

EDUARDO CHIRINOS

# Nueve miradas sin dueño

*Ensayos sobre la modernidad y sus representaciones  
en la poesía hispanoamericana y española*



## Capítulo 2



Pontificia Universidad Católica del Perú  
Fondo Editorial 2004

FONDO  
DE CULTURA  
ECONÓMICA



*Nueve miradas sin dueño: Ensayos sobre la modernidad y sus representaciones en la poesía hispanoamericana y española*

© 2004 Eduardo Chirinos

© 2004 Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Plaza Francia 1164, Lima 1, Perú

Telefax: 330-7405 / Teléfonos 330-7410, 3307411

Correo electrónico: feditor@pucp.edu.pe

FONDO DE CULTURA ECONÓMICA

Carretera Picacho-Ajusco, 227, 14200, México, D.F.

FONDO DE CULTURA ECONÓMICA DEL PERÚ

Berlín 238, Lima 18, Perú

[www.fondodeculturaeconomica.com](http://www.fondodeculturaeconomica.com)

Diseño de carátula: Edgard Thays

Imagen de Carátula: «Comfort of the Orient», Paul Klee (1879-1940)

Prohibida la reproducción de este libro por cualquier medio, total o parcialmente, sin permiso expreso de los editores.

*Derechos reservados*

Impreso en Perú - Printed in Peru

Primera edición: julio de 2004

Tiraje: 1000 ejemplares

Hecho el Depósito Legal, Registro N.º 1501-36-2004

ISBN: 9972-42-642-4

OLIENDO LAS FLATULENCIAS DE CARBURO

*Poética de la desconfianza en un poema de José Juan Tablada*



**E**N EL POEMA «El automóvil en México» (incluido en el volumen *Al sol y bajo la luna*, 1918),<sup>1</sup> José Juan Tablada propone un acercamiento a la modernidad o, mejor dicho, a una de sus manifestaciones más emblemáticas y a la vez más incómodas. El modo retórico en que se produce este acercamiento ilustra el conflicto sufrido por las sociedades hispanoamericanas de comienzos de siglo XX: la fascinación y el rechazo frente a los logros de la modernidad configuran la representación que ofrece Tablada del automóvil, y responde a lo que llamaré poética de la desconfianza, la misma que al enfrentarse a un artefacto «moderno» conduce al poeta a actualizar el viejo arsenal retórico para describir la alarmante metáfora de un siglo que comienza. Debo empezar advirtiéndole que esta alarma no impidió que Tablada asumiera la necesaria labor de difundir las expresiones más modernas del espíritu, delatando una amplitud de sensibilidad que habría de conducirlo por las sendas del vanguardismo europeo, el arte oriental y el prehispánico. En el prólogo al primer volumen de sus *Obras Completas*, Héctor Valdés transcribe un testimonio del Abate Mendoza que da cuenta del magisterio que Tablada ejerció en los más jóvenes a partir de su regreso de Nueva York en 1918:

a los noveles que aún estábamos en Francis Jammes, nos inicia en los ritmos de Apollinaire, de Claudel, de Cocteau y de Blas Cendrars; revela a los pintores, que permanecían en Cézanne como en un callejón sin salida, la obra de Picasso, Derain y

---

<sup>1</sup> El poema completo del poema puede consultarse al final del ensayo.

Matisse; a los músicos, petrificados en el culto a Debussy, les predica el nuevo evangelio de Eric Satie y de Strawinsky; a los escultores, que todavía consideraban vanguardistas a Rodin y a Bourdelle, les descubre las creaciones de Archipenko, de Mestrovic, de Brancusi. (1991, 16)

Este testimonio es útil para ilustrar el desbalance entre la enorme capacidad de Tablada para incorporar creativamente los bienes artísticos de la modernidad, y el escaso interés en valorar sus productos industriales, a los que consideraba innecesarios e incluso peligrosos. El divorcio entre la sensibilidad artística y el temor y la fascinación frente a una modernidad impuesta desde afuera tiene un sorprendente correlato en la distancia que media entre su poesía y su prosa. Guillermo Sheridan ha advertido que mientras la poesía de Tablada tiene un carácter «nomádico» capaz de recorrer los palacios del modernismo, los escuetos territorios del ideograma japonés y la populosa feria mexicana; su prosa, en cambio, resulta «tan conservadora como su política» (8).

