

Deux ex machina

Vanina Colagiovanni

“El tren iba a partir. Todo se había ensombrecido, y hasta los mismos ruidos se atenuaban ensordecándose; ya no se oía más que el ruido de la máquina abriendo sus purgadores y lanzando torrentes de nubes de blanco vapor. Una de ellas subía, desenvolviendo en el espacio un fantástico lienzo blanco, sobre el cual pasaron grandes humaredas negras venidas no se sabía de donde y que oscurecían más el cielo, haciendo volar una nube de hollín sobre el brasero encendido del París nocturno”.

Zola, *La Bestia Humana*, 1890.

Para leer *La Bestia Humana* de Emile Zola uno debe haber estado, alguna vez, sumergido en el hastío, en una pereza perdurable y sin sentido. En principio, porque la novela relata el nacimiento de ese modo de experimentar la ciudad, el *ennui*, la marca registrada de la literatura francesa del siglo XIX. Pero además porque si hay un gran tema que le interesa narrar a Zola éste es la *tentación*, la precipitación de los hombres en los apetitos prohibidos, los instintos vedados en los que caen sólo por evitar el aburrimiento, por sortear el tedio.

En sus novelas Zola -considerado el padre del naturalismo- se centra en un ambiente social particular para dejar suelto su afán descriptivo y contar de qué modo la mezquindad burguesa lo sumergió en la decadencia. Lo hace con el teatro en *Naná*, con la Bolsa de valores en *El Dinero* y, en este caso, con el mundo del ferrocarril, una tecnología ligada a la constitución y expansión del estado burgués. En algún momento, una locomotora fue lo más parecido a la

representación del progreso humano. Entonces, si hubiera que definir esta novela en pocas palabras, la primera de ellas sería sin dudas: máquina. El ferrocarril tiene una presencia dominante, es el eje que articula las acciones principales, los desplazamientos, las relaciones entre los personajes, los asesinatos, las intrigas. Aquello que vuelve atractivo el libro es que su principal personaje, su protagonista, es la máquina -la locomotora- bautizada con un nombre de mujer: Lison.

Lison representa al orden *maquínico* y es uno de los tres personajes femeninos ligados libidinalmente con el protagonista, Jacques Lantier. Luego está Flora, la campesina joven y sana, su mismo nombre nos anuncia que forma parte del orden de la *naturaleza* y, por último, Severine, modelo de belleza de la época: frágil, enfermiza, mundana, ligada al ambiente urbano y por lo tanto al orden de la *ciudad burguesa*.

Lo “femenino” deja de ser un atributo privativo de lo humano, y la sexualidad tampoco es exclusiva de la relación hombre-mujer. Entre el hombre y la máquina se encuentra presente el erotismo; mientras el primero ocupa el lugar del conductor, la belleza del artefacto radica en su docilidad y en que debe ser “conducido”.

“Estaba enamorado de su máquina, desde hacía cuatro años que la conducía. Había conducido otras, dóciles y rebeldes, valientes y holgazanas y no ignoraba que cada una tenía su carácter, que muchas no valían gran cosa, como se dice de las mujeres de carne y hueso; de forma que si él estaba enamorado de aquella, era porque en verdad, tenía cualidades raras de mujer buena. Era dulce, obediente, fácil para arrancar y con una marcha regular y continua (...) él sabía que había algo más, porque las otras máquinas, construidas idénticamente, montadas con el mismo cuidado, no tenían ninguna de sus cualidades. Era el alma, el misterio de la fabricación, ese no se sabe qué, que el azar del montaje agrega al metal y que el golpe de mano del obrero montador da a las piezas: la personalidad de la máquina: la vida”

En la novela se estrecha la identificación del hombre con la máquina. Por un lado, al concebir a la máquina como un ser dotado de voluntad y con actitudes humanas. Por otro, porque los cuerpos humanos, a partir de la producción industrial, comienzan a ser concebidos como máquinas: los brazos como palancas, los ojos como lentes. En este menosprecio por el cuerpo se basa la idea del autómeta. Gracias a un estricto disciplinamiento se elimina la voluntad para formar parte de un sistema regulado. En este sentido, la estación del ferrocarril puede considerarse como una “máquina humana”, en tanto que los obreros forman parte de un dispositivo que los excede y los interpela como “recurso humano” sustituible.

