

## Del caballo al tren. Objetos de la modernidad en la narrativa de la Revolución Mexicana

Stefano Tedeschi (Università La Sapienza. Roma)

### RESUMEN

La narrativa de los años veinte en Hispanoamérica amplía de manera importante los ámbitos de las novelas, transformando los espacios en motores de la acción narrativa y los objetos en protagonistas de la misma. La narrativa de la Revolución Mexicana se mueve en esta misma dirección, y los objetos de la modernidad (trenes, rifles, aviones, etc.) configuran un universo en que la relación entre los hombres y la realidad de las cosas no es exclusivamente utilitaria, sino de contactos complejos y muy diferenciados. El estudio quiere analizar algunas de las novelas más conocidas del corpus de los años veinte para mostrar como, al lado del mito de la Revolución se construya una imagen de la Revolución como puerta de la Modernidad, como momento de pasaje entre el pasado decimonónico y la modernidad del nuevo siglo.

**Palabras clave:** México, Revolución Mexicana, modernidad, tren

### ABSTRACT

The narrative of the twenties in Latin America extends significantly the areas of fiction, by transforming the spaces in engines of narrative action and the material objects in its protagonists. The novels of Mexican Revolution works in this same direction, and the objects of modernity (trains, guns, planes etc.) form a universe where the relationship among men and reality of things is not merely utilitarian but extremely complex. This article seeks to examine some of the novels of the twenties to demonstrate how, next to the myth of the Revolution, they build an image of the Revolution as door of the Modernity, as the moment of passage between the XIXth Century and the new one.

**Keywords:** México, Mexican Revolution, modernity, train

## Del caballo al tren. Objetos de la modernidad en la narrativa de la Revolución Mexicana

**Stefano Tedeschi (Università La Sapienza. Roma)**

El análisis de la función de los objetos materiales en la narrativa es un tema muy amplio, y puede abarcar desde las narraciones orales hasta la novelística más reciente, que utiliza muy a menudo las últimas innovaciones tecnológicas para elaborar sus tramas narrativas.

El crítico italiano Francesco Orlando, en un libro titulado *Gli oggetti desueti nelle immagini della letteratura* ha clasificado los objetos que aparecen en la invención literaria, estableciendo una diferencia fundamental entre una *corporeidad funcional* y una *corporeidad no-funcional*, dedicando su estudio a los objetos obsoletos, olvidados, aparentemente inútiles<sup>1</sup>.

Este breve ensayo explorará en cambio objetos con una fuerte corporeidad funcional y una función nuclear en las narraciones que se irán analizando: objetos de la modernidad que cambian radicalmente la perspectiva de los personajes y del narrador, hasta volverse, en algunos casos, protagonistas ellos mismos de los acontecimientos. Los trenes y los automóviles serán los elementos privilegiados, pero la mirada podría incluir por ejemplo también los rifles o los aviones<sup>2</sup>.

La narrativa que se mueve alrededor de la Revolución Mexicana representa en este sentido un conjunto de textos donde el espacio de la modernidad adquiere una enorme trascendencia, conyugándose en manera antinómica con el carácter campesino de la Revolución misma y representando cabalmente sus contradicciones. Un personaje como Pancho Villa, capaz de utilizar al mismo tiempo las cargas de caballería y los desplazamientos ferroviarios de las tropas, de establecer, en los territorios gobernados, una justicia y una democracia primordiales, esencialmente no-ideológicas y de vender los derechos de sus hazañas a una productora de cine norteamericana, encarna perfectamente todas las paradojas de la “bola” revolucionaria y no será una casualidad si muchas novelas de los años veinte y treinta elegirán él como protagonista principal.

<sup>1</sup> Cf. Orlando 1993.

