

# Trenes Diferentes.

Massa, Pablo.

Cita:

Massa, Pablo (2015). *Trenes Diferentes*. *La Ballena Azul. Revista del Centro Cultural Kirchner*, (2), 17-17.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/pablo.massa/5>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/p6yU/CVw>

# TRENES DIFERENTES

La música ha cedido muchas veces a través de los siglos a la tentación de buscar algo que parecería serle esquivo: la representación. El tren, con sus atractivas propiedades rítmicas y sonoras, ha sido siempre una poderosa provocación. En esta nota, el repaso de algunas de las evocaciones ferroviarias que la música supo conseguir.

*A mi abuelo, que me espera en la estación El Libertador del Tranvía Lacroze.*

La música del siglo XX que algunos llaman académica tuvo varios encuentros con esa otra cosa llamada *ferrocarril*, por suerte, sin consecuencias de gravedad para ninguna de las partes. Lo que llama la atención es que, en cada uno de esos entreveros, la música se rindió por completo a la fascinación material por su tema y quiso imitar con descaro toda clase de emanaciones ferroviarias. Esto en sí no es sorprendente: la música imita cosas que viven fuera de ella por lo menos desde la época de Petrarca, pero a principios del siglo XX parecía que los compositores iban a desprenderse de una vez por todas de esa costumbre y de otras. Y sin embargo, no: hasta el *Étude aux Chemins de Fer* (1948) de Pierre Schaeffer parece un cuadro del aduanero Rousseau por lo mansito y decorativo, al contrario de lo que uno podría esperar de los instintos analíticos y poco referenciales de la música concreta.

Hay formas y formas de representación en la música. Existe, por ejemplo, un famoso motete de Dufay que se estrenó en la Catedral de Florencia en 1436, y del cual se dijo durante años que imitaba, en su estructura rítmica, las proporciones arquitectónicas de la Catedral y de su flamante Domo.

Hermosa nube pitagórica de la que nos expulsó un día la noticia, hija de los estudios de un sesudo arquitecto, de que esa correspondencia no era más que una patraña mistificadora.

En los casos a los que me refiero arriba, la imitación se dirige en cambio a los rasgos más conspicuos y exteriores del objeto representado. Como si, mediante un acto de magia propiciatoria de esos que describe J. G. Frazer, el compositor buscara apropiarse literalmente de él con todos sus olores y sabores. Así, cada acierto en la falsificación del detalle sensible es una ofrenda a cierta divinidad que promete, al término del día, la restitución completa de la cosa real. Gracias a eso se come y se sobrevive. Pregunten si no a los aldeanos de París que una tarde, en el local de unos Hermanos Lumière, vieron cómo se les venía encima el monstruo de ochenta y dos toneladas que estos irresponsables habían convocado mediante artes oscuras. Y tan luego decían que el cinematógrafo "no era un buen negocio". Hambre: ese y no otro es el primer motor de la mimesis; un hambre balzaquiana que no se mata con nada y que, para entenderla, hay que haberla padecido.

Como Antonin Dvořák, quien solía ir a la Grand Central Station en Nueva York a observar locomotoras. Le gustaba anotar sus números de identificación, que luego comparaba con las tablas de horarios para ver cuáles llegaban a tiempo y cuáles no. Este pasatiempo es la forma más inocente del coleccionismo: la de los pobres, que cuando juegan tienen que juntar pedacitos de cosas de tamaño real porque las miniaturas son un lujo. Dvořák no era pobre pero, por esas mañas, uno se da cuenta de que lo fue de chico.



Maquinista de la línea General Urquiza | Foto: Museo Nacional Ferroviario

*Pacific 231* (1923) de Arthur Honegger es, por ejemplo, la obra de un tipo que querría tener su propio tren y lo único que tiene a mano para procurárselo es una orquesta sinfónica. Honegger no sólo describe una locomotora, también la conduce como si fuera una cosa de su propiedad. En todo caso, Honegger parecía un admirador de la locomotora, no de la ideología de la locomotora, como el cretino fosforescente de Marinetti (el insulto es de D'Annunzio). El futurismo no amaba los trenes sino por lo que eran capaces de aplastar.