Cuando nos referimos a la máquina, esto incluye el dispositivo mecánico, el aparato físico propiamente dicho, pero también involucra cierto conocimiento, todo un nuevo *modo de hacer* que lleva implícito una noción de *tiempo*. Las rutinas de la estación de ferrocarril de El Havre se miden de acuerdo con las salidas de los trenes, funcionando como un gran reloj que regula todas las actividades con la más absoluta precisión, para que el “mecanismo” camine sin falla, hora tras hora, día tras día en una repetición eterna. La experiencia del tiempo no será entonces la de la linealidad del progreso, como pretendía cierto positivismo, sino la opuesta: la repetición infernal.

Si la primera elección es *máquina*, *progreso* es la segunda palabra que puede ayudar a definir la novela. El tren es mencionado –a veces con ironía– como un transporte hacia el porvenir, una acelerada evolución material y espiritual, un avance histórico. “Los ferrocarriles eran el referente y el progreso el signo -afirma Susan Buck-morss- así el movimiento espacial se identificó de tal modo con el concepto de movimiento histórico que resultó imposible distinguirlos”. En el desarrollo del ferrocarril se encuentran depositadas, por lo tanto, esperanzas afines a la religión y la hermandad entre los hombres. En palabras de Saint-Simon: “la palabra religión proviene de *religare* (ligar, unir) los ferrocarriles tienen más afinidad de lo que se podría suponer con el espíritu de la religión. Nunca ha existido un instrumento con tanto poder para unir pueblos”.

Esta visión idealizada del avance tecnológico no es la de *La Bestia Humana*. Por el contrario, el ferrocarril (junto con otras tecnologías) ha contribuido a profundizar aún más las brechas sociales, a favorecer la falta de contacto y de compromiso de esa “masa solitaria” de individuos. La idea de progreso no fue acuñada en el siglo XIX pero es en ese siglo cuando este *mito* cobrará dimensiones mesiánicas: “El progreso llegó a ser una religión en el siglo XIX y la construcción de ferrocarriles fue investida de un sentido de misión”.

“Aquel tren iba repleto (...) A pesar de su velocidad, por los vidrios iluminados de las portezuelas y ventanillas había visto los compartimentos llenos y las filas de cabezas apretadas cada una mostrando su perfil, que se sucedían y desaparecían ¡Cuánta gente! ¡Siempre la multitud, la masa sin fin en medio del tableteo de los vagones, del silbido de las máquinas, del tintineo del telégrafo y del ruido de las campanas! *Era como un gran cuerpo*, un ser gigante tendido a través de la tierra con la cabeza en París, las vértebras a lo largo de toda la línea, los miembros ensanchándose en las ramificaciones, los pies y manos en El Havre y en las otras ciudades de llegada. Y aquello pasaba, pasaba mecánico, triunfal, yendo hacia el porvenir, con una rectitud matemática en la voluntaria ignorancia de lo que a ambos lados de la vía quedaba oculto y siempre vivaz en el hombre: la eterna pasión y el eterno crimen”.

El naturalismo que funda Emile Zola tiene pretensiones de proyecto científico. Utilizando un método experimental busca rastrear las leyes de la “herencia” y su transmisión en la familia Rougon-Macquart, cuya historia relató en más de veinte novelas. La “herencia” se inscribe en la superficie de los cuerpos de esta familia e indica el proceso de “degeneración”, de “putrefacción”, que encuentra su momento crítico en la decadencia del II Imperio francés. Antes de 1848 encontramos una burguesía ascendente, en plena lucha de poder, con ciudadanos comprometidos con los acontecimientos de su época. En la segunda mitad del siglo, la burguesía ya se encuentra en el poder y abandonó su carácter revolucionario. Ese período es el que intenta rescatar Zola, para quien la novela puede ayudar a la “cura de los males sociales”.