<sup>2</sup> Se podrían analizar, a este propósito, las páginas que Azuela, ya en *Los de abajo*, dedica al moverse de las balas en los campos de batalla (Alberto Solís muere por una bala perdida, que se mueve casi por voluntad propia) o a la aparición de los aviones, comparados no solamente con los pajaros, sino también con “canoas [...] chalupas [...] un automóvil que va muy recio”. (Azuela 1989: 140). En *El águila y la serpiente* Guzmán dedica dos capítulos a “la imaginación de las balas” (Guzmán 1995: 292 y ss.) y a “la fiesta de las balas” (Guzmán 1995: 329).

Las contradicciones del movimiento revolucionario se manifiestan justamente en la representación de los objetos de la modernidad: por un lado maravillas de un tiempo nuevo, cargadas casi de un aura sobrenatural, pero también piezas de un presente contemporáneo, que condicionan la vida cotidiana y de las cuales ya no se puede prescindir, ejemplos casi paradigmáticos de esta “modernidad periférica”, que caracteriza la América Latina de los años veinte<sup>1</sup>.

De hecho en México (como en España, y en Italia), ya al final del siglo XIX la penetración de importantes novedades tecnológicas (el tren, el telégrafo, el automóvil etc.) no había encontrado aquella fuerte oposición intelectual característica del Romanticismo alemán, inglés o francés<sup>2</sup>. El bazar eclético de los modernistas y el inventario exacto de los naturalistas habían integrado los hallazgos más recientes en sus textos sin grandes reparos<sup>3</sup>, y en general habían aceptado todo esto como un adelanto relevante hacia una efectiva integración nacional y como un motor indispensable para un desarrollo económico por fin a la altura del destino de México en el concierto de las naciones.

Porfirio Díaz puede así abandonar México, en *La majestad caída* de Juan Mateos, tomando un tren y un barco de vapor:

Envuelto en las sombras de la noche, un hombre, rodeado de un pequeño séquito, llegó a la estación desierta de San Lázaro. Entróse con la comitiva a un vagón, oyóse el alarido de la locomotora y el tren se lanzó con su resplandor de chispa, sobre la vía, como si huyera entre las sombras de la noche de las pesrecuciones del destino. [...] recordó su grandeza de ayer y casi demente se lanzó a la barca que lo llevó a bordo del “Ipiranga” que se balanceaba en las ondas encadenadas de la bahía (Mateos 1982: 174).

El tren y el barco de las últimas páginas de la novela de Juan Mateos, que la crítica ha definido como la “primera novela de la Revolución”, se convierten ya en protagonistas: la renuncia del Jefe se concretiza en el viaje

<sup>1</sup> Me refiero, claro está, a los libros y a las ideas de Beatriz Sarlo, y especialmente a su volumen *Una modernidad periférica. Buenos Aires 1920-1930*. Buenos Aires: Ediciones Nuova Visión, 1988. La narrativa de la revolución mexicana se podría leer como otro episodio de este acercamiento parcial a la modernidad.

<sup>2</sup> Un excelente análisis de la relación entre los trenes y la literatura europea se puede encontrar en Ceserani, Remo. *Treni di carta: l'immaginario in ferrovia*. Genova: Marietti, 1993. Para la situación española es interesante el estudio de Litvak, Lily. *El tiempo de los trenes: el paisaje español en el arte y la literatura del realismo (1849-1918)*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1991. Para Estados Unidos, el ya clásico estudio de Marx, Leo. *The machine in the garden: technology and the pastoral ideal in America*. New York: Oxford UP, 1964, representa un punto de referencia inevitable.

<sup>3</sup> Esto se puede apreciar por ejemplo en las crónicas y en los cuentos de Manuel Gutiérrez Nájera como en las novelas de Santiago Gamboa y otros.

de adiós, y los inventos de la Modernidad, que él mismo había introducido en México, se encargan de llevarlo hacia el exilio francés, y producen en el personaje los sentimientos de lástima y de pesadumbre que lo acompañan en el último recorrido por el paisaje mexicano, que se le presenta como “con la película del cinematógrafo”.