Para poner freno a esa angurria está *O Trenzinho do Caipira* (*Bachianas Brasileiras No.2*, 1930) de Heitor Villa-Lobos, un

trecito en pretérito cansino que evoca cosas que nunca nos pasaron en lugares a los que no hemos ido. Mire usted el viejo y calumniado *color local*: cuando funciona bien, uno no anda tirándole de la manga al futuro, porque en esos casos hasta el pasado resulta nuevo.

Hay pues otra razón para imitar ciertas cosas, además del apetito de poseerlas, y es el deseo de volver a ser lo que

fuiamos mientras esas cosas nos pertenecieron. Tomar el tren por asalto también es recuperar uno de los primeros objetos de asombro allí en el momento en que empezamos a tener memoria. En esa época de la vida, casi todo lo que nos ocurre dentro o cerca de esas máquinas adquiere una dignidad que no se borra jamás en el recuerdo.

Cuando niño, Steve Reich (1936) solía hacer largos y frecuentes viajes en tren de Nueva York a Los Ángeles. En 1988, compuso *Different Trains*, para cuarteto de cuerdas y cinta magnética, cuya primera parte (*América, antes de la Guerra*) evoca no sólo la marcha y la respiración del tren, un patrón rítmico regular y monótono del cuarteto de cuerdas, sino también el ambiente de los viajes de la época. En la segunda parte (*Europa, durante la Guerra*) Reich se pregunta qué habría pasado si por aquellos años él hubiera sido un chico judío de Lodz en vez de un escolar de Brooklyn. En tal caso, reflexiona, le habría tocado "un tren muy diferente". La música propone entonces un patrón rítmico similar sobre el cual se escuchan palabras de sobrevivientes del Holocausto y sirenas de bombardeos.

Sin embargo, cuando pienso en el tren como máquina del Holocausto no suelo acordarme de la música de Reich. Pienso más bien en *Shoah* (1985) de Claude Lanzmann, que es un documental y no tiene música. Los trenes de Lanzmann no se traducen, no se imitan y no se acompañan. La música es un recuerdo de otro mundo; en este, el de la diégesis de la película (y el nuestro), rige el silencio. LBA

1991

EL GOBIERNO DE CARLOS MENEM CONCESIONA LOS SERVICIOS METROPOLITANOS DE PASAJEROS A EMPRESAS PRIVADAS Y TRANSFIERE LOS SERVICIOS INTERURBANOS A LOS GOBIERNOS PROVINCIALES, QUE LOS CIERRAN, EN SU MAYORÍA.

2004

EL PRESIDENTE NÉSTOR KIRCHNER LANZA EL PLAN NACIONAL DE INVERSIONES FERROVIARIAS Y, UN AÑO DESPUÉS, FIRMA EL DECRETO 1683/05 QUE ESTIPULA LA ELECTRIFICACIÓN DE NUMEROSOS TRAMOS, LA ADQUISICIÓN DE LOCOMOTORAS Y VAGONES, Y LA RENOVACIÓN DE VÍAS Y ESTACIONES. EN LOS AÑOS SIGUIENTES, VUELVEN A FUNCIONAR NUMEROSOS RAMALES.

2008

LA LEY 26.352 REORGANIZA LA ACTIVIDAD FERROVIARIA Y CREA DOS SOCIEDADES DEL ESTADO: LA ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y LA SOCIEDAD OPERADORA FERROVIARIA.

2012

MUEREN 51 PERSONAS EN LA TRAGEDIA DE ONCE.

2014

SE FIRMA UN CONVENIO ENTRE FABRICACIONES MILITARES Y LA EMPRESA TRENES ARGENTINOS CARGAS Y LOGÍSTICA S.A. PARA LA FABRICACIÓN DE VAGONES NACIONALES.

2015

SE PROMULGA LA LEY 27.132 DE FERROCARRILES ARGENTINOS, QUE DEVUELVE AL ESTADO LA GERENCIACIÓN DE LOS TRENES.