Si tenemos en cuenta estos desajustes, comprenderemos que los reproches que Tablada le formula al automóvil en un artículo de 1909 no solo participan de un entramado de circunstancias que moldearon la percepción de los intelectuales hispanoamericanos frente a la intrusión agresiva de la modernidad, sino que descansan en una comprobación empírica: la vida provinciana de la ciudad de México en los primeros años del siglo XX, sumada a la pequeñez física de su área comercial hacían irrisorio el culto a la velocidad y el acortamiento de distancias expresado en la máxima yanqui «Time is money». Si a eso añadimos la precaria e incipiente infraestructura de carreteras, se comprende que para Tablada «los mil y tantos automóviles que surcan relucientes y estruendosos el asfalto de la metrópoli [tengan] una función exclusivamente decorativa y aparatosa» (1981, 78). Las reflexiones de Françoise Perus (1976) acerca de la aparición en Hispanoamérica de un «nuevo orden» donde conviven las imposiciones del mundo moderno con los vestigios aún vigentes del pasado colonial, se hacen carne en la mordacidad crítica de Tablada, quien tres días después del artículo mencionado publica «El tiro por la cu-

lata» donde da cuenta de un accidente automovilístico que confirma sus advertencias. En esta crónica, Tablada no propone un recuento informativo del accidente, sino un despliegue de humor negro (del conductor nos dice «que cuando no corre en su automóvil es una persona humanitaria»; de la víctima, que «se lamentaba de agudos dolores, los que fueron suficientes para calmar la alegría, el placer de pasear en auto») y una reflexión moral que concluye en la respuesta a la pregunta formulada por el artículo anterior: «En México los automóviles no sirven para nada» (186).

El hecho de que hacia 1917 el parque automotor de México hubiera aumentado considerablemente los «mil y tantos automóviles» que Tablada calculara en 1909, da una idea del vertiginoso proceso de redefinición al que se vieron sometidas las ciudades hispanoamericanas. Un testigo de excepción de este proceso fue el poeta Ramón López Velarde, quien en su crónica «La avenida Madero» (publicada en la revista *Pegaso*, en marzo de 1917) ofrece una pintura del automóvil y de las temerosas muchachitas provincianas «que carecen del sentido de la circulación porque sus pies y sus ojos conservan la beatitud de las celebraciones caseras en el terruño» (1979, 338). Tal vez sin proponérselo, López Velarde puso sobre el tapete los cambios que el automóvil introdujo en la relación entre el transeúnte y el paisaje urbano, el mismo que se vio alterado por la inquietante presencia de «letreros en inglés» y el templo protestante que flanqueaba la Avenida (338).<sup>2</sup> Tanto para López Velarde como para Tablada, el complejo aprendizaje de los códigos que trajo consigo la aparición del automóvil estaba

---

<sup>2</sup> Este aprendizaje no se circunscribe al de las ciudades hispanoamericanas de comienzos de siglo, también se hace patente en las grandes metrópolis europeas. En «El salón del automóvil de París», crónica fechada en octubre de 1926, César Vallejo escribe: «Los chauffeurs, hoy más que nunca, van y vienen por todas partes, haciendo un ruido prepotente de bocinas sobre las orejas de los arios históricos, sobre las cabezas insomnes de las estatuas inmóviles y, lo que es más, sobre las sienes grávidas de los sacerdotes recalitrantes de los aedos, de los sabios y de las mujeres encinta, a las que el más