Por lo tanto, la tercera palabra que elegimos es *herencia*, que Deleuze también llama *grieta*. La grieta se transfiere silenciosa e imperceptiblemente de un cuerpo sano a otro cuerpo sano y en *La Bestia Humana* el portador es Jacques Lantier, el maquinista, descendiente de la familia Rougon-Macquart. Su “mal hereditario” se manifiesta en la forma del instinto asesino con el que lucha, que mueve la acción de la novela y que finalmente consumará. Entonces, para Deleuze, “lo que se distribuye alrededor de la grieta, en sus bordes, es lo que Zola llama los temperamentos, los instintos, ‘los grandes apetitos’. El naturalismo de Zola es siempre histórico y social. El instinto, el apetito, tiene pues diversas figuras” y se despierta para luchar contra el tedio y el retorno de lo mismo.

Zola los describe como “males sociales” para los que se debe encontrar una “cura”. Pero esta cura es diferente de la que proveerían las ciencias médicas. Como observa Deleuze: “Es justo señalar la influencia de las teorías científicas y médicas en Zola, pero sería injusto no subrayar la transformación que Zola les hace sufrir”.

La grieta designa, entonces, al “instinto de muerte” que se distribuye hereditariamente de un cuerpo a otro. Esta es “la bestia humana”, es decir, lo que subvierte el *cronometrado* modo de vida burgués: la guerra, la fiesta, el exceso, el asesinato. Aquellas posibilidades que implican un derroche, una transgresión de cierta ley social establecida pero no por eso son menos parte de lo “humano”.

El libro es pesimista y crítico, bajo la máscara racional, el hombre sigue albergando a la *bestia*. Y la tecnología le posibilita maximizar y perfeccionar sus potencialidades destructivas. No es difícil afirmar que la historia le viene dando la razón a Zola.

Quizás por eso sea una de sus novelas más leídas. *La Bestia Humana* también tuvo versiones en cine. La filmó Jean Renoir en 1938, Fritz Lang en 1954 y en Argentina se hizo una adaptación que dirigió Daniel Tinayre también en 1954.

Las tres palabras -máquina, progreso, grieta- se ponen en juego en sus múltiples sentidos en el desenlace de la novela. Nos presenta una imagen apocalíptica: la visión del tren desbocado, sin conductor, porque el maquinista Lantier quiere asesinar al fogonero, terminan luchando y precipitándose al vacío. La máquina transporta a los soldados franceses a la guerra, ellos ignorando el peligro van cantando y riendo. La comparación es evidente, estos soldados (que viajan sin “conducción humana” alguna) están siendo llevados a pelear contra el ejército prusiano en lo que sería la derrota francesa de 1871, la misma que desencadena la estrepitosa caída del II Imperio de Luis Napoleón. Por lo tanto, en el párrafo final es la máquina (que también puede ser entendida como Francia misma) la que “ayuda” al hombre conduciéndolo veloz y eficazmente a su muerte segura.

“¡Qué importaban las víctimas que la máquina aplastaba en su marcha! ¿No caminaba de todos modos hacia el porvenir, indiferente hacia la sangre vertida? Sin conductor, en medio de las tinieblas, como un animal ciego y sordo, al que se hubiera soltado entre la muerte, la máquina rodaba, rodaba, cargada con aquella carne de cañón, con aquellos soldados embrutecidos ya por la fatiga y ebrios, que cantaban”. E. Zola

“Nuestras máquinas son la causa y no la consecuencia de tanto hastío, de tanta impaciencia. No son ellas las que están conduciendo al hombre civilizado hacia su tumba; más bien él las ha inventado porque ya estaba en camino hacia ella; buscaba medios, auxilios para obtenerla lo más rápida y efectivamente posible. No contento con correr prefiere *conducir* hacia la perdición. En este sentido, y sólo en este sentido, podemos decir que sus máquinas le permiten ‘ahorrar tiempo’”. E.M. Cioran.