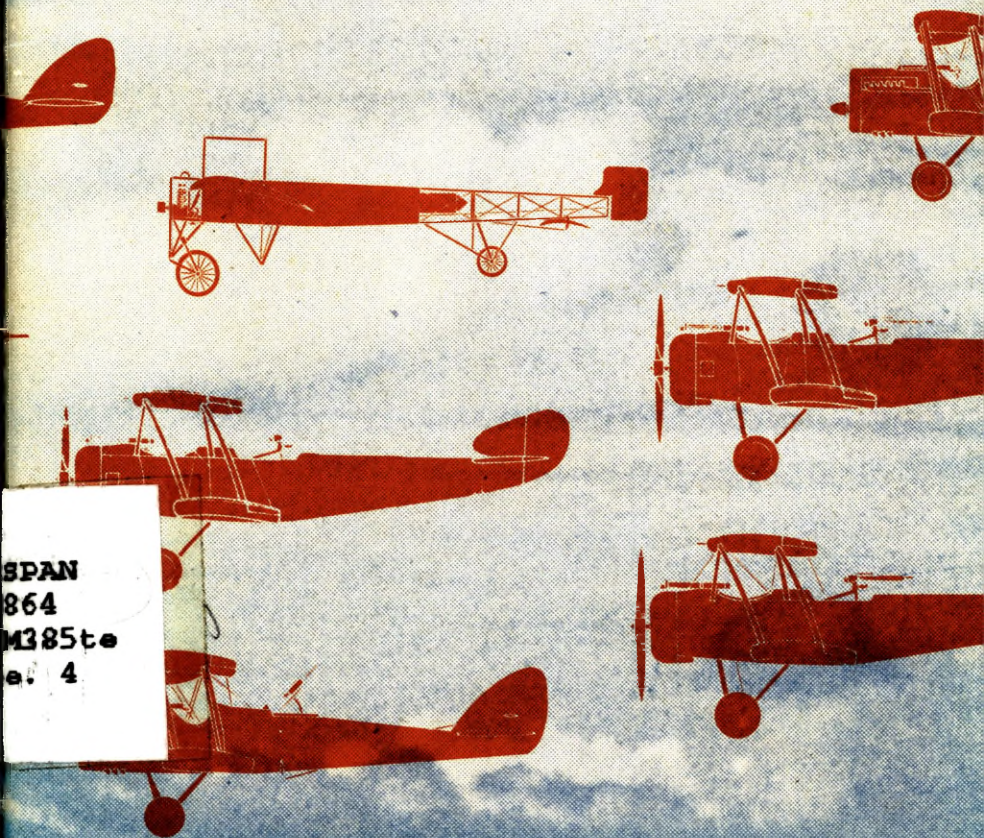


TEORIA DEL VUELO

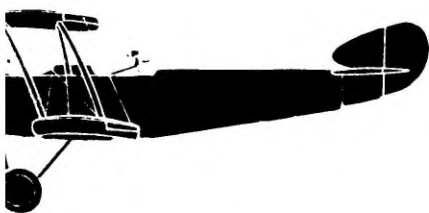
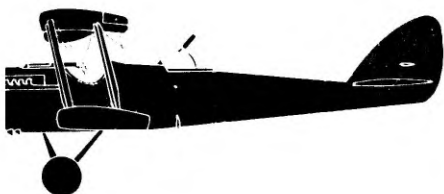
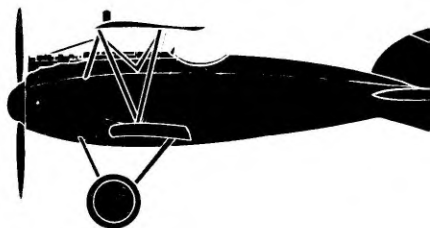
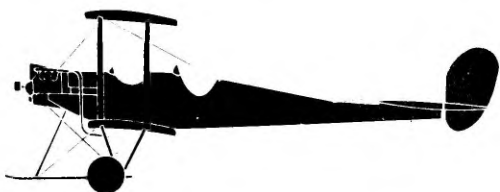
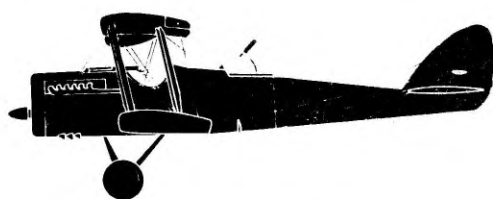
JOSE DE JESUS MARTINEZ

SPAN
864
M385te
e. 4



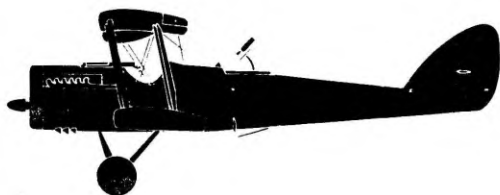
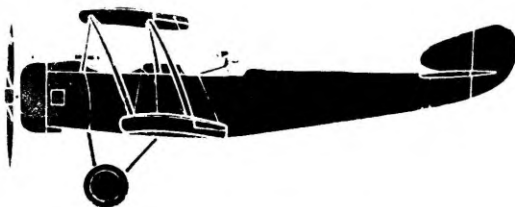
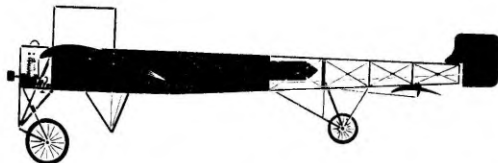
TEORIA DEL VUELO

A los muertos de Paitilla.



