

Tropos de vapor: el tren de la narratividad poética en *José Trigo* y el *Poema Sujo* / *Tropes of steam:* *the train of narrativity in José* *Trigo and the Poema Sujo*

Alan Joaquín Pérez Medrano

(pág 97 - pág 104)

El presente trabajo analiza la representación literaria del *tren* en dos obras monumentales de la literatura iberoamericana contemporánea: la novela *José Trigo* (1966) del mexicano Fernando de Paso y la obra lírica *Poema Sucio* (1975) del brasileño Ferreira Gullar. La alusión al *tren* en ambas obras no se limita a una referencia temática simple, sino que hace de la riqueza semiótica del *tren* —y de su particular fenomenología en cuanto medio de transporte— una base figurativa abierta a las representaciones sonoras, las cuales potencian el horizonte narrativo y figurativo de los discursos literarios, evidenciando además la pertinencia de un análisis a nivel interdisciplinar literario-musical.

Literatura contemporánea, Semiótica, Transporte ferroviario, Latin America, Acústica

The present paper analyses the literary representation of the *train* in two monumental works of the contemporary iberoamerican literature: the novel *José Trigo* written by the Mexican Fernando del Paso and the *Poema Sucio* of the Brazilian poet Ferreira Gullar. In both on these works, the *train* is not restricted to a simple topical relation, furthermore its allusion make the most of the semiotic wealth on the sing *train* —with its particular phenomenology as passenger transport—, in order to provide a complex figural basis, which remain in dialog with acoustic references that improve the narrative and figural forecast of the literary discourses, in that way making clear its importance in the interdisciplinary literary-musical studies.

Contemporary literature, Semiotics, Railway transport, Latin America, Acoustics

Alan Pérez Medrano (Freie Universität Berlin). Es docente e investigador en el Instituto de Filología Románica. En ámbito contemporáneo, iberoamericano e italiano, se interesa en semiótica literaria e intermedialidad. Escribe su tesis doctoral sobre poesía italiana no canónica del siglo XV. Recibió el premio Alaide Foppa 2016 del Colegio de Letras Modernas de la UNAM por su tesis *Burchiello: travesía poética*. alanperezmedrano@gmail.com

Fecha de presentación 08/12/2020

Fecha de aceptación 09/12/2020

1. INTRODUCCIÓN

Es innegable el profundo cambio en la cotidianidad de las sociedades modernas a partir de la aparición del ferrocarril, a partir de su carácter detonador de nuevos modos de convivencia —sin miedo a exagerar— podríamos proponer que un exámen innovador del desarrollo cultural moderno podría ser entendido, con profundidad pragmática y con un enfoque transversal, a partir del análisis de los individuos que fueron comunicados por los rieles del tren y que participaron de la dinámica de su locomotora, construyendo nuevos modos de socialidad en sus furgones.

Al igual que otros medios de transporte, el tren transforma al ser transformado, por un lado lo hace determinando su finalidad específica: transporte de pasajeros o mercancía; su tecnología: electricidad, vapor, etc.; su valor simbólico y la significación particular ofrecidos en cada contexto cultural: ideal de progreso, alusión nostálgica, etc. La fenomenología de sus recorridos posibilita al mismo tiempo varios pero claramente identificables roles de identidad: el migrante, el maquinista, el comerciante, etc.; por otro lado, son a su vez las sociedades quienes a partir del campo de significantes alrededor de esta máquina han construido un imaginario, una semántica de expresión de discursos y de narraciones muy vasta y no poco compleja.

[...]

