

# Trenes revolucionarios. La mitología del tren en el imaginario de la Revolución

JORGE RUFFINELLI

## I. LOS OBJETOS DE LA MODERNIDAD

En un pasaje final de la "Introducción" de 1857 a la *Crítica de la Economía Política*, Marx se pregunta por la relación que puede establecerse entre el arte griego y la actualidad. Y no sólo la relación del arte, sino también de la "mitología", puesto que ella es el suelo nutricio del arte. Con talento dramático no exento de humor, Marx se plantea: "La idea de la naturaleza y de las relaciones sociales que está en la base de la fantasía griega, y, por lo tanto, del [arte] griego, ¿es posible con los *self-actors*, los ferrocarriles, las locomotoras y el telégrafo eléctrico? ¿A qué queda reducido Vulcano al lado de Robert & Co., Júpiter al lado del pararrayos y Hermes frente al Crédit mobilier?"

La mitología de los griegos "somete, domina y moldea las fuerzas de la naturaleza en la imaginación", dice Marx. Pero una vez envejecida esa mitología, o caducos sus cánones, su apelación al arte se pone en entredicho. No es que el arte como tal envejezca o desaparezca, o deje de emocionar a las nuevas generaciones; simplemente se vuelve irrepetible, anclado en su tiempo. Las mitologías, en cambio, evolucionan o fenecen. "Las condiciones sociales [...] en que ese arte surgió, y que eran las únicas en que podía surgir, no pueden volver jamás".<sup>1</sup> Ésta es una percepción fundamental de Marx, que señala la historicidad de las mitologías y las literaturas.

Si Júpiter ya resultaba obsoleto o caduco en 1857 frente a las novedades técnico-eléctricas de Benjamín Franklin, y Hermes una presencia grotesca ante la nueva economía crediticia, también muchas novedades de la época de Marx resultan hoy reminiscencias museográficas (o que van en camino de serlo), ante la cibernética y los transistores, la computación, los super-conductores y la comunicación por satélite, aceptados actualmente como ventanas que permiten avizorar las posibilidades del siglo XXI, sin necesidad de hacer ciencia ficción, y con cierto tiempo de tregua antes de que, a su vez, ellas mismas se tornen novedades viejas.

<sup>1</sup> Karl Marx, *Introducción general a la crítica de la economía política*, Introducción de Umberto Cubi, México, Cuadernos de Pasado y Presente, 19ª ed., pp. 60-62.

Muchas de las máquinas industriales están hoy fatigadas, o rotas, cubiertas de orín y herrumbre. El ferrocarril, el telégrafo, la radio, los barcos de vapor o de vela, el aeroplano de hélice, el linotipo y la prensa plana, la rotativa, la máquina de escribir o las fibras naturales han dejado paso a otras opciones que de pronto adquirieron el primer plano de modo exclusivo, o simplemente se saltaron etapas previstas del proceso.

En este contexto, sin embargo, América Latina subsiste en la ambigüedad. Por un lado, el desarrollo económico —que hace posible el tecnológico—, no ha pasado sensiblemente por sus tierras, aunque el continente haya aportado en forma indirecta, por el saqueo de sus materias primas y su mano de obra, buena parte de los fundamentos de la revolución tecnológica mundial. Por otro, no es claro que ese desarrollo tecnológico sea el más deseable en su futuro, es decir, que los modelos de los países “avanzados” sean su única alternativa. Por residir en la periferia de este gran movimiento del siglo xx, que acabó convirtiendo al mundo en una aldea global con multitud de aldeanos, América Latina ha debido vérselas más con los frenos que con el impulso de la transformación tecnológica. En consecuencia, no se encontrará plenamente la modernidad “occidental” en su imaginación y en su mitología, que es lo mismo que decir en su literatura y sus artes.

Por el contrario, con los padecimientos económicos crónicos o “modernos”, el desarrollo estancado en algunas zonas y en otras en franco retroceso, la próxima “modernidad” (el siglo xxi) parece cada vez más difícil de alcanzar, al mismo tiempo que nos acercamos vertiginosamente a ella. Y la “mitología latinoamericana”, que es el “suelo, el seno materno” de nuestro arte, debe consolarse con los modestos fastos de la memoria para recordar que en los años veinte intuimos la posibilidad de ser contemporáneos de nuestros contemporáneos.

Quienes primero hicieron fe de “modernidad”, de una manera estentórea y agresiva, fueron las vanguardias artísticas y literarias. Se propusieron hacer ingresar en el arte, la poesía y la narrativa latinoamericanas, a los “objetos”, iconos, signos y símbolos de la producción industrial: trenes, cine, aviones, radio, telégrafos, rascacielos, en general las “máquinas” sobre cuya explotación fabril se asentó el mito del progreso económico. América Latina había iniciado su industrialización, con lentitud y problemas, durante la segunda mitad del siglo xix, tras el difícil y desanagante proceso de la emancipación política y el surgimiento de las nuevas repúblicas. Aún el modernismo hispanoamericano (1888-1916) no abría los ojos a los nuevos habitantes y *gadgets* metálicos o plásticos, enamorado como estaba de los Pierrots, las pавanas, las fiestas galantes, los jardines de suaves estatuas, el claro de luna y la risa de la divina Eulalia. Fue entonces cuando el Futurismo (1909) de Marinetti, en Italia, surgió con tanto escándalo que sus ecos se escucharon en todo el mundo, y en ningún lugar más que en América Latina (adonde Marinetti, trotamundos, los llevó en persona hacia 1925). Marinetti proponía preferencias estéticas

tan provocadoras como las incongruencias que destacaba Marx: "Un automóvil de carrera, que parece correr sobre metralla, es más hermoso que la Victoria de Samotracia", dice el poeta tunecino en el primero de sus manifiestos.<sup>2</sup>

La aventura vanguardista durante los años veinte no consistió en un mero cambio de emblemas poéticos (del cisne de Darío al búho de González Martínez, y de éste al "automóvil de carrera"); el movimiento fue más a fondo y pareció que en definitiva le tocaba la tarea histórica de crear la mitología maquinista en el imaginario latinoamericano.

La literatura (en tanto lo que es naturalmente: escritura) tiene una lentitud de cuño conservador para introducir en su cuerpo a los nuevos referentes del entorno. Como si se requiriese que estos referentes alcanzaran el "prestigio poético" en sus denominaciones, se desmaterializaran y abandonarían la vulgaridad del utilitarismo del lenguaje cotidiano para acceder al espacio sagrado de la escritura. Términos como tren, avión, radio, telégrafo, no llegaron a la escritura literaria sino mucho tiempo después de que las entidades nombradas por esas palabras los habían hecho de uso común. El lenguaje de la vanguardia buscó quebrar el canon verbal lírico, y por esa puerta entraron entonces a raudales los objetos de la modernidad.