destinado a convivir con la amenaza de la modernidad que venía empaquetada con el rótulo del modo de vida norteamericano y los cambios que éste demandaba. La frase invocada de Manuel Othón —«los automóviles andan en calcetines»— es, en este sentido, emblemática: por un lado trivializa el peligro (y, de paso, subraya la cualidad de *comfort* y la falta de convencionalismo típicamente norteamericanos); pero, por el otro, señala su amenaza mortal: al andar en calcetines el automóvil se convierte en la inesperada y muchas veces inadvertida presencia de muerte. Cuando Tablada llama al automóvil «ataúd dinámico / para entierros al por mayor», emplea el mismo procedimiento, pero echa mano de un recurso todavía más irónico: el de reconocer su valor utilitario (el dinamismo) y su valor productivo («al por mayor») para sugerir que la mortalidad es su única utilidad (y la única ganancia) posible.

El recurso del humor para conjurar la amenaza moderna le ofreció a Tablada la mejor de las armas posibles. Se trata, sin duda, de un mecanismo de defensa, de un recurso conservador que tiene como propósito buscar la solidaridad de aquellos a quienes puede convencer de la inutilidad del automóvil. Para este propósito, Tablada contó con un aliado tan eficaz como el humor: la «monstrificación» de los nuevos artefactos a partir de referentes propios de la tradición clásica y cristiana. Este procedimiento (que no es, ni mucho menos, privativo de Tablada) puede ser leído como una puesta al día de la humanización tal como fue practicada por la antigua retórica.

En su estudio *Literatura y Edad Media Latina* Ernst Curtius observa que los antiguos solían conjurar la amenaza de la naturaleza

---

leve estremecimiento puede matar o hacer dar a luz a niños ya muertos para siempre...». Más adelante, con un dejo de burla que se distancia tanto de la nostalgia romántica como de la modernolatría futurista, añade: «El idilio actual se trasunta, no ya a la sombra de un sauce gemebundo, como en tiempos de Musset, sino en un épico Rolls Royce de seis cilindros ¡Enamorados del primer cuarto del siglo XX! Os ha tocado amar sobre las rutas asfaltadas a 80 kilómetros por hora» (167-168).

y de las pasiones humanas con el recurso de la humanización genealógica. De este modo, para Píndaro la lluvia es «hija de las nubes», para Esquilo el hollín es «hermano del llameante fuego», para Homero, la fuga «compañera del pavor» y el pavor «hijo de Ares» (193). Al explicar la proveniencia de estos fenómenos, el sistema metafórico se ponía al servicio de un complejo mecanismo de reificación que buscaba convertirlos en familiares. Lo que Curtius denomina «Metáforas de persona» no es más que la aplicación del sistema de organización de parentesco a fenómenos que se hallaban fuera del control racional. De manera semejante, los poetas hispanoamericanos de comienzos de siglo se valieron de recursos retóricos para conjurar los peligros de la modernidad, solo que su método no fue la humanización de los productos industriales sino, como ya lo he señalado, su monstrificación. Para ello se sirvieron también de un instrumental retórico consagrado por la tradición mítica, solo que esta vez el proceso devino inevitablemente en la degradación del mito.

Por razones históricas, Tablada no podía ver en el automóvil un emblema tangible de modernidad, sino la degradación residual de una vieja tradición iniciada con los nobilísimos caballos. Para los antiguos, la velocidad de estos animales se explicaba por el acoplamiento del viento Bóreas (monstruo de cola de serpiente, asociado al culto del caballo) con la diosa Yegua. De esa creencia se valió el naturalista Plinio para sostener que las yeguas españolas podían concebir «volviendo sus cuartos traseros al viento» (citado por Graves, 211). Cuando esta certeza se vio desplazada del sistema de creencias, ingresó al sistema retórico, en el que pudo sobrevivir prestigiosamente. En la «Epístola a la señora de Lugones» de Rubén Darío (*El canto errante*, 1907), se leen estos versos:

Es preciso que el médico que me recete, dé  
también libro de cheques para el Crédit Lyonnais,  
y envíe un automóvil devorador del viento,  
en el cual se pasee mi egregio aburrimiento,  
harto de profilaxis, de ciencia y de verdad.