TEORIA DEL VUELO

JOSE DE JESUS MARTINEZ



TEORIA DEL VUELO
Colección "9 de Enero"
Editor responsable:
José de Jesús Martínez



FUNDACION PRO
BIBLIOTECA
NACIONAL

© José de Jesús Martínez.

Impreso en Panamá.

Un avión en tierra es como un pájaro torpe y somnoliento. Es necesario accionar violentamente los controles de mando, literalmente patear los pedales, y aún así responde sólo al cabo de un rato. Por eso el piloto tiene que acostumbrarse a hacer las correcciones antes de que el avión se desvíe, tiene que refinar su sensibilidad, desplegarla a lo largo de todo el cuerpo para presentir, adivinar los movimientos que el armatoste va a hacer y corregirlos antes de que sucedan. Esta fineza del piloto, como la llamaría Pascal, pone aún más de manifiesto la torpeza del avión, verdaderamente bestial, infantil y díscola, primitiva e irresponsable.

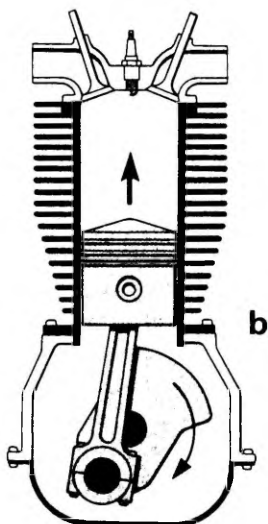
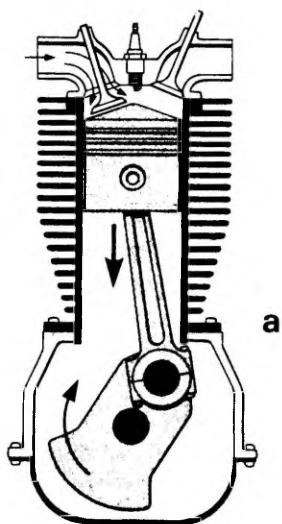
Cuando se le ha llevado al extremo de la pista y, directamente contra el cielo, se le introduce con la mano el acelerador, suavemente pero con decisión, eróticamente, a fondo y de una vez por todas, dándole la potencia máxima, la máquina entera tiembla, se sacude la modorra y despierta avidísima inmediatamente sin pasar por ningún estado

intermedio. Como despiertan los niños. Entonces, conforme acelera, toma posesión de una espiritualidad, una agilidad nerviosa que el piloto puede seguir sólo después de largos ejercicios que le dan la destreza para ello; una destreza tan sutil, tan de pizca, tan de yema de los dedos, que uno nunca puede estar muy seguro de que se la tiene aún, de que no se la ha perdido en los cuatro días de no volar, o de que no se ha trabado por algún trauma insignificante del que no nos dimos ni cuenta.

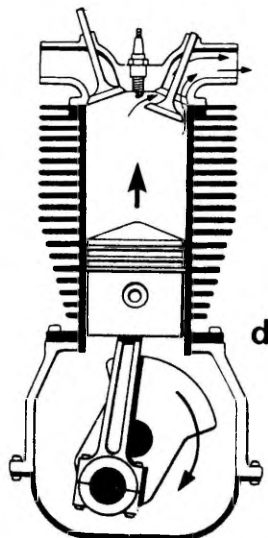
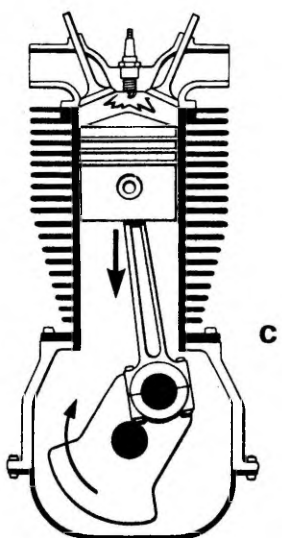
En medio de un estrépito furioso, el avión sin embargo pierde peso rápidamente, pero sin desmaterializarse, como si la espiritualidad fuese también un atributo de la materia, de la que ahora el avión toma plena posesión. Y también el piloto participa de esta nueva dimensión de la materia: sabe, si es que en algún momento se hiciese cuestión de ello, que toda teoría creacionista sobra; y lo sabe directamente, con las manos. Hasta que llega un momento en que ya no pesa más y basta llamar al avión con una delicadísima presión sobre el timón de profundidad, casi con el pensamiento sólo, para que despegue y entre a su elemento familiar y propio. De allí en adelante todo es distinto. El avión se ha despojado ya de nuestra servidumbre y se convierte en un compañero celoso.

Cuando se ha alcanzado la altura en la que se va a volar, muchas cosas que comenzaron a ser imperceptiblemente al amparo de las

Cuatro ciclos de explosión (a) Entrada (b) Compresión



(c) Ignición (d) Escape



ocupaciones dedicadas al ascenso, han sucedido ya. Ahora al piloto no le queda nada por hacer, sólo registrar las novedades de esa nueva dimensión y ese nuevo ser en el que está, y realizar su oficio, mapa y lápiz en mano, de supervisar el mundo. De cuando en cuando se extravía un río, y hay que buscarlo afanosamente, o una montaña se esconde detrás de otra como jugando con el piloto que sin embargo no está nunca en humor para esa clase de juego, como no puede estarlo nunca ningún pastor pobre, y el mundo es la única posesión del piloto.

