

LA GRAN NOCHE
DE LOS TRENES

Sara Gallardo

Por el tiempo en que el hombre pisó la luna llovió mucho en la provincia de Buenos Aires. Los trenes puestos a morir goteaban y el agua corría por los vidrios sin parar.

El gobierno había decidido amputar líneas de ferrocarril así como los médicos secan venas enfermas de las pantorrillas. Puso los trenes viejos a los costados de las vías. A morir.

Como había muchas ventanillas rotas, se formaban charcos en los asientos y en el piso. Los cardos formaron bosque; sus cabecitas golpeaban los vidrios como una multitud que viva al rey. La tierra cedió, y los trenes sintieron que se hundían. Si no sintieron que el agua les llegaba al corazón fue porque estaban hechos de la madera más dura del mundo, una madera de la India.

Fue aquel mes la rebelión de los trenes.

Las causas fueron dos. La falta de sol y la compra de los trenes amarillos por el gobierno.

La falta de sol de aquellos meses para hablar como los académicos, minó las energías morales de los trenes



puestos a morir. Por lo pronto no podían despertar de sus sueños. Además, no había el calor, que penetra por las tablas así como penetra una sonrisa. No había azul.

Cuando hay azul, los jirones pueden flamear sin sentirse míseros, sintiéndose estandartes o cualquier otra cosa. Quizá sorprenda el término jirón a quien recuerde la negrura del techo de los viejos trenes, una negrura soberbia. Era tela sin embargo, quedó de manifiesto pasado un tiempo de abandono. Vuelos grises, se rasgaron.

Hay que comprender que los trenes, como todo el mundo salvo las gallinas, sueñan.

Los sueños de los trenes puestos a morir son más prolongados en razón de su ocio, y más amplios en razón de su edad. No disponen de los mismos recuerdos los de primera, con sus asientos de cuero, y los de segunda, con sus asientos de madera. Pero en materia de recuerdos todo se equivale.

Hubo quien fue restaurante, con manteles, vajilla, mozos. Hubo quien fue dormitorio.

Esto en cuanto a recuerdos. En cuanto a sueños, son más variados, más confusos y más difíciles de explicar.

Por eso obraron como levadura de la rebelión.

Sin sol no había despertar. Tampoco hubo en torno de los trenes esa actividad que les volvía aceptable la vida en medio del abrazo de las plantas. Un zumbido de abejas puede ser importante en ciertas circunstancias.

Pero meses de agua, truenos, agua, más agua, más truenos, más agua. Los caminos eran lenguas de lodo; nadie los recorría, ni hombres, ni camiones, ni hacien-




da ni nada. Todo era soledad, chorrear, gotear, silencio. Los trenes puestos a morir sintieron que algo espantoso estaba por pasar.

Dos veces por semana el diesel los devolvía al mundo. Nunca habían tenido conflictos con los diesel, o si los hubo alguna vez no debe hacerse hincapié en un problema tan natural en todo comienzo. Desde años atrás el servicio se hacía a medias. Digna de confianza fue la forma en que los tonos llameantes de los diesel fueron amalgamándose a las disposiciones terrosas que parecen propias de un verdadero tren, y cómo, pese a su carencia de locomotora digna de tal nombre, siempre cumplieron en forma briosa.

Durante los meses del agua ellos recordaron a los trenes puestos a morir su condición de seres de este mundo. Dos veces por semana sacudían la densidad de sus sueños. Fueron ellos quienes revelaron la compra de trenes amarillos hecha por el gobierno.

Ésta fue la segunda causa de la rebelión, pero no debe pensarse que los amarillos hayan tenido el mínimo contacto ni aun noticia de la existencia de los trenes puestos a morir. Por lo demás, creo que andaban únicamente en las líneas que van al norte inmediato. Pienso que son los que usamos cuando sentimos ganas de apostar en San Isidro, tomar sol en Olivos o dar una vuelta de lancha por el Tigre. Que esta mención no suponga frivolidad en ellos. Miles de personas viven en las zonas que recorren, y tengo entendido que hasta los diarios se han ocupado de fotografiar el trabajo excesivo que soportan, los racimos de gente colgados de




sus flancos o hacinados sobre los techos en su trayecto diario.