## Caballos y trenes

La Revolución Mexicana anda simultáneamente sobre la silla de los caballos, protagonistas de las cargas de los Dorados de Villa y de las marchas de los zapatistas, y en los vagones de los trenes, que el mismo Villa utiliza en sus hazañas más famosas, como en Ciudad Juárez y en Torreón.

La narrativa que nace de la Revolución refleja esta coexistencia presentando personajes que pasan rápidamente de un medio de transporte al otro, pero caballos y trenes tienen papeles que se revelan muy diferentes, y que se observan ya en *Los de abajo*. En la novela de Azuela los hombres de Demetrio Macías se mueven casi totalmente a caballo y los animales son parte de ellos en la montaña y funcionan como un arma invulnerable en las batallas, como en el asalto a la Peña de la Bufa, a Zacatecas:

El caballo de Macías, cual si en vez de pesuñas hubiese tenido garras de águila, trepó sobre estos peñascos. ‘!Arriba, arriba!’, gritaron sus hombres, siguiendo tra él, como venados, sobre las rocas, hombres y bestias hechos uno (Azuela 1989: 142).

Hombres y animales se vuelven una cosa sola, y seguirán así hasta las últimas páginas del libro, cuando la aparición de unos “potrillos brutos de crines alzadas y colas tensas, gallardos con la gallardía de los picachos que levantan su cabeza hasta besar las nubes” (Azuela 1989: 207) anuncia la entrada de los supervivientes del grupo de Macías en el cañon donde tendrá lugar la última batalla.

La presencia del caballo actúa como presagio de la muerte, recordando su antigua simbología mítica, del caballo como símbolo del movimiento del tiempo, evocando “el terror frente a la fuga del tiempo”<sup>1</sup>.

Mientras hombres y caballos proceden juntos en la narración de Azuela, el tren pertenece a otra dimensión, y se convierte en una entidad autónoma, con vida propia, que rebasa la de los hombres hasta llegar a condicionarlos.

Al final de la batalla de Zacatecas narrada por Azuela es el ruido de

---

<sup>1</sup> (Durand 1992: 67 passim) Esta imagen se vuelve aún más fuerte en la segunda parte de la novela de Rafael F. Muñoz, *Vámonos con Pancho Villa*, cuando el movimiento de los hombres de Villa se transforma en una fuga hacia el Norte.

los trenes que certifica el final de la lucha entre los dos bandos, cuando “los trenes resoplando furiosos, arrojando espesas columnas de humo, los carros colmados de gente que escapaba a todo vapor” (Azuela 1989: 144).

La segunda aparición del tren en la novela de Azuela es aun más relevante: los hombres de Macías suben al tren para dirigirse a Aguascalientes, donde el general tiene que participar en la Convención; sin embargo en todo el capítulo XIV de la segunda parte, dedicado a este viaje, el tren nunca se muestra como máquina, se habla sólo de “carros” que “arrastran” hombres como si fueran animales, y el movimiento rítmico del tren encuentra su eco en la cantinela repetitiva de la mujer que pide limosna, pasando de un vagón a otro. Aquí la máquina transporta los hombres sin que ellos sepan muy claramente donde van y que van a hacer, y Demetrio expresará muy claramente esta sensación al final del capítulo, hablando con el general Natera. El viaje en tren marcará así al mismo tiempo tres puntos culminantes en el trayecto del héroe: en Aguascalientes será donde alcanzará el máximo del poder, pero también donde se alejará mayormente del punto de origen de su aventura revolucionaria y desde allí empezará la vuelta atrás hacia este mismo origen y hacia la derrota final.

La segunda novela que analizaré brevemente, la de Rafael F. Muñoz, *¡Vámonos con Pancho Villa!* (1931), está organizada claramente en dos partes, construidas alrededor de una oposición material. La primera parte avanza al ritmo del movimiento de los trenes y los personajes de mueven esencialmente según este ritmo. Los títulos de los capítulos lo revelan claramente: *El puente* es un puente ferroviario, *Dinamita en la noche* recuerda el primer episodio de la novela, cuando Miguel, el “Becerrillo”, vuela el puente donde pasan los trenes de los federales, *El vagón 7121* es el que toma Tiburcio, el único superviviente de los “Leones de San Pablo”, cuando decide abandonar el ejército. La presencia del tren resulta imprescindible hasta el capítulo siete.