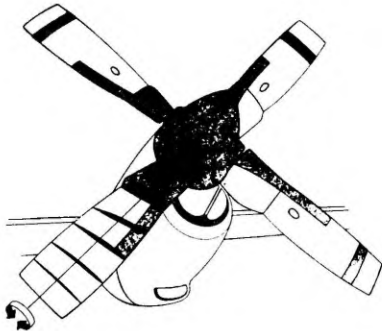
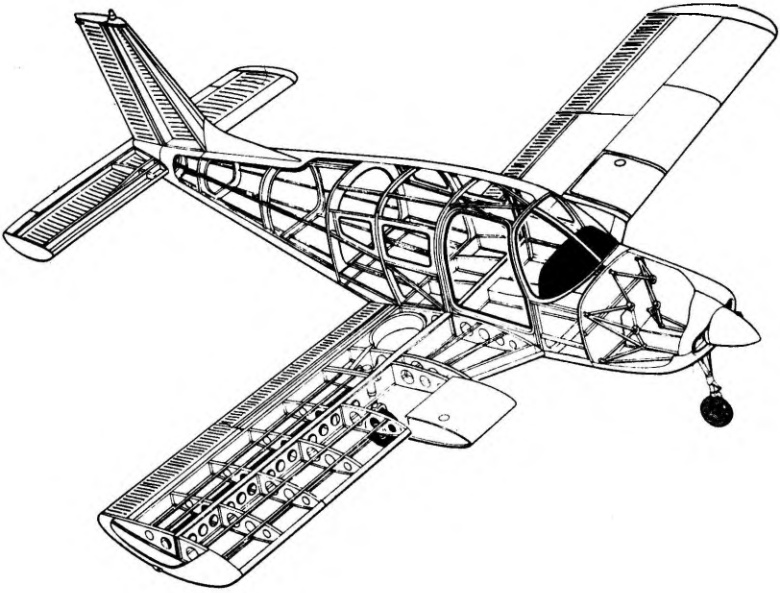
El ruido del motor ha tomado el sitio y las funciones del silencio y poco a poco se convierte en silencio, en un silencio más claro y próximo que cualquier otro silencio. Espeso cual ninguno y sin embargo diáfano, el menor ruido, el hipo más disimulado del motor, es un grito ensordecedor perfectamente dibujado por el silencio que lo recorta: un boquerón de nada por donde brinca, directamente al cuello del corazón, el miedo. Un segundo, una eternidad después, el silencio vuelve a taponar las grietas del universo resquebrajado y frágil, y que requiere de nuestra parte el mayor tacto y la atención más sostenida. Por eso se ven y se sienten tantas cosas, detalles en los que, allá abajo, ni siquiera pensamos. Y es que el suelo es tan duro y firme que permite (yo diría que incluso auspicia) la vida ruda y torpe y ciega.

La vida ruda. Y torpe. Y ciega. Si por lo menos fuese una actitud consciente, un plan

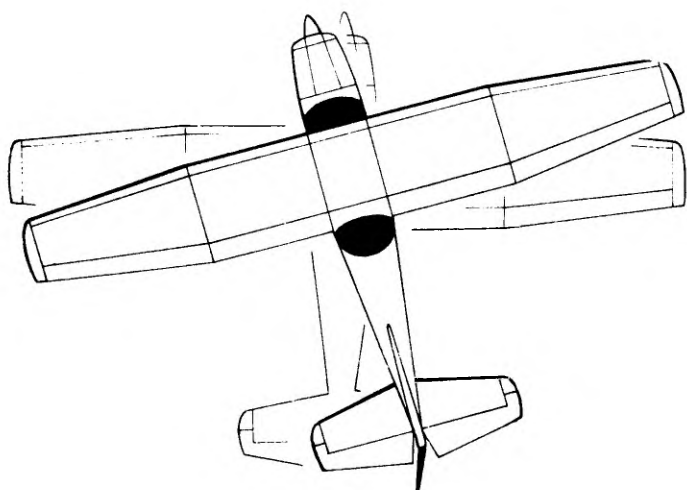
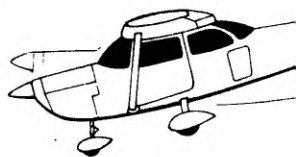
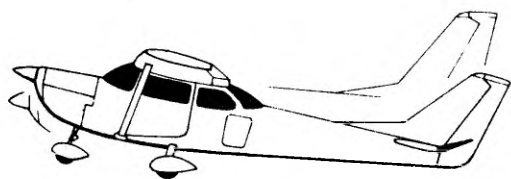
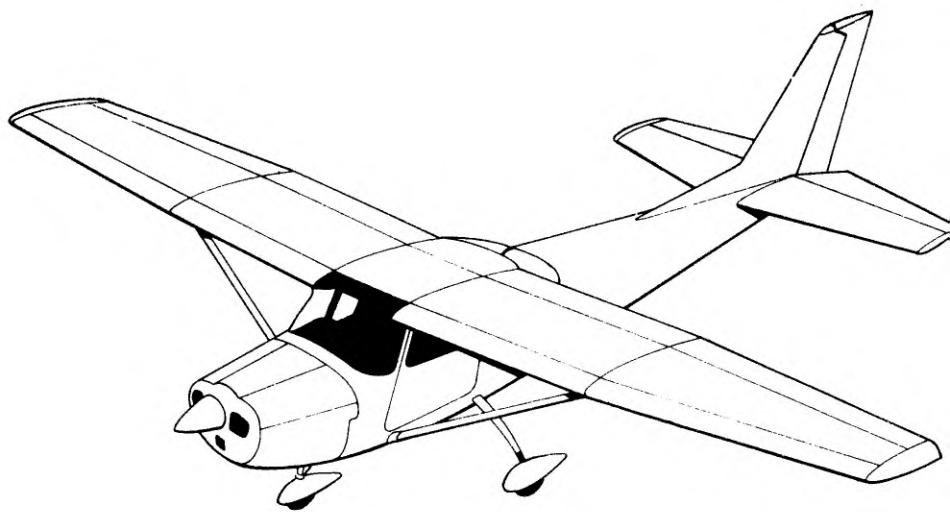
deliberado de confundir a Dios, de despreciar la vida tan miserablemente dada con cuentagotas. Si fuera eso, por lo menos. Soberbia, no irresponsabilidad. Actitud satánica, pose ante las estrellas, no lo que realmente es. Si por lo menos vivir fuera pecado. Pero no, es que a veces ni siquiera es interesante. Y todo por el descuido, por ese suelo duro que permite pisar con torpeza y percibir sólo las llamadas toscas y groseras de las cosas.