Nada de lo cual puede ser siquiera imaginado en las líneas del sur, donde se produjo la rebelión. Allí resulta común que un tren se detenga porque hay una vaca durmiendo en las vías. En esos viajes, hay épocas en que uno coloca su valija en la red y levanta un vuelo de flores de cardo que aterrizan blandamente sobre la ropa del pasajero más cercano.

Nadie sabe cómo se organizó la rebelión. Si los diesel tuvieron o no vigencia activa es difícil de esclarecer. Como continuaban en uso, puede creerse que no tenían motivos perentorios. Pero advertidos de una suerte nefasta por los amigos que velan puestos a los lados de las vías, es probable que hayan participado en forma subrepticia.

Parece que las zorras actuaron más de lo que pudo saberse después. Quizá por su contacto con grupos de hombres acostumbrados a fanfarronear, como son las cuadrillas que arreglan las vías, las zorras solían lanzar pullas a los trenes puestos a morir. Como carecen de ventanillas, de puertas, y para decirlo de una vez, de todo, no les inmutaba ver arrancadas de los trenes las celosías que podían bajarse sobre los vidrios y tamizaban la luz. El polvo desplegaba ceremoniales tan preciosos en las escalinatas de luz y sombra creadas por esas persianas en el aire de los vagones, que un viaje de siete horas podía pasar en un soplo para un viajero atento. No podía dolerles tampoco a las zorras ver rotos los cristales de algunas puertas que conservaban dibujos ahuma-




dos o iniciales ferroviarias correspondientes a épocas en que el adorno se consideraba uno de los placeres obligatorios de la vida. Rápidas y desfachatadas y sin bienes que perder, se afanaron en la difusión del motín, en la ubicación de ciertas locomotoras, en llevar y traer noticias.

Por esos días, algunos vagones fueron incendiados cerca de Constitución. El objeto era aprovechar el hierro y el acero. Ustedes los han visto. Una impresión criminal. No pudo pasar en estaciones más alejadas, donde los paisanos empobrecidos por la falta de trenes ni pensaron en sacar asientos o un espejo para sus ranchos.

No se sabe mucho de nada, pero sí que el lugar de la asamblea fue una estación de la línea abandonada que va a Magdalena.

Era un buen lugar. Por la soledad y como símbolo.

Allí sigue. Quien quiera, puede ir a mirar. Cardos, viento, un galpón en las estaciones solitarias. Por la manga donde las vacas se embestían alzando las cabezas para subir a los vagones pasa el aire, o pasa una golondrina si tiene ganas y es verano, o quizá los murciélagos felices del atardecer. Me gustaría pasar a mí si volara; no de otro modo. En la boletería se mueve un cartel. Una puerta se abre, se cierra, hace latir el corazón, pero no es nada, se golpea no más. Hay instrumentos en las oficinas. Marcan lo que quieren y no quieren nada. En cuanto a lo del puma instalado en la casa del jefe, es falso. Va para un siglo que no hay pumas en la región. Diría que una oveja muerta hediendo



en la escalera de roble, sí. O un ternero atropellando para salir de la sala de espera, también. Pero si prefieren pensar en un gato montés, puede ser; en un linyera, puede ser, aunque hay tanto menos que en otras partes, hacia el oeste.


Qué no daría por haber visto la noche aquella, la noche grande de los trenes.

Cuando *La Indómita* salió echando humo de los galpones rotos de Ranelagh. Llovía, sí, llovía. El humo se aplastaba hacia los flancos, hacia las ruedas, y las luces parecían amarillas en el vapor nocturno.

Y *La Olga*, matrícula 7.897, con su resplandor diferente al de todos, coronada por su rayo de luz, apareció, ella, concedora de las nieves del sur, ella que cubierta de blancura había llegado a los andenes de Bariloche y de Neuquén, y contaba historias ciertas y difíciles de creer.