## II. EL TREN EN EL JARDÍN

Una buena pregunta es: ¿qué sucedía con el ferrocarril en la realidad social, en la literatura y en el imaginario de los Estados Unidos y de Europa en el siglo XIX y a inicios del XX? El mismo elemento, colocado en contextos diferentes, sin duda arrojará luz sobre las similitudes y en especial sobre las diferencias, cuando se estudia el mismo fenómeno en América Latina. ¿Era el tren en sí mismo un elemento posible y factible de elaboración mitológica dondequiera que estuviese, o su función imaginaria cambiaba de acuerdo con la zona cultural en la que apareciese? En su libro *The Machine in the Garden*, Leo March emblemizó en el tren el evidente signo de la irrupción de la modernidad en la utopía pastoral que conformaba el paisaje mental de los Estados Unidos en el siglo XIX. La cultura anglosajona reprodujo la aspiración de Europa: reiniciar su mundo en las tierras vírgenes —su segunda oportunidad sobre la tierra. Como si trajeran consigo el sueño original, los pioneros lo conservaron, reproduciéndolo ideológicamente. "Comenzando con la Época de Jefferson", dice March, "la imagen cardinal de las aspiraciones estadounidenses era un paisaje rural, un jardín verde y bien ordenado, aumentado al tamaño del continente". No era la feracidad y la exuberancia indomada de la jungla

<sup>2</sup> Primer Manifiesto Futurista (1909). Cf. F. T. Marinetti, *Manifiestos y textos futuristas*, Barcelona, Ediciones del Cotal, 1978, p. 130.

lo que atraía a la imaginación puritana. En todo caso, “los intentos de idealizar lo selvático, finalmente sólo produjo un arte estéril, de fórmula, el ‘cuento del oeste’. Como advirtió Tocqueville, la mayoría de los estadounidenses admiraba lo selvático principalmente por las posibilidades de transformarlo en un terreno de paz rural y de felicidad”.<sup>3</sup>

En Europa, a su vez, la naturaleza había sido transformada. No quedaban tierras vírgenes para descubrir y colonizar, y hacia comienzos del siglo xx el jardín era la figura mítica que el industrialismo se encargaría de poner en peligro, si no de destrozar. Azorín registra el paso del tren, en un texto de 1914, “Jardín junto a la vía”, como la presencia ominosa, amenazante, en el reducto lleno de paz. Claro que en su texto esa paz es la del sepulcro: habla de una casa abandonada, donde una vez hubo vida, de un huerto y un jardín cuya descripción es tan tranquila que parece beatífica. “De tarde en tarde, pasa rozando las tapias del jardín un tren. Unos marchan pesados, lentos; otros pasan raudos, vertiginosos. Si es de noche, un resplandor súbito se cuela por el varillaje de la puerta”. La casa está vacía, de ahí la paz; el tren, en cambio, lleva seres humanos y “con ellos van afanes, tristezas, deseos, amarguras”.<sup>4</sup> La utopía azoriniana no fue sólo antitecnológica, ante todo era misantrópica.

Muy diferente, como veremos, es lo que sucedía en México —o, en general, en las naciones centro y sudamericanas—, ante todo porque no había jardines, sino naturaleza áspera y hosca. En vez de un orden social utópico, ocurrían guerras, asonadas, hechos de sangre, pronunciamientos de caudillos y caciques, inquietud y violencia. A diferencia del sueño pastoral estadounidense, en el imaginario hispanoamericano ha estado muy presente la urgencia social, y el arte y la literatura, por ende, no han podido volar nunca por mucho trecho alejados del suelo nutricional, esto es, de su sociedad. De ahí que el tren no irrumpa como un “escándalo”, del modo en que lo hace en los jardines imaginados de la cultura europea; los únicos jardines mentales que aún subsistían —aunque ya en decadencia— hacia 1910, eran los modernistas, y éstos se sabían librescos, propios de una élite, nunca pertenecientes al sueño —a la utopía— democratizador de la colectividad.

En tren ingresó en la “mitología” del desarrollo, en México, como lo hiciera al mismo tiempo en otros países latinoamericanos (así, Brasil y Argentina). Con demasiada presteza se lo empleó logísticamente en la guerra, “desnaturalizándolo” de sus funciones originales. La naciente máquina industrial se interrumpió para poner sus recursos al servicio de lo bélico. Pero, ¿cuáles y cuántas habían sido hasta entonces las posibilidades económico-industriales de México, antes de la revolución? Ésta es una

<sup>3</sup> Leo March, *The Machine in the Garden. Technology and the Pastoral Ideal in America*, Nueva York, Oxford University Press, 1964, p. 142.

<sup>4</sup> Cit. por Juan Cano Ballesta, *Literatura y tecnología. Las letras españolas ante la Revolución Industrial (1900-1933)*, Madrid, Orígenes, 1981.

pregunta clave para comprender cómo funcionaron luego las novedades técnicas en el imaginario mexicano.

Un repaso rápido de la historia de la estructura económica del país, desde la conquista, debería partir del primer atractivo que tuvo para los españoles. Éste se centró en la riqueza minera. La colonia española nunca se ocupó del desarrollo económico y social de sus nuevas tierras, no impulsó el establecimiento de una planta industrial a largo plazo; su empresa tenía objetivos inmediatos: extraer y llevarse las riquezas del subsuelo. Después de la emancipación, Inglaterra se interesó por las minas mexicanas y aportó el capital necesario para explotarlas, a cambio de suculentas ganancias, concesiones casi ilimitadas, legislación absolutamente favorable, todo lo cual no aportó beneficios duraderos para el país. Desde 1880 el capital extranjero puso sus ojos en México, especialmente en la riqueza minera; estadounidenses y franceses explotaron las minas de Chihuahua, de Santa Rosalía (en Baja California), y entre 1890 y 1895 se establecieron fundidoras en Monterrey, Aguascalientes, Durango y San Luis Potosí, amparadas y protegidas por el mismo sistema de leyes que facilitaba y atraía a los capitales extranjeros.<sup>5</sup>

Desde 1884 se explotaron las minas de carbón, con su mejor época en 1910. Desde 1901, el petróleo se sumó a la riqueza minera, y pese a que más tarde López Velarde aludiera a él como los “veneros del diablo”, en 1911 colocó a México en el tercer lugar mundial. El algodón, el ixtle y el henequén, sobre cuya base se desarrollaron las industrias textiles, formaban parte de la economía más convencional, limitada y escasamente tecnificada.

En términos globales, podría decirse que la industria mexicana creció entre 1892 y 1906, se paralizó durante una década y media, entre 1910 y 1925, y en ese último año ingresó en un nuevo período de auge, que abruptamente se derrumbó en 1929 con la bolsa en Wall Street, para empezar a repuntar nuevamente en 1931. Precisamente un año antes, en 1930, el censo industrial todavía exhibía un nivel ocupacional mayoritario en la industria minera y de fundición (74 734 trabajadores) sobre cualquiera de las demás: ferrocarriles (58 500), electricidad (13 361) y petróleo (12 129). Durante toda su historia hasta las primeras y más audaces nacionalizaciones (1938), la industria en México, así como en los demás países latinoamericanos, fue producto de la inversión extranjera y su crecimiento estaba inducido por la necesidad europea de contar con industrias americanas de exportación.<sup>6</sup> En este contexto, la aparición del tren adquirió un perfil nítido: era imprescindible para acercar los productos a los puertos y a las naves que los embarcarían hacia Europa. La historia de América Latina fue, durante el siglo XIX y el primer tercio del siglo XX,

<sup>5</sup> George Wythe, *Industry in Latin America*, Nueva York, Columbia University Press, 1945, pp. 270 ss.