Se puede observar que la misma organización narrativa reproduce la imagen del convoy ferroviario: la división en breves segmentos narrativos, semejantes en dimensiones (casi todos tienen nueve páginas) reitera la estructura del tren, con sus vagones y una locomotora, en este caso la Revolución, que transporta su carga sin que ella conozca causas y destino<sup>1</sup>.

En la prosa de Muñoz el tren no necesita ya metáforas naturales, no es “el caballo de hierro” y no lleva consigo todo el arsenal de imágenes que habían caracterizado la literatura del siglo XIX. Aquí el tren adquiere su total independencia lingüística, y se transforma definitivamente en protagonista central de la historia, como demuestra el primer capítulo de la novela. El objetivo militar es un puente de la vía férrea, y las derrotas y las

<sup>1</sup> Las semejanzas entre el tren y algunas estructuras narrativas modernas han sido evidenciadas por Ceserani (Ceserani 1993: 83).

victorias vienen marcadas por el movimiento de los trenes:

Tres meses más tarde, al acercarse la primavera, los trenes militares regresaron de Norte a Sur, pasando lentamente sobre los ‘huacales’ de durmientes con que fueron sustituidos provisionalmente los dos arcos de acero troncados por la dinamita. [...] Los trenes de las tropas en derrota se perdieron en las curvas que trazaba hacia el Sur la paralela interminable, y una noche los primeros convoyes revolucionarios pasaron el río (Muñoz 1978: 17).

Al final del capítulo, Miguel Angel, el protagonista de la hazaña que ha permitido la victoria de los revolucionarios, pasa por la misma estación en un

carro de pasajeros, iluminado espléndidamente, derrochando luz por sus anchas ventanas abiertas; [...] en el extremo de una de las mesas, Miguel Angel, de pie, hablaba trazando con sus brazos rápidos ademanes. Era el mismo, pero vestido ahora con traje caro, sombrero texano echado hacia atrás, y una mascada roja envolviéndole el cuello como una llamada (Muñoz 1978: 18).

Cuando, dos capítulos más adelante, Miguel Angel morirá en la batalla de Torreón, será un “corto tren”, con sólo “una locomotora y un carro de caja, y ligera” (Muñoz 1978: 20) el que lo llevará a ser sepultado en un pilar del mismo puente que había hecho saltar al comienzo de la historia.

La segunda parte de la novela se mueve en cambio al ritmo de los caballos que trasladan Villa y sus hombres hacia el Norte, después del desastre de Celaya. Ahora los villistas tiran abajo los postes del telegrafo (Muñoz 1978: 102), “destruyen puentes, levantan rieles” (Muñoz 1978: 112), y los objetos de la modernidad se vuelven emblemas de la derrota, ayudas para los enemigos que los persiguen por todo el país.

La preponderancia del tren en el imaginario de la Revolución se demuestra sin embargo incluso en esta segunda parte cuando el simil utilizado para describir el movimiento de los caballos es un simil “ferroviario”:

En un galope rítmico la tropa fué desenvolviendo hacia el Norte. De la tierra fué desprendiéndose un humo gris, como polvareda. [...] Los caballos resoplaban como locomotora cuesta arriba, abriéndole su pelaje con un sudor tibio, y su galope se fue haciendo más lento, hasta que, a ratos, lo interrumpían para entrar en trote largo (Muñoz 1978: 121).

La práctica metafórica se invierte: el artilugio de la modernidad contagia la naturaleza hasta pintar una imagen en que la piel de los animales

alcanza un brillo metálico, realizando una imagen casi futurista<sup>1</sup>.