No es difícil leer en el tercer verso una puesta al día de la metáfora pliniana que nos viene a través de Ariosto y Calderón («Hipogrifo violento, / que corriste parejas con el viento»), pero ni siquiera el prestigio de la reminiscencia libraría al automóvil de la escasa valoración estética. Detengámonos un momento en el verbo del que se vale Darío para personificar al automóvil. La acción de «devorar» el viento se propone como una inversión de lo que ocurría con las yeguas de Plinio: si estas eran *penetradas* por el viento para dar lugar a la fecundación, comer el viento es desaparecerlo por ingestión para dar lugar a la excreción en forma de gases o excremento. Esta analogía contrastiva es útil para comprobar la degradación de la metáfora y la inoperancia del mito originario: si en el primer caso la penetración del viento explica el nacimiento de caballos veloces, en el segundo su ingestión solo puede explicar la desagradable presencia de gases ruidosos y malolientes.

Si bien la estrofa citada de Darío evita cuidadosamente mencionar la condición excretora del automóvil, el poema de Tablada la subraya por partida doble, pues el automóvil no solo expele gases («flatulencias de carburo»), sino ruidos desagradables que son equiparados a los del «banquero que erupta a sus gracias / gleroso madrigal senil».<sup>3</sup> Es revelador que Tablada describa al representante más visible del capitalismo moderno como un «eruptador», cuyos ruidos se proponen como la irrisoria degradación del madrigal amoroso. La superficie de la metáfora no solo encubre una poderosa sospecha ante el sistema de productividad bancaria, sino la desconfianza ante el poder de una nueva clase cuya

---

<sup>3</sup> El verbo «eruptar» es problemático, pues figura en el habla popular confundido, tal vez parafrásicamente, con «eructar» que significa producir eructos. «Eruptar» recuerda el verbo «erupcionar» que alude a la actividad volcánica. Trátase de una condensación lingüística o de la adscripción a un uso popular, el neologismo «eruptar» evoca tanto la excreción humana de gases, como la expulsión volcánica de gases, y materias sólidas y líquidas en el momento de erupción.

razón de ser es la negación de un sistema de valores basado en un humanismo cada vez más frágil. A semejanza de los mejores poemas modernistas, «El automóvil en México» evita el planteamiento de una tesis programática, pero la canaliza exitosamente en el uso de palabras como «erupta», «gleroso» y «flatulencias», cuya cacofonía va pareja a una vulgaridad opuesta al gusto modernista. Esta canalización se manifiesta también en su sistema métrico: la mayoritaria presencia de versos eneasílabos y decasílabos sobre los tradicionales heptasílabos y endecasílabos, la irregularidad estrófica (entre los cuartetos predominantes hay un quinteto y un sexteto), la tendencia al uso de esdrújulos y rima burlesca («apocalíptica / sicalíptica», «hipnóticos / eróticos», «dinámico / epitalámico»), le imponen al poema un ritmo desordenado que, si bien da cuenta de la ruptura del sistema armónico diseñado por Darío, se vale de sus recursos para reproducir miméticamente los erráticos y epilépticos movimientos del automóvil.

Es importante observar que, pese a la escasa valoración estética e incluso utilitaria que le concede al automóvil, Tablada no pudo evadirse de la obligación de incluirlo en su sistema de representación. Al ser un artefacto «moderno», el automóvil carecía en absoluto de tradición descriptiva, lo que dificultaba enormemente su representación: si a los ojos de Tablada, el automóvil no podía ser más hermoso que la Victoria de Samotracia, no fue porque el poeta se hubiera negado a participar de la sensibilidad moderna (recuérdese el testimonio del Abate Mendoza) sino porque, a diferencia de Marinetti y los futuristas, Tablada sufrió de manera distinta la intromisión de la modernidad: la suya no podía ser una pastoral moderna del culto a la velocidad y al sensacionismo porque en su entorno las máquinas no aparecieron como el resultado de un proceso industrial, sino como un producto extraño y autosuficiente, venido de afuera. La fábrica moderna (con su ejército anónimo de capitalistas, administradores, operarios, diseñadores y obreros) no podía ser sujeto de su imaginario ni el de sus lectores, pero sus poderes podían ser intuitivos a partir de la presencia de sus productos más acabados. Esta intuición fue más que suficiente para diseñar una poética de la desconfianza que consi-