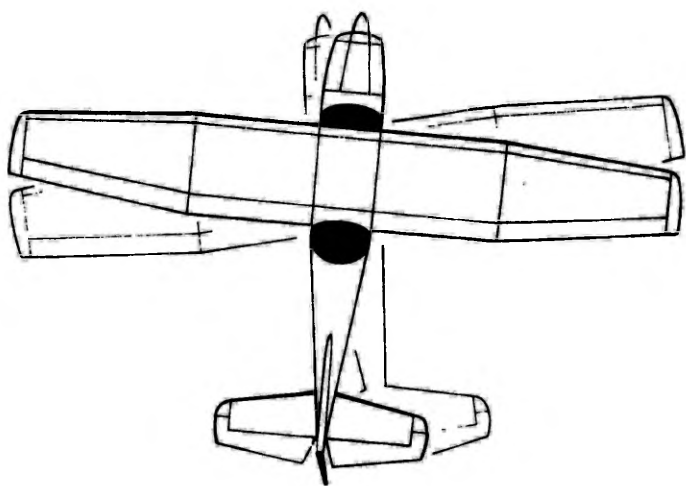
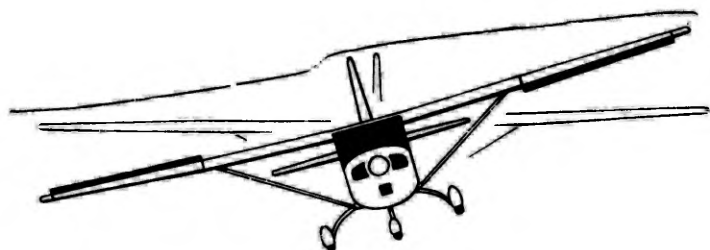
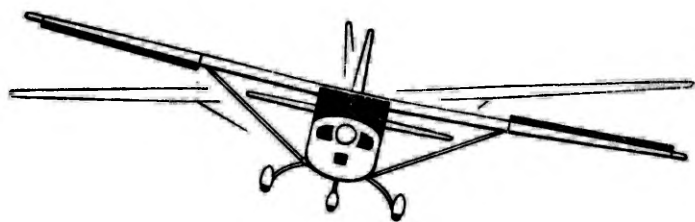
En el avión hemos de ser por fuerza justos. Hasta con el detalle más insignificante y la voz más tímida. Todos los movimientos del piloto han de ser llevados a cabo con mucha suavidad, y su cuerpo, por eso, y su alma también, adquieren una ternura natural y perfectamente viril. Es un universo frágil. Nada se empuja. Nada se hala. Son presiones las que uno ejerce, sugerencias de presiones. Como cuando se camina sobre una capa de hielo delgado, sobre un suelo que puede ceder en cualquier instante si se pisa, se vive, se siente o se piensa con torpeza.

Todo el cuerpo es una antena viva, una sensibilidad extendida capaz de percibir los detalles más insignificantes. A veces se cuelan voces confusas por los audífonos que el piloto no alcanza a identificar, pero que llegan con las distorsiones de lo que ha tenido que atravesar campos de fuerza siderales; o, volando de noche, le llega un pálpito de más,