En el haz de un faro se vio llegar a *La Rosa*. Hubo un instante de respetuoso acatamiento. A ella más que a todas me hubiera gustado ver en esa noche, cuando derribó los portones de Circunvalación y avanzó envuelta en chispas que la lluvia apagaba y volvía a apagar, la matrícula borrada de tristeza, arrastrando tiras de enredaderas. Nueva y terrible, en 1918 había desafiado al ejército y a la policía conducida por anarquistas amotinados; las banderas gritando al viento, había corrido por las líneas como una hoguera negra.

La Morocha vino y esperó órdenes. Si sabía cosas. Arrastró el vagón con sillones que usaba el presidente de la República pero también llevó trenes en la cosecha



del azúcar, llenos de indios de Bolivia que tocan la flauta en huesos humanos. Y una vez transportó al segundo elefante que vino al país, una elefanta reacia a los trenes pero digna. A su serenidad se debió la escasez de muertos en el descarrilamiento de febrero del 46. Ahora tomó rumbo en silencio. Su pitido es familiar a demasiados.

Y entre todas se movía la principal, callada.

Ahora, qué trabajo tiene que haber sido ése. Qué difícil. Cuánto ir, cuánto venir.

Convocar esas locomotoras, unas activas pero ciegas, otras entusiastas pero despojadas de una pieza vital. Las zorras iban y venían. Caminaban los diesel. Y los trenes puestos a morir debajo de la lluvia, en el fermento de sus sueños, crujiendo hasta lo más íntimo quisieron despertar del todo.


Y despertaron.

Las vías resbalaban esa noche, cómo no. Hay que ver qué patinar, qué difícil frenar, qué imposible arrancar. Si la lluvia tenía hartos a todo el mundo también era una ventaja. Casi nadie asomaba la nariz fuera de casa, y una viejita acostada en su cama decía a cada trueno:

—Señor, protege a los caminantes.

Que hubo choques, sí que hubo y estaba previsto. No se podían dominar las señales. El expreso de Bahía Blanca se destrozó por eso y *La Rosa* quedó destrozada frente a él, una rueda girando ciegamente del lado en que flameó el pendón de los anarquistas del 18.

Y en el puente del Samborombón, allí donde los pescadores han puesto álamos para tener sombra, no se



sabe por qué motivo uno de los trenes más grandes, lleno de dormitorios, descarriló. Hay poca agua en ese río por lo común, no sé si han visto que su cauce parece destinado a diez ríos como él. A pesar de las lluvias estaba mediado. Pero bastó para que el agua se precipitara dentro de los camarotes hechos astillas en el fondo del río.

Ah, pero los trenes puestos a morir, imaginemos.

La sensación otra vez, el enganche, el sonar de hierros, el sacudón que entrechoca un vagón, y otro, y otro. Qué crujido. Unas tablas se parten. Algo se desfonda.

Algunos no pudieron zafarse, golpes, resbalones en la noche sin luciérnagas de la lluvia.

Pero muchos pudieron.

Por ellos sobre todo quisiera haber estado allí. Otra vez. En las vías otra vez, otra vez respirar, la locomotora otra vez al frente, los postes de telégrafo escapando, ser tren.

Sí, por ellos sobre todo quisiera haber estado allí. Grande fue la rebelión de los trenes. Por qué falló, quién denunció, no quedará en claro. No importa. Importa la llama que se alza y después se borra y otra vez se alza.

Grande fue la noche aquélla, muy grande.

Por qué no salió en los diarios, ya les dije. El hombre acababa de pisar la luna, y los diarios no tenían espacio para otra cosa.

FUENTES

¡PASAJEROS AL TREN!

«Final de juego», Julio Cortázar, de *Los relatos I*, Madrid, Alianza, 1984.

«En el tren», Alonso Ibarrola, de *Antología de humor 1961-1991*, Madrid, Fundamentos, 1994.

«El tren», Javier Delgado, de *Érase una vez una niña...*, Barcelona, Lumen, 1988.

«Viator», Juan Benet, de *Cuentos completos*, Madrid, Alianza, 1981.

RAÍLES Y TRAVIESAS

«Trencamaleón», Guillermo Samperio, de *Cuaderno imaginario*, México, Diana, 1990.

«Paso a nivel sin barreras», Julio Llamazares, de *En mitad de ninguna parte*, Madrid, Ollero & Ramos, 1995.