<sup>6</sup> Gustavo y Helene Beyhaut, *América Latina, III. De la Independencia a la segunda guerra mundial*, México, Siglo XXI, 1985, p. 54.

la de una economía orientada hacia los mercados europeos (y desde la primera guerra mundial, hacia el mercado estadounidense), cuya subsistencia y posible crecimiento dependía no sólo de esos mercados, sino también de las inversiones extranjeras: un capital que ingresaba a América Latina para reproducirse, multiplicarse y volver a su lugar de origen.

Europa hasta comienzos del siglo, Estados Unidos más tarde, se constituyeron en los modelos, los centros metropolitanos en torno a los cuales giraban el dinero, las modas y las ideas. De ahí que el "mito" del progreso fundado en el desarrollo industrial se convirtiera en el mito latinoamericano de la "modernidad", definido a la vez como una realidad cercana y una lejana utopía: el futuro a alcanzar y el futuro inalcanzable.

### III. LA ÚNICA FIGURA MITOLÓGICA

Durante la Revolución mexicana, iniciada en 1910, indistintamente federales y rebeldes emplearon el ferrocarril tanto o más que los caballos o las armas. A veces el tren se volvía el "caballo de hierro", otras era el poderoso y temible ariete que servía para destrozarse las filas enemigas. No sólo su utilización, también las *transformaciones* que sufrió en su uso —o en cómo se lo imaginaba y designaba— hicieron de él la figura paradigmática de una nueva mitología, la mitología de la modernidad atribulada, es decir, la que estaba haciendo nacer al México capitalista de las entrañas del México feudal. Era el producto y el vehículo por antonomasia de la industrialización modernizadora, no sólo en México, en América Latina, en Estados Unidos o en Europa. Aparecía en los corridos populares de la Revolución, así en la célebre "Adelita":

Si Adelita se fuera con otro  
la seguiría por tierra y por mar;  
si por mar, en un buque de guerra,  
si por tierra, en un tren militar.

El proyecto ferrocarrilero en México no fue una novedad aportada por el siglo xx. Pertenece al siglo anterior y era muy joven, apenas veinticinco años posterior al inglés, que había sido construido en 1825, el primero en el mundo. Desde 1837, bajo la presidencia de Anastasio Bustamante, México comenzó a soñar con la primera comunicación que se trazaría entre el puerto de Veracruz y la capital del país. No se logró llevar a cabo entonces, ni por muchos años aún, pese a la generosidad de la concesión, que incluía la mano de obra de mil presidiarios. Los primeros tramos de vías férreas se tendieron a lo largo de 13.6 kilómetros entre Veracruz y El Molino, y fueron inaugurados el 16 de septiembre de 1850, gracias al apoyo que dio al proyecto el general Antonio López de Santa Anna durante su presidencia.

Siete años más tarde se enlazó México-Villa de Guadalupe y en 1873 la capital del país alcanzó su primera comunicación férrea con una ciudad importante (Veracruz), cumpliendo la necesidad de enlazar senderos permanentes para el comercio y la extracción minera. La historia del desarrollo ferrocarrilero en México pertenece casi toda al siglo xix, su receso al xx. La dictadura porfiriana, que acabó precisamente con el estallido de la Revolución en 1910, se identificó con la ilusión de que en el ferrocarril se asentaría la prosperidad y el remedio para todos los males económicos y sociales. Porfirio Díaz encontró 640 kilómetros de vías cuando llegó al poder en 1876, y dejó 19 205 kilómetros en funcionamiento cuando lo abandonó poco más de tres décadas después.<sup>7</sup> En ese período no hubo planificación alguna, al menos hasta 1898, cuando Limantour comenzó a esbozar una política estatal; se otorgaban las concesiones con suma facilidad, a quien quisiese y pudiese llevarlas a cabo, sin juzgar la mucha, poca o ninguna necesidad de los ramales propuestos, y a veces sin conocer siquiera qué extensión de vías se proyectaban. Durante el período armado de la revolución, el trazado de vías disminuyó, se estancó, y muchos de los carros, locomotoras y vías fueron destruidos. El esfuerzo posterior fue más de recuperación que de desarrollo. Una vez acabada la Revolución mexicana, los ferrocarriles habían comenzado a perder rápidamente su “modernidad”.

Aún a fines del xix y comienzos del xx, el “caballo de hierro” se desplazaba sobre el territorio mexicano con el ímpetu del progreso; rodaba sobre sus vías junto con los deseos y la imaginación puestos en la utopía del desarrollo. En 1869, el diputado Manuel Fernando Soto trazaba esta imagen del país, proyectando el futuro una vez que se tendiera la línea “interoceánica” entre Veracruz y Acapulco: “Esta vía [...] será también para el tráfico de la Europa y de algunos pueblos de América con la California, la Australia, la China, el Japón, las islas del Pacífico y demás naciones del Extremo Oriente [...] y pueden establecerse en la República grandes depósitos de mercadería que harían de ella uno de los países más comerciales del Universo”.<sup>8</sup> Y doce años más tarde, en un raro folleto publicado en Nueva York en 1881 por Robert E. Gosurch, ingeniero estadounidense, se continuaba pensando en el ferrocarril como el instrumento clave para el desarrollo del país, el elemento que ayudaría a México en su “solitaria batalla por el desarrollo hacia una civilización más alta”.<sup>9</sup>

Pero el ferrocarril, pese a su potencial real o imaginario, no fue nunca la salvación que se deseaba, sobre la cual se habían depositado tantas esperanzas; no fue ni siquiera una gran fuerza propulsora de la industria-

<sup>7</sup> John H. Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato*, México, Era, 1984, p. 35.

<sup>8</sup> Cf. *Enciclopedia de México*, tomo IV, 1970, p. 133.

<sup>9</sup> Robert B. Gorsuch, *The Republic of Mexico and Railroads. A Brief Review of Her Past History and Present Condition*, Nueva York, Hosford & Sons, 1881, p. 3.

lización nacional. Por el contrario, debido al enorme costo y a la falta de capitales de inversión, el ferrocarril implicó la introducción de las importaciones extranjeras sin que por su resultado se proyectase y se lograra el crecimiento de las industrias. Con el ferrocarril ingresó el capital extranjero, primero inglés y alemán pero más tarde, definitivamente, estadounidense. Y para tender las vías, se debió importar todo: rieles, durmientes, locomotoras, vagones, puentes de hierro, ingenieros y supervisores. También el carbón de leña.