una gota de sangre ajena que ahora le recorre el cuerpo y que el piloto puede seguir por todos sus órganos y todos sus túneles interiores: o, todavía con mayor frecuencia, de noche también, ve a lo lejos una lucesita palpitando, una señal urgente, pero de pronto se apaga del todo y hay una pequeña pesadumbre de esperanza que muere. La noche está llena de mensajes y de compañía y de misterio. El piloto no sabe, no se pronuncia. Desde luego, no niega. Justamente su condición es la de estar abierto, la de ser borde, frontera, la de ser conciencia. No se le escapa nada. No hay polizontes en la conciencia de quien se ocupa en tripular un avión, ninguna experiencia le introduce sensaciones de contrabando. No se le pierde nada. Nadie le roba nada. El piloto piensa de cuerpo entero, con las manos y los pies y la inteligencia, con todos sus órganos ennoblecidos, con todo lo que ha podido salvar de su pasado, del incendio de su vida. Únicamente de él depende el equilibrio inestable del universo en el que está ingrimeo y solo, y es su oficio y su virtud dedicarle toda la atención. Se juega la vida en ello, porque todo el espacio es su propia subjetividad, su reino interior, más allá del cual o no existe nada o no importa lo que existe. Ningún otro pensamiento cabe. El futuro, por ejemplo, no cabe. Sí el crepitar minúsculo del germen que posteriormente se desarrollará en una acción, pero no la acción. No cabe el tiempo venidero. Tan importante y único es el instante, el





de conversaciones triviales y saludos y preguntas y sorpresas, se hace el silencio, se funde el silencio de uno con el del motor. Todo lo que uno es y ha sido, y hasta uno que otro que será, está presente, sentado frente a uno, rodeándonos y mirándonos directamente a los ojos, sin petulancias morales y sin reproches, pero también sin miedo y disimulo. ¿Quiero a esa mujer? Sí, la quiero. ¿Tiene razón aquél que se compró una casa? No, no tiene razón.

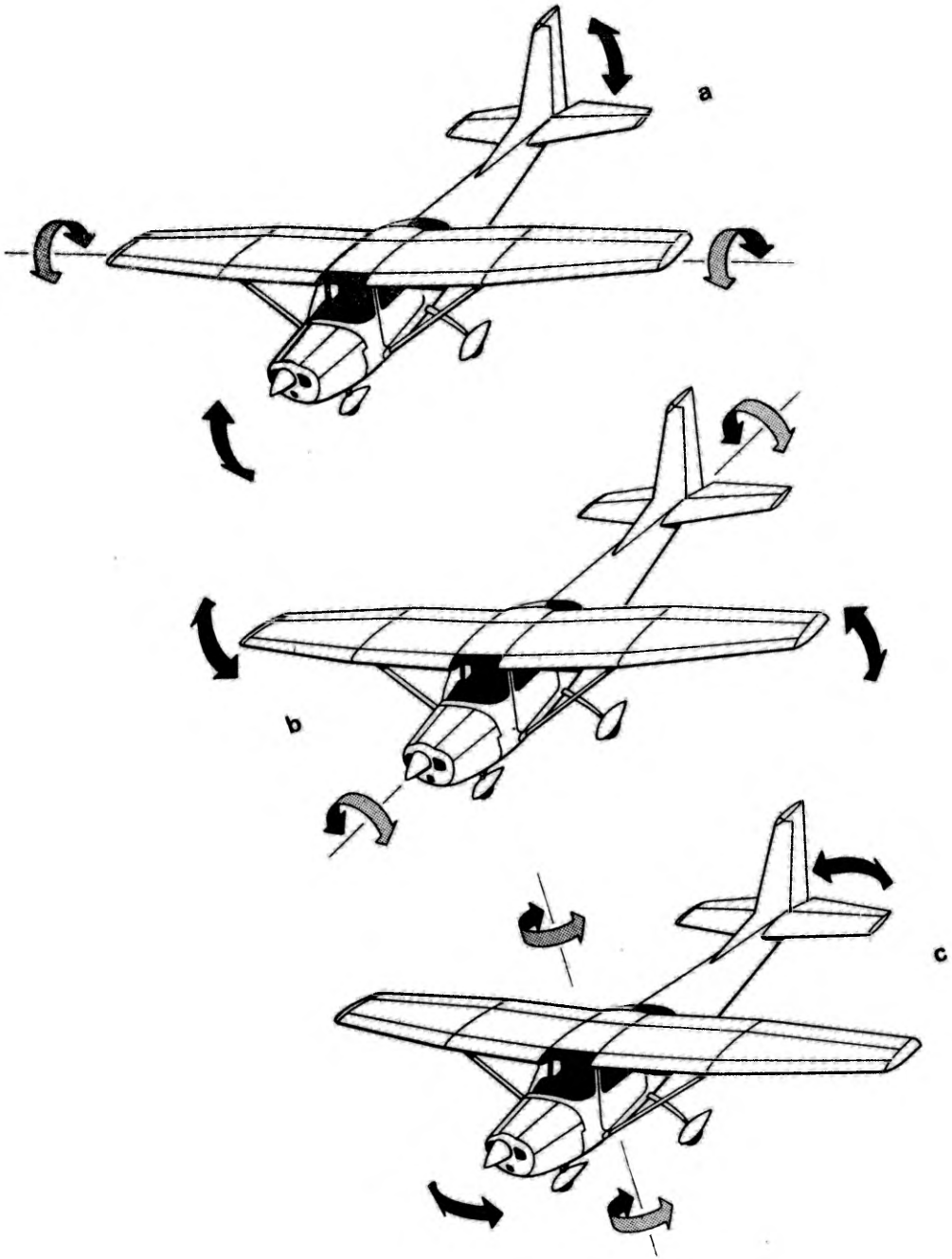
Las cosas han desaparecido físicamente. Sólo sus imágenes quedan, su recuerdo. Pero los recuerdos, las imágenes, pesan tan poco. Un niño puede recordar una montaña sin que tenga que parpadear el ojo con que la mira. Sólo hay ser, piso de ser, conciencia sola, sin que nada la ocupe o distraiga. Porque las nubes pesan poco, porque la tierra se suaviza de lejos, pierde sus aristas. A veces no se sabe bien dónde termina la tierra y comienza el mar, dónde termina el mar y comienza el aire. Y el aire es invisible. No se lo ve. No se lo toca. Como Dios. El piloto cree en el aire, cuenta con él, pero no lo piensa, no lo conoce. No quiere conocerlo. No le hace falta conocerlo.