guió innovar, aunque de manera menos audaz que sus contemporáneos futuristas, los procedimientos de escritura.

La señalada carencia de tradición descriptiva es resuelta con una curiosa combinación de elementos provenientes, por un lado, de las novedades artísticas que Tablada conocía y admiraba y, por el otro, del señalado proceso de monstrificación que delata valores propios de una sociedad que aún no merecía ser calificada de moderna. De ese modo, la monstrificación del automóvil facilitaba su conversión en objeto enunciable en el interior de un código conocido. La enunciabilidad del automóvil, aunque sea con recursos descriptivos provenientes de la antigua retórica, le sustrae parcialmente su veneno y le permite, de paso, ocupar un lugar determinante en el sistema comunicativo del poema: el de interlocutor y sujeto del enunciado. Esta doble condición facilita la puesta en escena del diálogo (en el que el automóvil participa como vocativo mudo) y la descripción. Es en esta última en la que el automóvil luce sus infinitas cualidades de enunciabilidad, pues el poema se sostiene gracias a una acumulación de descripciones que delatan los distintos ángulos desde los que ha sido escudriñado por el hablante. La brevísima e irónica mención al cubismo («dragón hecho por un cubista») sugiere que la monstruosidad del automóvil podía ser equiparada a los resultados de un novedoso sistema de composición que ponía en práctica el desdoblamiento y la fragmentación intelectual del objeto. Pero en este poema el automóvil no está diseñado por desdoblamiento ni por fragmentación, sino por acumulación emotiva de metáforas. De este modo, su representación descansa en un enjuiciamiento moral que denuncia las consecuencias tal y como fueron percibidas por Tablada: la consagración del hastío y del ocio inútil de la burguesía industrial (socios del Jockey Club, señoras mundanas, banqueros), el alcoholismo, la permisividad sexual («puente recto y fiel / entre la taberna y el burdel»), y la causa de muerte por atropellamiento. Como se observa, la «poética de la desconfianza» se nutre de una relación entre peligro y moral, solo que la moralidad de Tablada hunde sus raíces en la tradición hispano-católica, una de las más impermeables al desarrollo de las convulsiones históricas propias

de la modernidad. Tal vez por esa razón califica al automóvil de «caricatura mecánica de una bestia apocalíptica», pues de ese modo consigue movilizar su valor simbólico, pero no para subrayar un temor religioso (Tablada no fue un escritor «religioso»), sino para evidenciar en ese artefacto una paradójica muestra de involución que merecía ser denunciada. Se trata de una estrategia notable, pues sin declararlo en la superficie, el poema opone a la idea moderna del progreso —cuyo emblema es el automóvil— el progreso del espíritu que anima las sociedades hispano-católicas, amenazadas y a la vez fascinadas por la tentación de esta novísima serpiente.