Cuando, solo cuatro años después, la novela conocerá su versión cinematográfica, dirigida por Fernando de Fuentes, la importancia del tren volverá a resaltar en el desarrollarse de la película, como observa Carlos Monsivais:

El tren, primer personaje de la revolución, es también primera figura en la historia de la película. El tren es el espacio vital de la lucha, el sustento, el génesis. Allí transitan y se establecen las pasiones; en su inmovilidad o en su fuga se cifran todas las esperanzas y los anhelos. Es el paisaje y la esencia de la revolución, su símbolo. Y en toda la historia de nuestro cine, sólo Fernando de Fuentes en *¡Vámonos con Pancho Villa!* ha sabido otorgarle al tren su justa dimensión (Monsivais 1998: 18).

El tren asume una función destacada también en los libros de Martín Luis Guzmán: ya en *El águila y la serpiente* muchos personajes viajan en tren, y encontramos descripciones de gran impacto<sup>2</sup>, considerando la voluntad de verosimilitud que atraviesa la obra, pero aquí quería subrayar como el tren juegue un papel extraordinario en la biografía misma del autor, así como se viene proponiendo en sus libros. Un pasaje crucial de su discurso autobiográfico *Apuntes sobre una personalidad* (Guzmán 2002: 644), en el cual narra la muerte del padre, y su consiguiente legado ideológico, se mueve alrededor del “desastre ferroviario de Sayula” y de un grupo de reclutas que aprenden a manejar el fusil dentro de un tren. Las últimas palabras del padre parecen llegar de un tren en movimiento, y su partida definitiva de una estación chihuahuense.

Otro cambio esencial en la vida de Guzmán aparece en las últimas páginas de *El águila y la serpiente*, cuando el joven secretario de Villa sale de Aguascalientes rumbo a Estados Unidos:

A las diez de esa misma noche salió el tren hacia El Paso. Villa había venido a acompañarme hasta el pullman. Había salido a la plataforma y le había dicho al conductor:

—Oiga, amigo: este señor que va aquí es de los míos. ¿Me entiende? De los míos... Me lo trata bien, que si no, ya me conoce. Nomás acuérdesese que fusilo...

—¡Ah, qué mi general! —había respondido en conductor con risa nerviosa.

<sup>1</sup> No se podrá olvidar aquí el cuadro de Umberto Boccioni, *La carica dei lancieri* (1914, ahora en la Galería Nacional a Brera, Milano) ni la importancia del motivo ecuestre en toda la obra del pintor futurista italiano.

<sup>2</sup> Vease por ejemplo el viaje de Hermosillo a Maytorena (Guzmán 1995: 254) o todo el libro sexto, que se titula justamente “Viajes Revolucionarios” (Guzmán 1995: 296-321).

Y Villa me había abrazado de nuevo antes de saltar a tierra.  
Ahora el tren corría, veloz entre las sombras de la noche. ¡Qué grande es México! Para llegar a la frontera faltaban mil cuatrocientos kilómetros... (Guzman 1995: 629).

Otra vez el tren marca la transformación del autor/personaje, llevándolo a un primer exilio voluntario, del cual volverá sólo cuatro años más tarde.

### El automóvil como personaje

Si el tren sella el itinerario personal de Guzmán, el automóvil constituye uno de los personajes centrales de *La sombra del caudillo* (1929), novela que investiga los mecanismos del poder revolucionario, una vez que éste ha ido asentándose en sus instituciones fundamentales.

En su primera novela el automóvil ya había jugado un papel notable: Pancho Villa se había fugado en taxi de México (Guzman 1995: 327), el mismo Guzmán había repetido la hazaña en una de las escenas más rocambolescas del libro (Guzman 1995: 499), y se describe la relación del Dr. Atl con su coche como una verdadera relación fetichista (Guzman 1995: 489).