Sobre la conciencia, sólo las huellas de las cosas que la han caminado. Aquí pisó una mujer. Allí caí. Allí, sobre ese calor que perdura y vibra, dije una mentira. La conciencia es un viejo campo de batalla, ya vacío. Ni yo lo piso. Vuelo sobre ella.

¡Esto es más hermoso cada vez!

Ahora, aquí, a 8000 pies de altura, sería fácil hacer un inventario de lo que realmente soy, de lo que estoy apostando en ese jueguito sucio de allá abajo cuando me pongo la corbata. Pero no lo hago. Sería peligroso desprenderme de todo lo que no soy y que me ata a la tierra. Podría quedar flotando, no estar ya en condiciones de poder aterrizar, de perder el peso mínimo que se requiere poner sobre la voluntad para que ésta ejerza las presiones necesarias del descenso. Es importante, pues, no perder contacto con la tierra, recordar algo de allá abajo: mis hijos, la calle en la que vivo, la película que quiero ver el próximo domingo. Cualquier cosa, por muy baladí que sea, pero que me mantenga anclado en la vida de la tierra y sus asuntos.

Por otra parte, sin embargo, he tenido siempre la curiosidad de saber si de todo lo que he hecho me ha quedado algo, si algo queda de mí al quitárseme el empleo, los hijos, el nombre, las costumbres, el cuerpo, el alma, los amores, los intereses en esas cosas del mundo con las que estoy entretejido. Es más que una curiosidad, porque tarde o temprano estas cosas a las que aludo terminarán por desertarme en ocasión de una fiebre, de un dolor, de una caída mortal. Es más que una simple curiosidad el querer saber si voy a perderlo todo en la muerte o si podré sobrevivirla, mejor dicho, si podría sobrevivirla, caso de que eso fuera posible, quiero decir, si he logrado recoger algo que



poder llevarme, caso que hubiera donde poder llevarlo. Es mucho más que una simple curiosidad.

Yo creo, verdaderamente, que no me importaría anularme en la muerte. Por el contrario, me sentiría distinguido al ser objeto de una consideración tan seria. Lo que me produce vértigo, es que no haya necesidad de anularme, que me acabe porque nunca fuí, que no tenga, yo mismo, yo, ni siquiera la posibilidad de trascender aunque la tal posibilidad la haya para quien tenga qué lanzar a ella. Quiero decir, lo que me produce, no vértigo sino vergüenza, es que me anule pero no porque Dios no exista sino porque no existo yo. Ahora podría romper relaciones con el mundo y saberlo de una vez por todas, pero no me atrevo. No me atrevo ni siquiera intentarlo.

Un día, en el crematorio de la ciudad, vi una silla a medio quemar. Allí debe estar todavía. Soportó, sobrevivió el fuego que convirtió en humo todo lo que de cuero y adorno tenía. Sólo quedaba la estructura metálica. Ya nadie se iba a sentar en esa silla. Ya no era un sitio de reposo. Ya no servía, no le servía a nadie. Pero no estaba muerta, estaba allí. Se le había despojado de su función, pero, por lo mismo, de su servidumbre. Por fin era libre, cosa ella misma. ¿Qué le pasaría, qué sobraría, si le quitaran a un ejecutivo de empresa todo aquello para lo cual sirve? Incluso Dios, la

noción que tenemos de la divinidad, ¿soportaría la prueba de fuego por la cual ha pasado esa silla?

Sintonizo alguna emisora comercial. Anuncian pastas de dientes, canciones con dedicatorias de una cursilería muy realista, porque de eso está hecha la vida de los hombres, de la que no me atrevo a prescindir. Y da un poco de pena.

Bien. Me incorporo a ella. La pena, la tristeza, se pueden aguantar. Pero, por lo demás, qué sencillo es, qué fácil. Es suficiente un cambio mínimo de posición, acomodarse un poco hacia atrás, enderezar la espalda, y listo, ya estoy de nuevo inmerso en los asuntos de la tierra. Apenas lo suficiente para que no se me confunda con otra cosa.

Lo que menos me gusta de allá es que hay tantas palabras que no importa que se digan, y que en consecuencia sobran, tantos conocimientos que no importa que se tengan. En un avión, en cambio, todo es importante. Por eso es bien poco lo que se dice y bien poco lo que se hace, pero uno se las está jugando en ese bien poco, y eso lo convierte, si no en mucho, por lo menos en todo.