En su *Diccionario de símbolos*, Juan Eduardo Cirlot ha escrito que la bestia apocalíptica se relaciona con «la materia en involución, como serpiente o dragón, como adversaria del espíritu y perversión de las cualidades superiores», y añade que «a veces se [le] ha identificado en el espíritu femenino, en cuanto éste es fuente de tentación y corrupción, pero, principalmente, de estancamiento en el proceso evolutivo» (108-109). Esta definición ayuda a comprender que el cúmulo de consecuencias negativas con las que el poema de Tablada define el automóvil esté tan asociado con la mujer y lo convierta en una «Bestia» en el sentido en que una cultura hispano-católica con fuertes rezagos coloniales puede imaginar al enemigo: un «dragón hecho por un cubista», una «caricatura mecánica de una bestia apocalíptica», un «saurio de alígeros afanes», un «reptil que quiere tener alas». Todas estas descripciones provienen de la imaginería artística y popular que desde tiempos bíblicos ha visto en dragones y serpientes la representación simbólica del diablo como portador de males físicos y espirituales. Solo que ahora el diablo es otro. Y es menester denunciarlo y exhibirlo en toda su irrisoria magnitud.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> La famosa frase de Marinetti —«Un automóvil de carreras es más hermoso que la Victoria de Samotracia»— recurre también a una monstrificación del automóvil, solo que en su caso tiene un carácter deliberadamente provocador. A escasos dos meses de su aparición en el *Manifiesto Futurista* (*Le Figaro*,

Esta labor fue cumplida por Tablada en verso y en prosa, pero es en esta última —tal vez por el carácter «porfinisecular» que le atribuye Sheridan (1992, 8)— donde su desconfianza ante lo moderno adquiere un carácter razonado. En una crónica fechada el 7 de abril de 1912, Tablada refiere la ruidosa exposición de los pintores futuristas en el bulevar parisiense de la Magdalena. La crónica es notable no solo por la voluntad con la que el poeta depona su desconcierto y su desdén para acercarse a una estética que no comprende del todo,<sup>5</sup> sino por el referente que elige para transmitir su acercamiento a los lectores mexicanos:

Sólo un cuadro de las viejas escuelas puede dar idea del hervidero monstruoso y caótico de un lienzo futurista: *La caída de los ángeles rebeldes* del flamenco Jerónimo Bosch. Sólo ese aquelarre de todos los híbridos abortos de la demonología girando en torbellino de *sabbat* en torno de los arcángeles exterminadores puede evocarse entre el acervo total de las pinacotecas para sugerir el bátrato lineal de una obra futurista. (1988, 250)<sup>6</sup>

---

2 de febrero de 1909), Rubén Darío publica en *La Nación* de Buenos Aires un comentario en el que traduce al español la frase completa: «Declaramos que el esplendor del mundo se ha enriquecido con una belleza nueva: la belleza de la velocidad. Un automóvil de carrera, *con su cofre adornado de gruesos tubos semejantes a serpientes de aliento explosivo... un automóvil rugiente, que parece que corre sobre metrallas*, es más bello que la Victoria de Samotracia». (Citado en Schwartz, 376. Las cursivas son mías).

<sup>5</sup> A diferencia del poema «El automóvil en México» («Ruidoso automóvil, causas risa, / pues en estúpido correr / llevas de un lado a otro, a toda prisa, / a los que no tienen quehacer . . .») y del artículo citado sobre el accidente automovilístico, en esta crónica decide no reírse frente a tan desconcertante exhibición «porque reír, muchas veces, las más de las veces, es no comprender» (1988, 247).