Con la revolución, los ferrocarriles iniciaron una nueva vida; hubo diferentes metas puestas en su existencia y en su movimiento. Se tratase de trenes de pasaje, de carga o militares, el tren se hizo, como un dios pagano, omnipresente. Durante más de diez años desplazó a un pueblo sobre su territorio, convirtió a los campesinos sedentarios en combatientes nómadas; se transformó en despacho de jefes militares y políticos, en campamento de soldados, mulas y caballos, y también en arma letal cuando se lo empleaba, como "máquina loca", para entrar en territorio enemigo y destrozar las defensas. Asimismo, como lo muestran las novelas de Rafael F. Muñoz, era imbatible arma psicológica. Si los trenes fueron personajes importantes en la narrativa de la Revolución mexicana, esto es porque constituyeron, ante todo, una figura mitológica que ha pasado casi inadvertida en la reflexión histórica y filológica contemporánea.<sup>10</sup> Tal vez, como trataré de mostrar más adelante, fue la única figura mitológica, haciendo excepción de personas como Madero, Villa, Obregón y Carranza.

#### IV. EL PROCESO DE LA "DES-CIVILIZACIÓN"

La primera novela de la Revolución mexicana se tituló *Los de abajo* y su autor era un médico nacido en 1873 en Lagos de Moreno, Jalisco: Mariano Azuela. Su familia pertenecía a la pequeña burguesía comercial, y sus años de infancia, juventud e inicios de la madurez los vivió bajo el largo régimen dictatorial del porfiriato. Cuando Francisco I. Madero inició su proyecto político liberal, Azuela se sintió tocado y, como recuerda en sus páginas autobiográficas, abrazó la causa con íntima convicción. En 1915, cuando comienza a publicar su novela *Los de abajo* como folletín por entregas en un periódico carrancista de El Paso, Texas, Azuela se ha vinculado con la Revolución mexicana en sus dos vertientes vocacionales: como médico incorporado al ejército villista de Julián Medina, y como escritor de cuentos y novelas. La primera vocación le permitió convivir con los rebeldes, asistirlos profesionalmente y escuchar de sus labios las historias de batallas, persecuciones y huidas, amores y muertes, al calor

<sup>10</sup> Una excepción importante es Edmundo Valadés, "La revolución en su novela", en Valadés/Luis Leal, *La revolución y las letras*, México, Instituto Nacional de Bellas Artes, 1960, p. 20.

de los vivacs. La segunda vocación le permitió "ordenar" aquella rica experiencia y configurar, a través de la escritura, una concepción (y un juicio) de lo que estaba sucediendo, de lo que poco después se transformaría en historia.

*Los de abajo* es una novela de derrota y decepción. Derrota de las aspiraciones políticas del grupo villista al que su autor pertenecía. Decepción porque tanto en "los de arriba" como en "los de abajo" Azuela encontró más motivos para abominar que para admirar. En "los de arriba", el oportunismo, el interés y el afán de lucro a costa de los menos privilegiados; en éstos, en "los de abajo", la barbarie desatada. Desde su punto de vista, la revolución apenas cambió a los peones en el tablero de ajedrez, dejando intactas las injusticias sociales y políticas del régimen de Porfirio Díaz. Por eso, para Azuela, el momento clave del ingreso de México en la modernidad no era motivo de fiesta sino de dolor, motivo para una prosa desencantada y no para una celebración del heroísmo.

Los revolucionarios de Azuela son hombres de a caballo. Pequeños propietarios que, como Demetrio Macías, se levantan en armas hostigados por el cacique de la región, víctimas de los poderosos. El tren no cumple casi función alguna en la primera parte de *Los de abajo*; surge tardío dentro del mito villista de los Dorados, cuando el texto se hace eco de la admiración de los insurgentes que no pertenecen a ese grupo: "¡Ah, las tropas de Villa! Puros hombres nortños, muy bien puestos, de sombrero tejano, traje de kaki nuevecito y calzado de los Estados Unidos de a cuatro dólares [...] Porque ahí no hay hambre... Traen sus carros apretados de bueyes, carneros, vacas. Furgones de ropa; trenes enteros de parque y armamentos, y comestibles para que reviente el que quiera".<sup>11</sup> Los "hombres de Natera" tienen motivo para admirar y envidiar a las tropas de Villa, vestidos, como están, con "garras de calzones y camisas que medio cubrían sus cuerpos sucios y empiojados". En contraste, los Dorados de Villa son los superhombres del mito.

Los trenes vuelven a aparecer al final de la primera parte de *Los de abajo* en un episodio bélico, animados expresivamente con las pasiones del instante: "Y su mano tendida señaló la estación de los ferrocarriles. Los trenes resoplando furiosos, arrojando espesas columnas de humo, los carros colmados de gente que escapaba a todo vapor".

Una vez en el poder, los revolucionarios cambian sus caballos por el tren. Es significativo que en la segunda parte de *Los de abajo*, cuando los rebeldes han terminado por derrotar a la reacción encarnada en Victoriano Huerta, viajen por vez primera en tren (hacia la Convención de Aguascalientes). La descripción que hace Azuela de este viaje es deliberadamente sórdida. Por un lado, la atmósfera del tren es mefítica, con una alusión directa a los villistas: "Humo de cigarro, olor penetrante de

<sup>11</sup> Para ésta y demás referencias a Azuela, cf. *Los de abajo*, ed. crítica coordinada por J. Ruffinelli, París, Archivos ALLCA, 1988.

ropas sudadas, emanaciones alcohólicas y el respirar de una multitud; hacinamiento peor que el de un carro de cerdos. Predominaban los de sombrero tejano, toquilla de galón y vestidos de kaki" (117). Por otro, se explota el resentimiento de clase, en la perorata evidentemente mentirosa de una mujer (voz "aguda, chillona y plañidera") que pide limosna y pretende mover la compasión "denunciando" haber sido despojada por un "señor decente": "Caballeros, un señor decente me ha robado mi petaca en la estación Silao [...] Los ahorros de toda mi vida de trabajo [...] No tengo ahora ni para darle de comer a mi niño". Y el texto comenta con ironía: "¡Un señor decente! ¡Un señor decente que se roba una petaca! ¡Eso es incalificable! Eso despierta un sentimiento de indignación general. ¡Oh, es lástima que ese señor decente no esté a la mano para que lo fusilen siquiera cada uno de los generales que van allí!" (118). Es obvio que en todas las descripciones de su novela, Azuela es intencional. Y las referidas antes se corresponden estrictamente con su visión decepcionada de "los de abajo", quienes en este ejemplo son parte del macrocosmos del tren.

Martín Luis Guzmán, en su narrativa, coincidirá con Azuela en la descripción de las masas populares apretujadas en los trenes como el epítome de una humanidad cuya violencia ciega la ha conducido al borde de la barbarie, en un proceso de "des-civilización". Lo veremos más adelante.

