especial del poeta-observador, que ve las cosas de lejos y no pertenece ni al universo de la religión ni al del trabajo: «la perte du sujet dans la foule — ou, à l'inverse, le pouvoir absolu revendiqué par la conscience individuelle» (Starobinski 1990: 26). En este sentido, la ecuación entre iglesias y tranvías tiene un nuevo y poderoso significado. Hacen referencia a concepciones del mundo muy diferentes, pero comparten un espacio urbano, y la misma contradicción de su coexistencia hace que este espacio sea único. La reacción literaria y artística establece un momento particular de la historia cultural a esta convivencia.

Según Rosenthal, un concepto central del imaginario urbano es la noción de que el cambio físico en la ciudad se refleja y se manifiesta en comportamientos, pensamientos, miedos y deseos colectivos que a su vez transforman la ciudad espacial y culturalmente (Rosenthal 2016: 163). En los textos que he examinado se pueden destacar cinco modalidades de incorporación del tranvía: como mero elemento decorativo que pertenece al paisaje de la gran urbe moderna; la atención a los ruidos, elementos del tranvía (ruedas, raíles, *trolley* y las chispas); los poemas-recorrido, de circunvalación; evocación de la experiencia del viaje en tranvía; la asociación con elementos o personajes mitológicos. Como hemos podido comprobar, en algunos casos se entremezclan estas cinco modalidades.

## Bibliografía

- «29. Circunval·lació». <<http://www.autobusesbcn.es/lineas/29.html>>.  
ANDERSON, Andrew (2017): *El momento ultraísta: Orígenes, fundación y lanzamiento de una vanguardia*. Madrid/Frankfurt am Main: Iberoamericana/Vervuert.

- BELTRAN, Alain/CARRÉ, Patrice (2016): *La vie électrique. Histoire et imaginaire (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*. Paris: Belin.
- BENJAMIN, Walter (1986): «Paris, Capital of the Nineteenth Century.» En: *Reflections, Essays, Aphorisms, Autobiographical Writings*. Edición e introducción de Peter Demetz. New York: Schocken Books, pp. 146-162.
- BERNINGER, Herman/CARTIER, Jean-Albert (1992 [1972]): *Jean Pougny (Iwan Puni) 1892-1956; Catalogue de l'œuvre. Tome I: Les Années d'Avant-Garde, Russie-Berlin, 1910-1923*. Tübingen: Ernst Wasmuth.
- BOERSMA, Linda (1994): *0,10. The Last Futurist Exhibition of Painting*. Rotterdam: 010 Publishers.
- BOHN, Willard (2011): *Reading Visual Poetry*. Madison (NJ): Fairleigh Dickinson University Press.
- BONET, Juan Manuel (ed.) (2012): *Las cosas que se han roto. Antología de la poesía ultraísta*. Sevilla: Fundación José Manuel Lara.
- CANO BALLESTA, Juan (1981): *Literatura y tecnología: Las letras españolas ante la revolución industrial: 1900-1933*. Madrid: Editorial Orígenes.
- CHIRINOS, Eduardo (2009): *Rosa polipétala. Artefactos modernos en la poesía española de vanguardia (1918-1931). Una antología*. Lima: Estruendomudo/Centro Cultural de España en el Perú.
- CORSI, Daniele (2014): *Futurismi in Spagna. Metamorfosi linguistiche dell'avanguardia italiana nel mondo ibérico 1909-1928*. Roma: Aracne.
- COWAN, Michael (2008): «Die Herz-Turbine: Rhythm and Urban Experience in the Poetry of Engelke (1890-1918)». En: *The German Quarterly*, 81.4 (otoño), pp. 424-448.
- CRONE, Rainer/MOOS, David (2014): *Kazimir Malevich: The Climax of Disclosure*. Chicago: The University of Chicago Press.
- FAXEDAS BRUJATS, Ma. Lluïsa (2015): «El Vibracionismo de Rafael Barradas: genealogía de un concepto». En: *Archivo Español De Arte*, LXXXVIII, 351, pp. 281-298.
- FRIEDRICH, Sabine (2007): *Transformationen der Sinne. Formen dynamischer Wahrnehmung in der modernen spanischen Großstadtlyrik*. München: Wilhelm Fink Verlag.