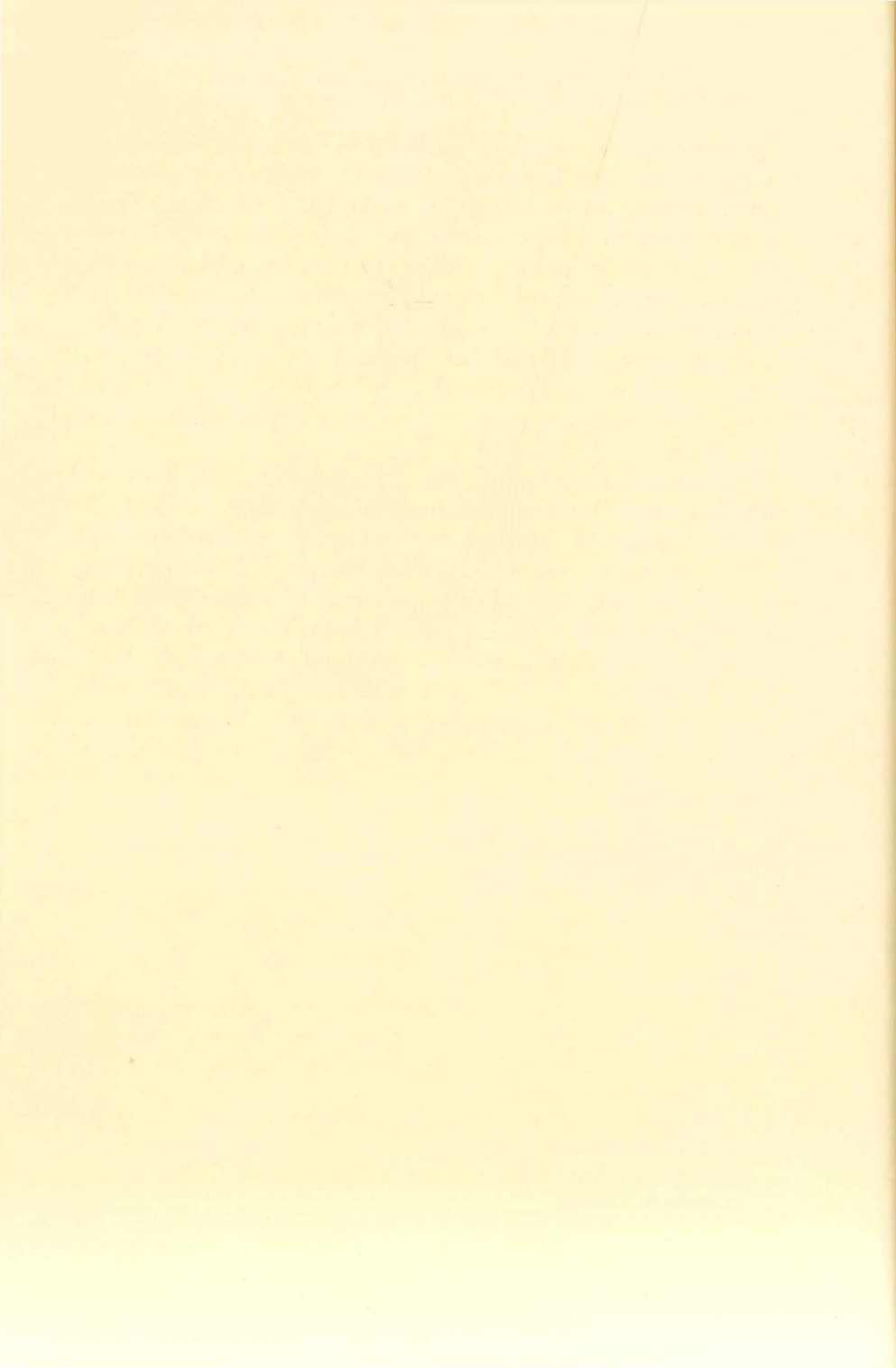
<sup>6</sup> Si bien *La caída de los ángeles rebeldes* pertenece a Jerónimo Bosch (c. 1450-1516), la descripción de Tablada más parece corresponder a la versión homónima (y más famosa) de Pieter Brueghel «El Viejo» (c. 1525-1569) que

Que una pintura alegórica medieval sea utilizada como referente para transmitir la percepción de los cinéticos y entonces modernísimos cuadros de Luigi Russolo, Giacomo Balla y Gino Severini tiene el mismo efecto que el de otorgar caracteres teratológicos al automóvil. En ambos casos la desconfianza se expresa como una advertencia frente a los poderes de una modernidad que a sus ojos solo podía ofrecer muerte y destrucción. No fue una percepción equivocada: apenas dos años bastarían para desatar los fuegos de la primera guerra mundial, la primera en emplear con efectos destructivos aquellos artefactos diseñados para el bienestar del hombre.