La metamorfosis del automóvil sin embargo se realiza totalmente en *La sombra del caudillo*. Estudiando la novela de Guzmán Yvette Jiménez de Baez ha ido evidenciando la función del nuevo medio de transporte:

Por su parte los automóviles, además de ser un símbolo general de progreso y de poder que se generaliza en los veinte en toda Europa y en México, en la novela de Guzmán remiten siempre a un campo semántico de procedencia estadounidense y están distribuidos claramente conforme a un orden jerárquico que revela la relación de poder real dentro del sistema político mexicano, ya de suyo escindido (Jiménez 2002: 625).

Su inegable relación con el poder, y su papel de *status symbol*, se añaden a una transformación radical del automóvil en la novela de Guzmán, que llega a jugar un papel de protagonista en primera persona, instaurando una dialéctica

hombre—máquina con los personajes “humanos”, de verdad muy novedosa.

En el libro primero de la novela, construido alrededor del *Cadillac* de Ignacio Aguirre, el lujoso coche del joven ministro de la guerra no representa sólo el sujeto del *incipit* de la narración sino que acompaña todo el movimiento del protagonista: a través del reflejo en los cristales aparece el paisaje de la ciudad; en el interior del coche se desarrolla la primera con-

sación entre Aguirre y Axkaná, que incluye la descripción inicial de los personajes; Axkaná repite sus “recomendaciones” respecto a Rosario a través de la portezuela del coche; el *Cadillac* se aleja a toda velocidad hacia la cita con Rosario, produciendo el cambio de un Aguirre “público” a un Aguirre “privado”; el encuentro entre Aguirre y Rosario empieza con un intercambio de movimientos entre hombre y máquina que hay que citar:

Ignacio Aguirre la contempló a lo lejos: trascendía de ella luz y hermosura. Y sintió, conforme se acercaba, un transporte vital, algo impulsivo, arrebatado, que de su cuerpo se comunicó al *Cadillac* y que el coche expresó pronto, con bruscas sacudidas, en la acción nerviosa de los frenos (Guzmán 2002: 9).

El *Cadillac* seguirá después el paseo de los amantes, hasta esperarlos “al extremo de la última calle transitable” (Guzmán 2002: 13); al llegar la tormenta, Aguirre y Rosario se refugiarán al interior del coche, y allí Aguirre besará por primera vez a la mujer.

Más adelante, cuando Aguirre sale del Ministerio, lo hace otra vez en el *Cadillac*, junto con Axkaná y con Remigio Tarabana, y allí se habla de política, pero sobretodo de negocios; durante el trayecto el *Cadillac* se cruza con los *Fords*, más económicos, que utilizan las prostitutas para pasearse y al final del banquete entre los partidarios de Aguirre, algunos de los participantes se mueven hacia la casa de *La Mora* en dos coches, anticipando otro viaje colectivo, esta vez fatal, que llevará los mismos personajes hacia la trampa de Toluca.

Todas estas acciones se realizan tan sólo en las primeras treinta y cinco páginas de la novela, y el protagonismo del automóvil se confirma una y otra vez a lo largo de todo el texto, marcando todo el desarrollo de la narración.

No se trata aquí sólo de la presencia pasiva de un símbolo de la modernidad, sino más bien de un objeto material que consigue condicionar la construcción misma de la materia narrativa, instalándose en el texto como sujeto autónomo.

El *Cadillac* de Aguirre será al mismo tiempo el lugar físico de los encuentros con los amigos y del encuentro amoroso, hasta volverse en cómplice de estos momentos, y Aguirre se encuentra totalmente a su aire al interior del coche, y solo allí puede concentrarse sobre sus problemas y tomar las decisiones oportunas:

Minutos después el auto de Aguirre corría rampa abajo en tránsito de desenfreno, se hundía en la masa de verdura, era, por un momento, submarino del bosque. Y de modo análogo, Aguirre bajaba, atónito todavía

por las inesperadas consecuencias de la entrevista, hasta lo más hondo de sus reflexiones. Trataba de explicarse cómo era posible que el Caudillo, su amigo y su jefe por más de diez años, no hubiera querido creer una sola de sus palabras (Guzmán 2002: 49).