## V. EL JUICIO MORAL

El tren aparece ante todo en aquellos relatos de la Revolución más relacionados con escaramuzas, batallas, enfrentamientos entre federales y rebeldes. Con menos presencia se lo encontrará en recreaciones memoriosas de la provincia (como *Apuntes de un lugareño*, 1932, de José Rubén Romero) o en libros cuya preocupación principal fue la de referir las circunstancias políticas que, a la fecha de la escritura, ya eran históricas y exigían tal perspectiva (como *La sombra del caudillo*, 1929, de Guzmán). Aun así, con diferencias de grado y circunstancia, con grandes altibajos en su función dentro del relato, el tren es uno de los elementos más constantes de esta literatura, y mucho más individualizado, por ejemplo, que los caballos, de los que también dependían tanto rebeldes como federales para desplazarse y batallar.

Por regla general, la presencia del tren es dramática: aparece en instancias de tensión y peligro. Asimismo en otras, más corrientes, para indicar el mero desplazamiento, el viaje de una ciudad a otra —habitualmente a la llamada, por antonomasia, ciudad de México. Puede decirse que el tren proyecta al menos dos modos de presencia: una de primer plano, que exige y logra la atención del relato por su inmediatez y su fuerza; otra secundaria, en la que simplemente se señala su índole de medio de

traslado y comunicación. Importa destacar su ubicuidad, su omnipresencia, sea en uno o en otro plano. Esto se explica porque el tren estaba mucho más presente en el horizonte cultural de comienzos del siglo de lo que está actualmente. Su importancia en la comunicación o en el tráfico comercial ha disminuido hasta casi desvanecerse en las últimas décadas, y parece cada vez más una rémora del pasado, una "máquina" pesada y muerta que ha perdido competitividad ante otras máquinas. Pero si ha ido desapareciendo en nuestra vida cotidiana, la literatura de la revolución la recupera y la pone otra vez ante nuestros ojos.

Una imagen sabiamente creada por Guzmán en *El águila y la serpiente* (1928) muestra la importancia que el tren tenía para los pueblos:

Cada dos, cada tres, cada cuatro días (pues los trenes andaban entonces con irregularidad mayor que si se movieran a vela o se atuviesen al estado del tiempo) se alzaba de súbito en las calles cierto rumor: resonaban las aceras con tacones más vivos; iban y venían sobre el barro más carruajes, más *arañas*; se abrían más puertas y balcones; se oían más voces —adioses más largos, saluciones más efusivas—, y se animaba así, como si le elevaran la temperatura, toda la atmósfera. Era el tren, el tren que llegaba y que volvía a partir (292).<sup>12</sup>

En este ejemplo, Guzmán se refiere a Culiacán, pero podría ser el de decenas de pueblos aletargados que despertaban con la llegada-partida del tren, tan importante para su vida económica. Una recreación como la citada podría pertenecer legítimamente a la mitología provinciana. El pueblo pequeño es, por definición, el lugar donde nada sucede; el tren, en cambio, es el mensajero, el que trae desdichas o fortunas, el que sacude la modorra cotidiana; a veces deposita sobre el andén al forastero, otras se lleva lejos, tal vez para siempre, a algunos de los moradores, de los conocidos.

En una imagen como ésta, el tren no llega a transformarse. Es una fuerza catalítica, un motor que pone a la gente y a las cosas en movimiento, y es movimiento en sí mismo. Hay otras imágenes con mayor potencia transformadora, y éstas son las que se basan precisamente en la distorsión, o la (des)naturalización de las funciones originarias del tren —carga, traslado, correo— y en su propio perfil modificado a raíz de esa transformación.

Me refiero, por ejemplo, a una imagen fundamental que, entre otras, es la que nos queda por el testimonio fotográfico del Archivo Casasola, o por el arte descriptivo de los narradores. Es el ferrocarril abarrotado de gente —rebeldes o federales—, el ferrocarril cubierto de hombres y soldaderas hasta los techos. El tren ha sufrido uno de sus cambios fascinantes: se ha vuelto vivac, campamento, no importa si detenido o en marcha, eri-

<sup>12</sup> Martín Luis Guzmán, *Obras completas*, México, Fondo de Cultura Económica, 2 vols., 1984.

zado de fusiles, cañones (como los famosos *El Niño* y *El Chavalito*), y anchos sombreros.

El tren es, geoméricamente, un espacio que se traslada a lo largo de otro espacio más amplio: el paisaje, el desierto. Es preciso ocupar ese espacio menor, otorgándole una función y un sentido. El tren no vale en sí mismo, no es una entidad autónoma ni autosuficiente; necesita cumplir funciones que se le asignan y se le obligan a cumplir. Es una máquina servil y un espacio para el uso. Sucede, sin embargo, que a veces ese espacio no sólo se completa, sino que se excede: de ahí esas fotografías a que me referí antes, esas imágenes de trenes en los que el espacio se hace demasiado estricto y el exceso surge en los techos —donde suelen hacerse fogatas para cocer los alimentos— o a los costados de las vías.

El exceso no es, por cierto, una de las virtudes formales de la mitología ni de la narrativa revolucionaria. Esta literatura también ha tenido que enfrentarse con un espacio (la página) en blanco, para ocuparla con escritura. Pero en vez de barroco, el estilo suele ser directo, realista, poco ornado de figuras retóricas, con un ancho despliegue de voluntad de testimonio y de historia que en ningún momento pretende reivindicar los fueros de la imaginación. Hay, en los narradores de la revolución, un rechazo contra el exceso escritural o imaginativo y, a la inversa, una aspiración al orden que, por otra parte, la revolución ha subvertido.

Planteémonos por un momento esta noción: la revolución es desorden, y la escritura un regreso al orden, un intento de estructurar el caos vivencial y pasarlo nítidamente a la página escrita. El orden del discurso se acompaña en este caso de un orden ideológico que, si bien no emerge en primera instancia en forma estridente, podría cómodamente encontrar sus correlatos sociales, económicos, políticos o filosóficos en la vida real.

Se ha dicho más de una vez, con razón, que los narradores de la revolución fueron, la mayor parte, y acaso los más importantes, críticos de la violencia popular; nunca la comprendieron ni simpatizaron con ella, y en muchos pasajes de sus libros no sólo la rechazaron desde un punto de vista político, sino que manifestaron claramente su desagrado ético, y hasta su visceral repugnancia. Uno de los mejores ejemplos de esta visión liberal y educada la proporciona Mariano Azuela en *Los de abajo* (1915) cuando narra en un episodio el asalto de los rebeldes a una casa burguesa. En ese pasaje, Azuela no ahorra signos que busquen la complicidad del lector. Los rebeldes destrozan muebles y retratos, utilizan las cortinas de ricos bordados como sudaderos de sus caballos, incluso meten una yegua al salón; arrancan las láminas a una edición costosa de *La Divina Comedia* (80). En otro pasaje, un personaje le compra a otro una máquina de escribir por el solo placer de escuchar cómo se rompe al arrojarla sobre las piedras. Azuela quiso poner en evidencia la "barbarie" del vulgo desatado, y el retrato es verosímil.