El recurso a la ironía burlesca, al lenguaje apocalíptico, a las mitologías en uso y a la adjetivación rebuscada tienen en «El automóvil en México» la impronta de la fascinación y la desconfianza de quien se siente amenazado por valores que no le son propios, pero que a la larga habrán de imponerse en el siglo. Si bien la expresión de esa desconfianza puso en jaque los valores de la armonía y la búsqueda de la unidad esencial tal como fueron consagradas por el modernismo, la poesía de José Juan Tablada abrió —desde el modernismo mismo— una de las puertas más fecundas para el desarrollo de la poesía hispanoamericana del siglo XX.

---

se encuentra en el Musée des Beaux-Arts de Bruselas. Las alegorías religiosas de Brueghel tuvieron como modelo directo las de Bosch y pertenecen también a la llamada Escuela Flamenca, lo que explica la confusión en el recuerdo de Tablada.



## EL AUTOMÓVIL EN MÉXICO

**R**UIDOSO AUTOMÓVIL, causas risa,  
pues en estúpido correr  
llevas de un lado a otro, a toda prisa,  
a los que no tienen quehacer . . .

Y del Jockey Club a los socios  
y a las «Naná» de treinta estíos,  
estiras mil elásticos ocios,  
y ahondas subterráneos hastíos.

A la Venus de mucosas reacias  
y áridas como un esmeril,  
iy al banquero que eruputa a sus gracias  
gleroso madrigal senil!

Dragón hecho por un cubista;  
caricatura mecánica de una bestia apocalíptica;  
saurio de alígeros afanes;  
alcoba itinerante y sicalíptica  
de prostitutas y rufianes . . .

Puente recto y fiel  
entre la taberna y el burdel,  
estuche donde la enteca  
preciosa y vesperal mundana,  
mece su periódica jaqueca  
soluble en valeriana . . .

Y con ojos hipnóticos,  
al fin soltera, al fin mujer,  
decora con tatuajes eróticos  
las espaldas de su «chauffeur».

Automóvil, ataúd dinámico  
para entierros al por mayor,  
a la lumia es epitalámico  
himno tu áspero estridor . . .

Y sobre el asfalto resbalas,  
reptil que quiere tener alas,  
dejando estelas de humo obscuro  
y flatulencias de carburo . . .

## OBRAS CITADAS

- CIRLOT, Juan Eduardo. *Diccionario de símbolos* [1958]. 5ª edición. Madrid. Ediciones Siruela, 2001.
- CURTIUS, Ernst Robert. *Literatura europea y edad media latina* [1948] Tomo I. Trads. Margit Frenk Alatorre y Antonio Alatorre. 1ª reimp. México: Fondo de Cultura Económica, 1975.
- DARÍO, Rubén. *Poesías*. Ernesto Mejía Sánchez, ed. 1ª reimposición. México: Fondo de Cultura Económica, 1984.
- PERUS, Françoise. *Literatura y sociedad en América Latina: El Modernismo*. México: Siglo XXI Editores, 1976.
- SHERIDAN, Guillermo. Prólogo. *Obras Completas. Tomo IV. Diario (1900-1944). José Juan Tablada*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1992.
- SCHWARTZ, Jorge. *Las vanguardias latinoamericanas. Textos programáticos y críticos*. Madrid: Cátedra, 1991.
- TABLADA, José Juan. *Obras Completas. Tomo I. Poesía*. Héctor Valdés, ed. 1ª reimposición. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1991.
- *Obras Completas. Tomo II. Sátira política*. Jorge Ruedas de la Serna y Esperanza Lara Velázquez, eds. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1981.
- *Obras Completas. Tomo III. Los días y las noches de París*.
- *Crónicas parisienses*. Esperanza Lara Velázquez, ed. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1988.

VALDÉS, Héctor. Prólogo. *Obras Completas. Tomo I. Poesía*. José Juan Tablada. 1ª reimpresión. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1991.

VALLEJO, César. *Desde Europa. Crónicas y artículos (1923-1938)*. Jorge Puccinelli, ed. Lima: Fuente de Cultura Peruana, 1987.