Cuando Axkaná caerá en la trampa del secuestro, todo empezará por un cambio de coches, un *Chevrolet* por un *Ford*, y el protagonista se dará cuenta de todo al enterarse que hay una diferencia en el interior del coche donde está viajando: la traición empieza a partir de los vehículos, antes que de los hombres.

Serán además siempre los coches los sujetos de los movimientos de los personajes, incluso en dos momentos claves de la narración, dispuestos como en contrapunto al final del capítulo segundo y al comienzo del quinto, ambos en el libro sexto :

Daban las once y media cuando los tres autos, dejando a un lado la calzada de Tacubaya, enfilaron hacia la carretera. [...] Un hermoso Packard, detenido por un piquete de caballería, les obstruyó varios minutos la entrada de la carretera. Luego los automóviles de los presos empezaron a correr (Guzmán 2002: 199 y 216).

En el imaginario de los años veinte el automóvil adquiere la fuerza de un símbolo de transgresión, de la novedad llevada a sus extremos, y también de un nuevo poder económico de las clases sociales en ascenso<sup>1</sup>, pero en la novela de Guzmán alcanza una significación ulterior.

Toda la obra del narrador mexicano se mueve entorno a grandes personalidades, y su investigación sobre la Revolución nace de unas preguntas que vienen expresadas claramente en el discurso de entrada a la Academia Mexicana de la Lengua:

En otros términos, necesitaba, para no ser una contradicción ante sí mismo, explicarse la existencia y la grandeza de Pancho Villa y de los Emiliano Zapata —los dos revolucionarios más característicos— ;pero explicárselas no como fatalidades históricas a la vez deplorables y útiles, sino como algo que lejos de resultar, en su concreción íntegra, opuesto a la idea de México, era plausiblemente concebible dentro del marco mexicano, concebible en la forma de grandes personalidades cuya aparición no requería disculpas individuales ni nacionales, ni tenía por qué suscitar rubores, antes estaba en armonía con lo máximo que México había dado de sí (Guazman 2002: 647).

<sup>1</sup> Para una presentación inicial del mito del automóvil en las culturas europea y americana, vease: (Brilli 1999).

La “bola” de la Revolución se crea, según Guzmán, gracias a estos grandes personajes, y él dedicará gran parte de su obra literaria a ellos. Sin embargo, existe al mismo tiempo en el desarrollo de los hechos un elemento de fatalidad, de destino ineludible, que Azuela había expresado en forma gráfica con la imagen de la piedra que no se para al final de *Los de abajo*. Guzmán no puede olvidarlo, y los juegos del destino reaparecen, en *La sombra del caudillo*, por ejemplo en los vericuetos de Aguirre antes de tomar la decisión de candidarse a la presidencia, como si una voluntad ajena a la suya lo empujara hacia esta decisión.

La presencia y los trayectos de los coches en la novela revelan la autonomía de las máquinas respecto a las decisiones de los hombres, y representan esta voluntad ajena, no superior pero por cierto diferente, que determina la vida y la muerte de los personajes.

En este sentido algunos de los aspectos del mito del automóvil, como la relación con la velocidad, o la libertad del itinerario, no se encuentran en las páginas de Guzmán, autor en todo caso lejano de la Vanguardia y de sus experimentos, pero hay otros, como los que se han señalado, que atestatan las relaciones profundas del narrador mexicano con todas las problemáticas de la modernidad.

Volvamos entonces a uno de los aspectos evidenciados por la crítica, es decir los coches como símbolos del poder: al final de la novela el cambio de propiedad del *Cadillac* marca la victoria de una facción sobre la otra. Tampoco aquí se trata de una simple anotación, donde el coche volvería a ser exclusivamente un objeto de conquista, sino que toda la escena está construida como contrapunto respecto al incipit del libro.

