

La calle para el viernes 17 de diciembre de 2010

Diario de un espectador

Azuela a bordo

Miguel ángel granados chapa

Sergio Ortiz Hernán descubrió la importancia del ferrocarril en la literatura de Mariano Azuela, a quien ayer llamamos aquí el primero de ese nombre, pues su hijo y su nieto han tenido un desempeño público que si bien no alcanzó el prestigio ganado como escritor por el fundador de la estirpe, si los hizo ampliamente conocidos. El segundo de ellos fue un juez y político notable, que llegó a ser ministro de la Suprema Corte y senador de la república por su natal Jalisco. El tercer fue igualmente un juzgador. Está ahora jubilado después de haber sido el miembro más antiguo del tribunal constitucional y también su presidente-

En *Las moscas*, una de las novelas injustamente menos apreciadas de Azuela (según anota Ortiz Hernán) “hay un personaje, a veces protagónico, a veces secundario, pero siempre presente, desde el principio hasta el final: el ferrocarril Y es el ferrocarril en su conjunto, como parte de un movimiento más grande. No sólo el tren, no sólo la estruendosa máquina de vapor con sus silbatos y sus voces de toro o de demente, que transmiten distintas emociones, que anuncian lo que va a pasar. Están también las estaciones, con sus andenes atestados, con sus patios inmensos, plenos de tropa derrotada, de soldaduras astrosas y de ansiosos civiles, todos en un frenético accionar:

‘La muchedumbre rebulle como agitado colmenar, desparramándose de los andenes sobre los patios polvosos, amontonada en el interior de los carros, gusanera palpitante sobre los cobertizos y plataformas, asomando las cabezas enhollinadas en la góndolas de carbón de piedra, y encaramada en los tanques de agua y aceite’

“Y las máquinas de patio y de camino, unidas estas a toda clase de coches, plataformas y furgones, formando convoyes que se suceden unos a otros y que muestran los efectos de la situación:

‘Los vagones se pierden como una carta de baraja entre la infinidad de carros que ocupan totalmente la vía. Carros colmados de gente, coches averiados, muchos en reparación con sus grandes remiendos de madera blanca, recién cepillada, máquinas con parche de reluciente metal...ríspido fragor de las válvulas en tensión’.

“No faltan, por supuesto, los trenes en movimiento, lento al principio luego de que la locomotora anuncia la partida con ‘dos prolongados y graves gruñidos’, causando que los que se van y los que se quedan se remuevan en gran confusión. Tras el agitar de los pañuelos al aire y de manos que se alzan o se estrechan, tras los semblantes llorosos y los ojos compungidos que se nublan, al fin

‘El galopar vertiginoso del tren resuena en el silencio de los campos. Lleva vía libre. Como exhalaciones pasan las banderas rojas de los cambios, las señales de las casetas de guardavía, los muros calizos de las estaciones y los rojos cobertizos de lámina. De tarde en tarde se detiene breves instantes en alguna parada principal. Entonces se desenvuelven los andenes embozadas y sigilosas sombras que con prontitud saltan dentro de los vagones y trepan sobre los que van dormidos’.

“A ese acontecer ferroviario se agrega el humano paisaje: el garrotero que hace girar las agujas, el jefe de estación abrumado por ‘montones de papeles blancos, amarillos, azules y de todos colores’, el despachador ‘cara de Gestas’ que no encuentra el tres del general Malacara: los maquinistas, conductores y garroteros que duermen, negros de tizne, en espera de salir..”