Volvemos a encontrar esta visión clasista en la literatura de Martín Luis Guzmán. El tren es un espacio, dije antes, y debo añadir que es un

espacio compartimentado, con funciones. Por otro lado, es claro que el escritor aún aspira al orden que la revolución alteró, pues sin él no podría narrar; su propio relato entraría en rebelión contra su ideología. Así, los trenes tenían funciones codificadas: eran de carga, de pasajeros, de correo o militares. Imprevistamente sufren una transformación, que Guzmán detecta y denuncia en *El águila y la serpiente*:

Extrañísimo el tren, a veces parecía militar, a veces de pasajeros o de carga —tren fantástico y abúlico, donde viajaban, sin billete, los que querían (I:491).

Esta imagen metafórica (tren fantástico y abúlico) es extraordinaria en una prosa seca y objetiva, despojada. El regodeo metafórico —a través de los dos adjetivos utilizados— es intencionadamente negativo. Y será mucho más negativa una descripción suya de los trenes repletos de gente, donde más que de los pasajeros circunstanciales, Guzmán abre juicio sobre toda una sociedad.

Los vagones del tren se encontraban en un estado calamitoso, propio de la violencia que sacudió a México durante más de una década. Pero de la descripción física, Guzmán desplaza el juicio hacia el nivel moral, el ethos, las costumbres y la personalidad de sus con-ciudadanos:

Ese estado de cosas se reflejaba con enérgica elocuencia en los viajeros mismos, como si éstos fuesen imágenes donde, trasmutados los valores en cuanto a lo visible, las esencias se expresaran. A la destrucción —o si no, al desmedro profundo— del mecanismo material, del cuerpo del útil, correspondía un abajamiento, un deterioro de la espiritualidad de quienes todavía usaban el útil ya en ruinas. El tono de la vida a bordo del tren significaba por dondequiera un retorno a lo primitivo. La complejidad clasificadora que es la civilización —clasificar para escoger; escoger por una necesidad, siempre en aumento, de rechazar— no actuaba ya sino a medias. Había desaparecido la distinción entre vagones de pasajeros y vagones de carga: para lo uno y lo otro servían indistintamente furgones y coches. Había desaparecido, como consecuencia de lo anterior, la distinción entre personas y fardos: en algunos lugares se hacinaban, casi como bultos, los hombres, las mujeres, los niños; por dondequiera maletas y baúles ocupaban los asientos como personas. Pero más que esto, acaso, había desaparecido el cúmulo de distinciones con que la sensibilidad culta ata al decoro del cuerpo la noción de silla, de mesa, de cama. En ninguna parte parecían sentirse más a sus anchas los viajeros que en los furgones de mercancías usados como coches: allí se echaban por el suelo a su gusto —se sentaban, se recostaban, se tendían—. Y allí también, y en los pasillos y plataformas de los vagones, se redescubría un placer, se recordaba (atavismo inerte tras los milenios civilizadores) una fruición ya olvidada: la de comer a ras del piso, entre la basura, confundidos pies y manos en un mismo contacto con la mugre del suelo y su inmundicia (294).

La descripción continúa en los términos más sombríos. Finalmente comenta:

Al principio, unos cuantos viajeros, libres todavía de la ola descivilizadora, intentaron oponer al desorden algún dique; pero en seguida, viendo que sus esfuerzos resultaban impotentes, desistieron. La propensión hacia lo bajo traía el ímpetu del alud, era irresistible: sólo la violencia hubiera logrado contenerla (295).

Lo importante de este largo pasaje son las reflexiones sobre “civilización” y “barbarie”, y cómo Guzmán atribuye la barbarie a los revolucionarios. Es fácil comparar la actitud del narrador con la de Azuela en *Los de abajo*, en el pasaje referido antes. Ambos encuentran en el mundo descrito en sus libros —y en especial cuando toca a los “de abajo”—, signos de barbarie. La noción no es nueva, es precisamente la que abonó la polarización “civilización” vs. “barbarie” en el pensamiento de Sarmiento, identificando a la primera con Europa, a la segunda con Hispanoamérica. Hay básicamente dos hipótesis sobre el desarrollo de nuestro continente: una es la que señala la existencia de un capitalismo que ha logrado integrar los remanentes “feudales” dentro de su sistema, la segunda afirma que la estructura feudal convive con la capitalista. “La idea de una sociedad con estructuras duales”, dice Ernesto Laclau, en *Politics and Ideology* (1977), “tiene una larga tradición en América Latina. Fue formulada inicialmente en el siglo XIX por las élites liberales que integraron a sus países en el mercado mundial como productores de materias primas, acomodándolos así a una división internacional del trabajo dictada por los países metropolitanos e imperialistas. La fórmula ‘civilización o barbarie’, acuñada por Sarmiento, se convirtió en la consigna de este proceso. Era necesario echar mano de todos los medios posibles para desacreditar la reacción de aquellas regiones interiores cuyas economías relativamente diversificadas se desintegraban bajo el impacto de la competencia de los productos europeos. Con este propósito, los voceros del liberalismo crearon una mitología de acuerdo con la cual todo lo colonial se identificaba con el atraso y todo lo europeo con el progreso” (21).<sup>13</sup>

En el pasaje citado de *El águila y la serpiente*, la opción ideológica es clara. Sin poner en duda la verosimilitud de sus descripciones, una cosa es lo que se describe y otra el juicio moral añadido. Lo que interesa destacar aquí es el apego al orden que demuestra Guzmán, para tenerlo en cuenta como *axis* interpretativo de la revolución y el (des)orden que trae aparejado; así como la identificación de este (des)orden con estadios inferiores de una “civilización” que se atribuye rotunda y exclusivamente a la “sensibilidad culta”. Desde la posición clasista, Guzmán acaba condenando al pueblo por la que llama “ola descivilizadora”.

<sup>13</sup> Ernesto Laclau, *Politics and Ideology in Marxist Theory*, Londres, Verso, 1982, p. 21.

## VI. LAS MÁQUINAS LOCAS

En las novelas y cuentos de Rafael F. Muñoz (1899-1972) no sólo está el tren presente en casi todo momento, sino que adquiere formas, imágenes, trasmutaciones metafóricas de una gran riqueza expresiva. Se encuentra tanto en las vicisitudes de los personajes y en los hechos narrados, como en la conciencia literaria del narrador. La literatura de la revolución ha sido por lo general escueta, desprovista de figuras retóricas y literarias, y sin embargo, el ferrocarril ayuda a perfilar en la imaginación de Muñoz múltiples, variadas y continuas transformaciones. Aquí en especial puede hablarse de la constitución de una mitología del tren, dada la atención que recibe y dada su configuración metafórica.