En la última página el chofer es “sucio, mal vestido, mal sentado”, no se mueve para abrir la portezuela al pasajero, y lo deja sencillamente delante de la joyería, “volviendo entonces a andar”. Será nuevamente el *Cadillac* a ocupar las últimas líneas: “Junto a la Profesa, lo esperaba el *Cadillac* de Ignacio Aguirre” (Guzman 2002: 233 y 234).

Comparando las primeras y las últimas líneas se notará que el cambio lleva a un envilecimiento de los protagonistas: Manuel Segura es un asesino sin escrúpulos y su chofer no tiene ni punto de comparación con el de Aguirre, pero también el *Cadillac* sufre la misma situación. Si al comienzo es sujeto de verbos de movimiento (“cruzó, haciendo un esguinche, vino a parar”), al final es objeto pasivo que “espera” su nuevo propietario, aunque con la terca voluntad de permanecer fiel al viejo (“[...] de Ignacio Aguirre”), como si solo el objeto material pudiera conservar el recuerdo de los derrotados.

Cuando en los años sesenta el ciclo narrativo sobre la Revolución se acabará, los objetos de la modernidad se volverán símbolos de un tiempo ya definitivamente mítico: el tren traerá Felipe Hurtado a Ixtepec en *Los*

*recuerdos del porvenir* de Elena Garro (pero Julia y Felipe se escapan cabalgando en una noche de encantamiento) mientras el “Zirahuén”, el carro dinamita que se detiene cuando no debe y explota en el momento menos propicio, representa gráficamente todos los fracasos de una Revolución que Jorge Ibarguengoitia delinea con la mirada precisa y despiadada de la sátira.

## Bibliografía de obras citadas

Azuela, Mariano. *Los de abajo* (1915). Madrid: Cátedra, 1989.

Guzmán, Martín Luis. *El águila y la serpiente* (1926). En *Obras Completas I*. México: Fondo de Cultura Económica, 1995.

Guzmán, Martín Luis. *La sombra del caudillo* (1929). Madrid: ALLCA-Colección Archivos, 2002.

Guzmán, Martín Luis. "Apuntes para una personalidad". En *La sombra del caudillo*. Madrid: ALLCA-Colección Archivos, 2002.

Mateos, Juan. *La majestad caída* (1913). México: Premiá, 1982.

Muñoz, Rafael F. *¡Vámonos con Pancho Villa!* (1931). Madrid: Espasa Calpe, 1978.

## Bibliografía Crítica

Brilli, Attilio. *La vita che corre. Mitologia dell'automobile*. Bologna: Il Mulino, 1999.

Ceserani, Remo. *Treni di carta: l'immaginario in ferrovia*. Genova: Marietti, 1993.

Durand, Gilbert. *Les structures anthropologiques de l'imaginaire*. Paris: Presses Universitaires de France, 1963 (trad. de Italiana, bari, Dedalo, 1992).

Jiménez de Baez, Yvette. "Historia política y escritura en La sombra del caudillo". En *La sombra del caudillo*. Madrid: ALLCA-Colección Archivos (2002): 615- 632.

Litvak, Lily. *El tiempo de los trenes: el paisaje español en el arte y la literatura del realismo (1849-1918)*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1991.

Marx, Leo. *The machine in the garden: technology and the pastoral ideal in America*. New York: Oxford UP, 1964.

Monsivais, Carlo. *Anuario 1965*. En *Fernando de Fuentes: trilogía de la revolución*. México: CONACULTA/Cineteca Nacional (1998): 18.

Orlando, Francesco. *Gli oggetti desueti nelle immagini della letteratura: rovine, reliquie, rarità, robaccia, luoghi inabitati e tesori nascosti*. Torino: Einaudi, 1993.

Sarlo, Beatriz. *Una modernidad periférica. Buenos Aires 1920-1930*. Buenos Aires: Ediciones Nuova Visión, 1988.

—. *Fernando de Fuentes: trilogía de la revolución*. México: CONACULTA/Cineteca Nacional, 1998.