- FLÓREZ BOSQUE, Xavier/IBÁÑEZ PUENTE, Jordi (2001): *Les línies de tramvies de Barcelona: 1872-1971: catàleg de línies urbanes*. Barcelona: Xavier Flórez Bosque.
- GARCÍA-SEDAS, Pilar (1994): *Joaquim Torres-Garcia i Rafael Barradas. Un diàleg escrit 1919-1928*. Barcelona: PAMSA.
- GIMÉNEZ CABALLERO, Ernesto (1999): «Procesión». En: Rodríguez Fischer, Ana (ed.): *Prosa española de vanguardia*. Madrid: Castalia, pp. 346-347.
- GIRONDO, Oliverio (1989): *Veinte poemas para ser leídos en el tranvía. Calcomanías y otros poemas*. Introducción de Trinidad Barrera. Madrid: Visor.
- GÓMEZ DE LA SERNA, Ramón (1923): «La vida en el tranvía». En: *El Sol* (4 de mayo) [recogido en *Homenaje a Girondo*. Edición de Jorge Schwartz. Buenos Aires: Corregidor, 1987].
- (1932): «Ángulos de Madrid. El tranvía bebe». En: *Luz*, I, 174 (miércoles 27 de julio), p. 3.
- (1936): *Greguerías nuevas* [Junio] <[http://revistas.edaddeplata.org:8080/cgi-bin\\_todas/WUV.exe?app=rev](http://revistas.edaddeplata.org:8080/cgi-bin_todas/WUV.exe?app=rev)>; <<http://estafeta-gabrielpulecio.blogspot.com/2012/04/ramon-gomez-de-la-serna-greguerias.html>>.
- HARTE, Tim (2009): *Fast Forward: The Aesthetics and Ideology of Speed in Russian Avant-Garde Culture, 1910-1930*. Madison: University of Wisconsin Press.
- JIMÉNEZ, Juan Ramón (1917): *Diario de un poeta recién casado (1916)*. Madrid: Casa Editorial Calleja.
- MARINETTI, Filippo Tommaso (1914): *I manifesti del Futurismo, 1914. Manifesto tecnico della pittura futurista*, <[https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Marinetti\\_-\\_I\\_Manifesti\\_del\\_futurismo,\\_1914.djvu](https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Marinetti_-_I_Manifesti_del_futurismo,_1914.djvu)>.
- MARKOV, Vladimir (2006): *Russian Futurism: A History*. Washington DC: New Academia Publishing/The Spring.
- MARTÍNEZ PÉRSICO, Marisa E. (2009): «Rafael Alberti, Jorge Guillén y Carlos E. de Ory, pintores de la vida moderna». En: *Cartaphilus. Revista de Investigación y Crítica Estética*, 5, pp. 125-132.
- MARTÍNEZ RUIZ, José [Azorín] (2000 [1901]): *Diario de un enfermo*. Edición de Francisco José Martín. Madrid: Biblioteca Nueva.



- NIMERO, Andrés (1919): «Poema alfa de la gran circunvalación». En: *Grecia*, II, 29, pp. 12-14.
- ORS, Miguel d' (1987): «Los Estados Unidos en el Diario de un poeta recién casado de Juan Ramón Jiménez». En: *Bulletin hispanique*, 89, 1-4, pp. 275-302.
- ORTIZ, B. (2012): «Todo lo que venga, lo que sea nuevo». En: *Diario de Sevilla* (23 abril). <[https://www.diariodesevilla.es/ocio/ven-ga-nuevo\\_0\\_581342517.html](https://www.diariodesevilla.es/ocio/ven-ga-nuevo_0_581342517.html)>
- PALOMARES-SALAS, Claudio (2020): *The Spatiality of the Hispanic Avant-Garde: Ultraísmo & Estridentismo, 1918-1927*. Leiden/Boston: Brill/Rodopi.
- PÉREZ-ORAMAS, Luis (2016): «La regla anónima: Joaquín Torres-García, impulsión esquemática y modernidad arcádica». En: *Joaquín Torres-García: un moderno en la Arcadia*. Madrid: El Viso, pp. 11-37.
- RODRÍGUEZ FISCHER, Ana (ed.) (1999): *Prosa española de vanguardia*. Madrid: Clásicos Castalia.
- ROUSSET, Jean (1981): *Leurs yeux se rencontrèrent*. Paris: J. Corti.
- ROSENTHAL, Anton (2016): «The Streetcar in the Urban Imaginary of Latin America». En: *Journal of Urban History*, 42, 1, pp. 162-179.
- RUSIÑOL, Santiago (1911): «Glosari: El progrés i les criatures». En: *L'Esquella de la Torratxa*, 1684, (7 abril), pp. 217-218.
- SANSOT, Pierre (1996): *Poétique de la ville*. Paris: Armand Collin.
- SCHMITZ, Sabine/BERNAL SALGADO, José Luis (eds.) (2003): *Poesía lírica y progreso tecnológico (1868-1939)*. Madrid/Frankfurt am Main: Iberoamericana/Vervuert.
- SIMMEL, Georg (1971): «The Metropolis and Mental Life». En: *On Individuality and Social. Selected Writings*. Edición de Donald N. Levine. Chicago: The University of Chicago Press, pp. 324-339.
- THACKER, Andrew (2003): *Moving Through Modernity: Space and Geography in Modernism*. Manchester: Manchester University Press.