Por ejemplo, adelgazo la mezcla del combustible. Esto se puede hacer hasta cierto punto y nada más que hasta cierto punto. Más allá de ese punto, el motor se apaga, se asfixia repentinamente. Sin pasar por ningún estado

intermedio, como se apagan los niños a la hora de dormirse y de morir. Se requiere tacto, consideración, amor, tener el alma en las punta de los dedos, para que el motor no pierda las revoluciones que lleva. Cuando se ha encontrado ese punto exacto, único, insustituible, se inunda la vida de una gran ola de alegría que, sin embargo, apenas si se la expresa con una tenue sonrisa. Y posiblemente ni eso. Las grandes pasiones no suelen acompañarse de gestos y alaracas. Como el día en que llegó el cable anunciándome la muerte de mi padre. Apenas si tuve un gesto mínimo del que nadie se apercibió.

Seis meses después, camino del aeropuerto, tuve la sensación de que había olvidado algo. ¿Mi cuaderno? No, allí estaba. ¿Los anteojos de sol? Allí estaban igualmente, en la guantera del auto. Pero algo faltaba, en alguna parte. Quizás un edificio, o un deber. Hasta que de pronto caí en la cuenta de que quien faltaba en el mundo era mi padre. Sentí entonces una pequeña opresión en el pecho, un pequeño dolor sordo, casi insignificante, pero que ya no me ha abandonado nunca.

Así, pero al revés, he visto bajar la temperatura del aceite desde que le instalé al avión un enfriador de aceite. Y esa alegría, leve pero honda, compensa la muerte de mi padre. Tiene su misma calidad: es serio.

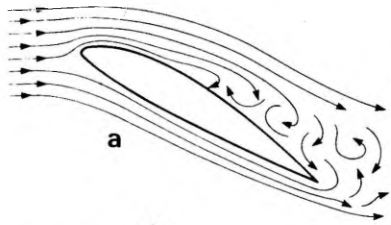
Son pocos y bien modestos los conocimientos que se requieren para pilotear un avión, pero

tienen esa calidad única que los sitúa, en dignidad, por encima de cualquier otro conocimiento: con ellos nos estamos jugando la vida, y no de un modo teórico o abstracto, sino que de verdad, ahora, aquí, ya, bañados de aceite, carbonizados, entre un montón de lata y metal ardiendo al rojo vivo.

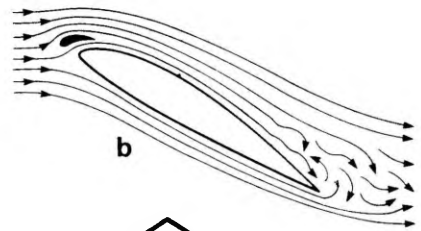
¿Qué puede valer todo el conocimiento de un teólogo o de un metafísico, que ni paga por sus errores ni cobra por sus aciertos, al lado del conocimiento que el piloto tiene sobre la relación que existe entre la temperatura y la presión del aceite, del que la vida entera depende, de punta a punta? ¿O al lado del saber aliviar la fiebre del motor para que la vida se nos inunde de alegría? Puede que un piloto no sea culto, pero sabio si que lo es, porque lo poco que sabe es tan valioso como la vida humana, y esos pocos conocimientos que tiene son un tesoro que constantemente revisa, corrije y pule.

Así querría yo saber que Dios existe, o que no existe. Así querría yo saber que dos más dos son cuatro, así querría saberlo todo, para que todo fuese un riesgo y cada conocimiento una recompensa. Sólo quien apuesta gana, y ganar algo de que morirse, algo que perder al morirse, algo sencillamente para poder morirse, debería ser el interés de todos los que no tenemos casi nada.

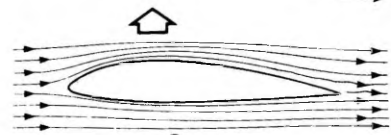
Hay otra cualidad en la teoría del vuelo, otra característica, que subraya aún más su



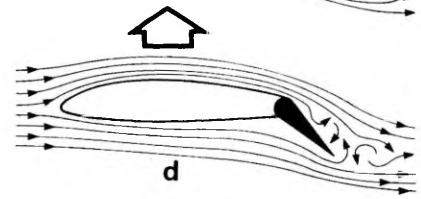
a



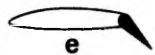
b



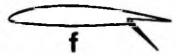
c



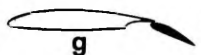
d



e



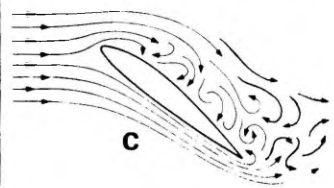
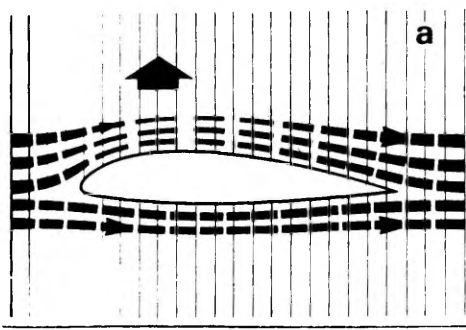
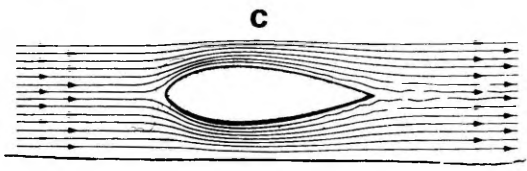
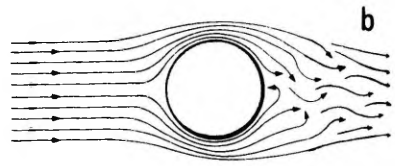
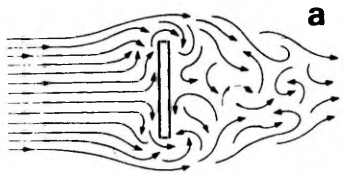
f