*¡Vámonos con Pancho Villa!* (1931) sigue la campaña de Villa en el período anti-huertista, pero se dedica casi toda al período posterior a Celaya, es decir, al Villa derrotado, incluyendo la incursión a Columbus, Nuevo México, y su consecuencia: la expedición punitiva del general Pershing y la larga persecución contra Villa en territorio mexicano. Narrado desde la perspectiva de un personaje, Tiburcio Maya, la novela rezuma en episodios y una gran variedad de historias paralelas, con múltiples personajes y anécdotas. Casi todas las historias se quedan en un nivel anecdótico, salvo la de Tiburcio Maya, que tiene desarrollo, y con cuya muerte acaba la novela. Desde el epígrafe, la novela se propone la veracidad testimonial, confesando libertades literarias ante todo en la arquitectura, pero no en los hechos: "Los sucesos referidos aquí son ciertos, uno por uno. El autor atribuye todos a un mismo grupo de hombres para hacer una novela de audacia, heroísmo, altivez, sacrificio, crueldad y sangre, alrededor de la figura imponente de Francisco Villa".<sup>14</sup> Esta protesta de veracidad sería muy común en la narrativa de la Revolución mexicana, y acaso pueda considerarse una de sus autodefiniciones retóricas: concebirse novela-verdad, una forma de testimonio y de discurso histórico que sin embargo no acepta negar su índole literaria.

Su segunda novela, que apareció exactamente diez años más tarde: *Se llevaron el cañón para Bachimba*, toma un motivo muy habitual en la literatura: el proceso de aprendizaje de un joven a través de los sucesos de la guerra. Es la historia de Álvaro (con quien el autor se identifica parcialmente),<sup>15</sup> un adolescente que las fuerzas orozquistas llevan en leva al pasar por la ciudad en que vive, así como de su amistad con el jefe de esas fuerzas, Marcos Ruiz. Es también la historia del fracaso del levantamiento orozquista. Muñoz fue desde muy joven un admirador ferviente de Pancho Villa, y en esta novela realiza un *tour de force*: narrar desde

<sup>14</sup> Rafael F. Muñoz, *¡Vámonos con Pancho Villa!*, en Antonio Castro Leal, ed.: *La novela de la Revolución Mexicana*, México, Aguilar, 1974 (1ª ed. 1960), tomo II, pp. 687-778.

<sup>15</sup> Cf. Emmanuel Carballo, *Protagonistas de la literatura mexicana*, México, SEP/FCE/Ermitaño, 1986, p. 344.

la perspectiva de los enemigos de Villa, como si la novela fuese un estudio del fenómeno de la "reacción" dentro de la revolución.

En el primer tercio de *¡Vámonos con Pancho Villa!* hay frecuentes referencias a los trenes. La novela se inicia precisamente señalando un puente como "el punto más delicado de la comunicación ferroviaria": "al mismo tiempo separaba y unía la zona dominada por los rebeldes de la que ocupaba el gobierno", y por ende era el eje entre "la revolución arrolladora y las tropas que se organizaban para combatirla" (691).

La novela se inicia, pues, con la nitidez de la geometría: puentes que separan dos bandos, líneas divisorias que sólo el tren agresivo se permite atravesar. Este orden tiene su primer desafío en la proliferación de trenes. A lo largo de la novela es posible encontrar no un tipo de ferrocarril, sino muchos, y a menudo, el señalamiento mismo de esta facultad de metamorfosis. Hay "trenes militares", "trenes villistas", "trenes convertidos en hospitales", "trenes de los nuevos enemigos", "trenes compactos de hombres"; en *Se llevaron el cañón para Bachimba* se añadirán "trenes expectantes", "tren explorador", "tren de heridos", "la máquina loca", "la máquina cargada con dinamita", "tren vacío", "tren de reparaciones",<sup>16</sup> y otras formas igualmente genéricas o específicas para designarlos.

Una de sus más eficaces descripciones de los trenes dice así:

Los trenes reptaban lentamente hacia el Sur, pletóricos de soldados y de caballos, de cañones y ametralladoras, de impedimenta de todas clases; había carros pintados de blanco con grandes cruces rojas que parecían llagas abiertas en sus costados y en los que se comprimían las camillas, cajas con medicinas, algodones, frascos de yodo y vendas, y los enfermeros de largas túnicas blancas; otros en que grandes estufas soplan todo el día entre montones de papa y sacos de maíz; vagones sellados en que se acomodaban centenares de cajas de parque; carros pagadores que llevaban los cofres hinchados de papel moneda que nadie quiere y todos aceptan; coches de los jefes y los Estados Mayores, bien provistos de alimentos y de vinos, y otro más para los telegrafistas, la proveeduría... Parecía que una ciudad entera se hubiera puesto en marcha. Los trenes no eran suficientes para contener en su vientre tantos hombres y miles de éstos habían trepado a los techos, improvisando con sus cobijas y ramajes multicolores tiendas de campaña (*¡Vámonos con Pancho Villa!*, 714-5).

En la última parte de esta descripción se advierte la intención mítica: no se trata sólo de trenes numerosos; su nutrida actividad hace imaginar que "una ciudad entera se hubiera puesto en marcha". La imagen es eficaz porque florece en ella una contradicción esencial que sólo el mito puede resolver: la ciudad implantada en un espacio se convierte de pronto en una ciudad que se mueve.

Curiosamente, la figuración de los trenes en el imaginario novelístico

<sup>16</sup> Rafael F. Muñoz, *Se llevaron el cañón para Bachimba*, en *Novela de la Revolución*, México, Promexa, 1985, pp. 555-659.

de estas dos novelas no apela sólo a la plasticidad visual, sino, con insistencia, a la auditiva. Es el sonido, tanto o más que la masa de la máquina, el que anuncia su proximidad o lejanía, el que signa su presencia. El sonido (el silbato característico, pero también el ruido de la maquinaria) de pronto altera la escritura: de la sequedad descriptiva, léxica y semántica, pasa a una expresividad metafórica proliferante. Es el sonido el que concita comparaciones, el que coloca al tren dentro de un universo imaginativo con asociaciones muchas veces ajenas por completo al mundo revolucionario. Éstos son algunos ejemplos de las dos novelas, así como de los cuentos de Muñoz:

Los trenes parecían ir desparramando lamentos de herido (695).

Muy remoto, al sur, el silbato de la locomotora que se alejaba lanzó su despedida (695).

Al paso del convoy, los durmientes chillaban como niños que fueran quejándose (699).

De lejos llegaban silbidos de locomotoras, agudos, estridentes, y el ruido de oleaje de los disparos batiendo las trincheras (707).

Un vagón viejo [...] las duelas del piso con grandes aberturas por las que pasaban los chirridos del rodaje (719).

Ünos silbidos muy largos, como aullidos de lobo, nos despertaron. Después sentimos una trepidación y escuchamos sonido de campanas. ¡Los trenes! (*Bachimba*, 585).

La otra locomotora volvió a alejarse, silbando de rato en rato como si nos llamara (589).

[...] oímos un grito largo que parecía venir de muy lejos, algo como un mugido, pero menos animal, más mecánico; menos modulado, más uniforme [...]. El mugido se iba acercando, se metalizaba cada vez más: era una locomotora que venía rodando sobre la vía (598).

La negra barrena resoplante de la locomotora (601).

Roncando las locomotoras con el aliento azul que se fugaba de las buelentes calderas (602).

Una manada de caballos que echaron a correr espantados por la voz metálica de la locomotora (650).

El coro de chirridos de las ruedas, las cadenas, las maderas (640).

Un resoplido de angustia partió de todo aquel complicado mecanismo (620).

El mugido mecánico de una locomotora nos hizo detener. Cinco gritos cortos y un largo final firmaban la frase; después, un blanco; después otros cinco gritos cortos y uno largo. Fi, fi, fi, fi, fi, fiiiiiii... Transcurrían diez segundos de espera y resonaba otra cadena de silbidos.

—¿Qué será eso? —pregunté a Marcos.

—Que se han de haber acercado hasta donde está Campa; el tren de adelante avisa a los otros. Seis pitazos seguidos, ¿qué quieren decir, tú, Efraín Álamos, que fuiste ferrocarrilero?

—No estoy muy seguro, mi general; a veces indican peligro. En campaña quizá digan: "Enemigo al frente" (610).

... el tren de reparaciones anunció con cinco silbidos que había enemigos al frente" (639).

Después, oímos su agudo silbido, puñal de vapor que desgarrar las capas de aire [...] como si quisiera espantar algún mal espíritu escondido en los pliegues de las rocas (631).

Silbaba la locomotora en cada curva, y las ruedas, frotando contra el acero de las paralelas, producían unos chirridos que eran como alaridos de animales destrozados por el rodaje ("El General Gonzalitos").<sup>17</sup>

Aquella serpiente de metal que reptaba produciendo estridentes chirridos y resoplando como bestia en plena carrera (120).

La caldera quedó repleta de troncos; el silbato lanzó cinco largos, cinco profundos quejidos [...] La máquina lloraba con su silbato ("El repatriado").<sup>18</sup>

Los resoplidos del tren en marcha ("Servicio de patrulla").<sup>19</sup>

La presencia del tren es ante todo física, visual o acústica, y a partir de esos datos se genera su metamorfosis imaginativa. El tren incide en las vicisitudes bélicas como una amenaza potencial o actuante. Su cercanía inspira la esperanza de refuerzos en una situación de urgencia, o bien de temor cuando se supone que los que se aproximan traen tropas enemigas. Una variante de la peligrosidad del tren, de su potencia destructora al convertirse en arma que se empuña y se envía contra los adversarios, es la de la "máquina loca", mencionada muchas veces para aludir a la locomotora lanzada contra las filas enemigas con una carga de dinamita destinada a la destrucción.

Otra variante más sutil es la de la "máquina vacía", que en un pasaje ("Cruz de Neira") de *Se llevaron el cañón para Bachimba* crea un singular conflicto moral en la conciencia de los personajes. El narrador cuenta cómo su partida de orozquistas había decidido caer de sorpresa sobre los federales acampados en Santa Cruz de Neira. Avanzaron en la noche, atacaron, pero también se encontraron con una fuerte resistencia. Sitiados los soldados, pero protegidos por los pretilos de la iglesia o de las casas, la única posibilidad de triunfar consistía en recibir tropas de refuerzo, las que habían quedado atrás. El tiempo pasa mientras orozquistas y soldados simplemente siguen "cambiando, con desgano, nuestras balas por las contrarias, indolentes, fastidiados" (598), hasta que el sonido del tren —"un grito largo [...] algo como un mugido"— les levanta el ánimo. Cuando el tren llega, con él llega la sorpresa y la decepción: "Pasó la máquina frente a nosotros; desde sus pequeñas ventanillas, dos hombres de traje azul, sucios de aceite, nos hicieron saludos con las manos enguantadas. Después fueron desfilando carros vacíos, uno tras otro, como jacaes encadenados, tan despacio, que por las puertas abiertas podíamos ver, pri-

<sup>17</sup> Rafael F. Muñoz, *Relatos de la Revolución. Cuentos completos*, prólogo de F. Garrido, México, Grijalbo, 1985, pp. 118 ss.

<sup>18</sup> *Id.*, *ibid.*, pp. 300 ss.

<sup>19</sup> *Id.*, *ibid.*, pp. 107 ss.

mero hacia el fondo, luego hacia el frente, que no había nadie ni nada: ni un hombre, ni una caja de parque, ni un arma". E irónicamente, en las paredes del último vagón, un mensaje escrito en yeso, del jefe que había dado por sentada la captura de los enemigos: "‘Regresen inmediatamente en este tren con los federales que hayan quedado vivos’. Abajo, una línea horizontal que se ensanchaba de derecha a izquierda: la rúbrica de Marcos Ruiz". La decepción y la sorpresa no duran mucho: otra sorpresa se les superpone, cuando los federales se rinden agitando "un girón de tela blanquecina". El equívoco es perfecto: el mismo mugido que los orozquistas sintieron, lo habían oído los soldados federales, y convencidos de que "nos es imposible resistir por más tiempo, sobre todo ahora que ustedes acaban de recibir refuerzos", deponen las armas sin advertir que son ciento veinte soldados entregándose a tan sólo un puñado de orozquistas. En la conclusión del episodio, el narrador acota: "No podíamos quedar satisfechos de haber recogido sus armas aceptando su capitulación; no éramos nosotros quienes habíamos decidido la lucha, sino unos silbidos de vapor, una locomotora que llegó, un tren vacío".

El tren aparece en muchos otros narradores —José Rubén Romero, Gregorio López y Fuentes, Francisco L. Urquiza, Nellie Compobello, etcétera—, ayudando a configurar con su presencia la mitología literaria de su época. Es el epítome de la fuerza y la energía, del arma y del vehículo victorioso o a través del cual se lucha por la victoria. Aparece "desnaturalizado" de sus funciones civilizadoras, productivas, porque la época y sus circunstancias estaban en sí mismas desnaturalizadas, vivían un *ex-cursus* violento de la historia. Cuando las aguas regresaron a su cauce —y la revolución se disipó o se "institucionalizó"— y en los años cincuenta México buscó su reingreso en la modernidad, hubo escritores disolventes como Juan José Arreola que identificaron al tren (en textos tan agudos como "El guarda agujas") como el paradigma de la ineficacia y la falta de funcionalidad. Más tarde, en los años ochenta, Emilio Carballido volvió a usar al tren (*El tren que corría*) para elaborar la imagen metafórica de un país que había perdido la oportunidad histórica del mismo modo que el viajero pierde su horario. En estos y otros ejemplos, el tren se afirmó como una figura de la mitología cotidiana y de la mitología literaria, como una posibilidad de lectura social que funciona en la ficción de la misma manera en que ya no funciona más en la vida industrializada.<sup>20</sup>

<sup>20</sup> Este ensayo es parte de un proyecto de estudio más extenso sobre el tren en la mitología de la modernidad.