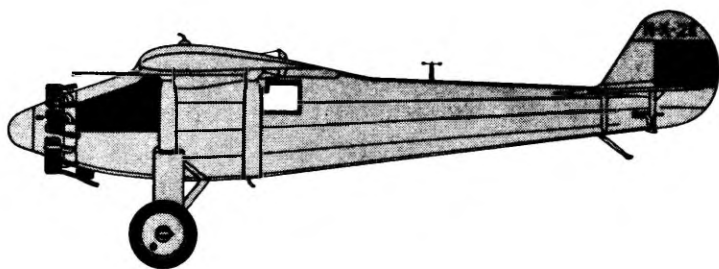
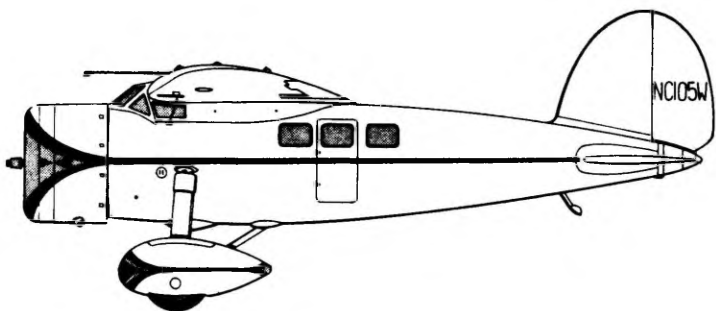
g



h



humanismo y que es también razón para enorgullecernos de ella y sabernos ennoblecidos cuando navegamos por las alturas. Los pioneros de la aviación, entorpecidos por el prejuicio religioso de que Dios hizo el mundo y de que lo hizo de la mejor y más inteligente forma posible, quisieron siempre imitar el vuelo de las aves. Indudablemente, pensaban, que ésa debía ser la mejor forma de volar. ¿No es acaso la forma que diseñó el gran arquitecto, el gran ingeniero de la naturaleza? Se aplicaron, entonces, a construir aparatos con alas que batían el aire, como los pájaros hacen. Pero esa vía de imitación de Dios conducía invariablemente al fracaso. Y no porque esa técnica de volar fuese demasiado difícil, sino porque es una mala técnica. Lo que de extraordinario tiene el descubrimiento de la hélice es que en la naturaleza no hay nada igual. A Dios no se le ocurrió sencillamente. Al menos con los fines que le da la aviación. La técnica del vuelo tuvo que desentenderse de Dios y de su creación para poder despegar al hombre de la tierra. Es una técnica, pues, absolutamente artificial, humana, que rápidamente superó con mucho al estilo natural del vuelo. ¿Qué ave podría competir con un transatlántico de propulsión a chorro? Sería como comparar el elemental y simplísimo canto de un pájaro cantor, todo él naturaleza, con una bien artificial sinfonía de Bethoven, todo él esfuerzo cultivado, ganado palmo a palmo. En este sentido no estaban



descaminados los gnósticos del siglo II después de Cristo cuando afirmaban que Dios era un ser mediocre y que por eso lo es igualmente la naturaleza que había creado. Cada vez que encuentro algo, como la aviación, en la que superamos a Dios, sonrío satánicamente, pero sin malas intenciones. O también, por ejemplo, como la muerte. Ni Dios nos gana en eso. Allí ni siquiera compite.

No sé cuánto tiempo ha pasado. Cinco minutos o tres horas, es lo mismo. El tiempo de vuelo, por lo sereno a veces, y a veces por lo terrible, tiene esa propiedad característica de lo infinito: es igual a algunas de sus partes. Consulto el reloj. Si los cálculos han sido hechos correctamente, de un momento a otro debe de aparecer a lo lejos el punto de destino. Y efectivamente, no tarda en aparecer. Comienzan las operaciones del descenso. Como no llevo pasajeros, puedo perder altura rápidamente sin temor de que alguno se queje de dolor de oídos.

Regreso a la tierra. Vengo del cielo, que es otra dimensión de la tierra. No hubo, ni lo habrá nunca, peligro de que la abandonara. Antes de que sucediera eso, preferiría que me reclamara violentamente, como lo hace a veces. Regreso al tiempo, a abrirme por los cuatro costados a sus pirañas inmisericordes pero que con cada picotazo nos colocan una condecoración roja, tanto más distinguida por cuanto que no existe el único ante quien

podríamos lucirlas. Vengo de mí, con el sentimiento confiado de que hay dos cosas sólidas, duras y amigas, que detendrán mi caída mortal y hacia las cuales puedo desplomarme tranquilamente: la tierra y yo.

BIBLIOTECA NACIONAL DE PANAMA



3 4189 00000 3831

Este libro se terminó de imprimir
en el mes de Febrero de 1979
en el Centro de Impresión Educativa.