En adelante —como ya preludiado— nuestro discurso se enfoca principalmente en la representación del tren en el ámbito del análisis narrativo en sentido amplio, es decir, aquel que se encuentra en el contacto de la literatura con otros discursos. Tematizaremos dos casos literarios, del Brasil y México, enfatizando que los conceptos que sirven a nuestra argumentación se suscriben a una semántica dinámica, cuyo análisis demuestra específicos dispositivos estructurales a varios niveles y que no se limita a un catálogo retórico-literario. La perspectiva de nuestro trabajo en ese sentido se centra en elementos narrativos de los textos literarios en cuestión, pero puede suscribirse a un análisis de alcance más amplio. El argumento de base, sin embargo, es observar cómo los discursos literarios en dos contextos americanos diversos presentan convergencias profundas en los mecanismos de su enunciación, partiendo de la representación literaria del ferrocarril, del viaje ferroviario y especialmente de los referentes sonoros asociados a la fenomenología del viaje en *tren*, que enriquecen sustancialmente los recursos retóricos para expresar el tiempo, espacio y la memoria en ambos proyectos literarios. Nuestra propuesta es recorrer en un mismo *tren* las geografías de estas significativas obras de la literatura iberoamericana.

2. ESPACIO: 1966, JOSÉ TRIGO

La novela *Jose Trigo* de 1966, primera del escritor mexicano Fernando del Paso, suscita una primera recepción desconcertada ante la compleja estructura interna y los paralelismos de sus dieciocho capítulos, compuestos y relacionados en la mixta red de recursos retóricos, históricos y lingüísticos que —no pocas veces y no casualmente— ha recordado al *Ulysses* de James Joyce, desde luego por la desconcertante analogía con el gran proyecto dublinés, pero también por alusiones intertextuales e interdiscursivas directas. La macroestructura narrativa —“escrita simétricamente, como una pirámide mexicana, en la que el

oeste tiene nueve capítulos que ascienden como escalones y el oeste otros nueve que descienden” (Lundvisk 1967: 11)— también proporciona una deliberada pista referencial de los contornos de su ambientación geográfica, la cual alude a los campos ferrocarrileros situados en las afueras de la Ciudad de México y en modo mucho más claro y evidente —casi desde el índice del libro— al puente de Nonoalco que se encuentra a escasos novecientos metros de la Central Ferrocarrilera de Buenavista. Son definidos —en este modo casi cartográfico— los referentes de la topología narrativa que funciona como eje-escenario de la novela.

Sobre esta macroestructura, el ápice lo encontramos en la parte central de la novela localizable en la “Parte intermedia” del texto denominada “El puente”. El marco principal de la ambientación *cronotópica* de la novela alude la final de los años cincuentas e inicios de los años sesenta, fecha para la cual el impacto sociológico que la nueva Central Ferrocarrilera no sólo marca una reestructuración de la estación, sino el agotamiento de un ciclo en la historia de los ferrocarriles y de la sociedad mexicana contemporánea, en el encuentro de esta última con el proceso modernizador durante el gobierno de Adolfo López Mateos. La no poco compleja y conflictiva confluencia simbólica de la zona ferrocarrilera en la zona de Nonoalco-Tlatelolco ha representado para la historia de México, y de su capital, un retablo paradójico de la modernidad y la herencia mexicanas, un renovado centro ceremonial *onfálico* de aquel *nuevo México* de la segunda mitad del siglo XX que, en consecuencia, resulta fundamental para comprender el proyecto narrativo de Fernando del Paso. En la novela, la característica especular de esta suerte de *aleph* topográfico de la zona de Nonoalco-Tlatelolco ha sido bien descrita, particularmente, en un episodio de la recepción más temprana de la novela en el extranjero, recientemente publicada y traducida al español:

Los capítulos titulados ‘Una oda’ [8 del Oeste] y ‘Una elegía’ [8 del Este] desempeñan un papel clave. La oda trata de los ferrocarriles; la elegía, de la Iglesia. Y ahí tenemos las dos contradicciones principales del libro. Los ferrocarriles se aclaman como los portadores de la revolución, la revolución se llevó a cabo sobre todo gracias a los ferrocarriles. Pero, además de eso, los ferrocarriles representan el progreso moderno en su totalidad, la civilización de las máquinas, el cambio social, el radicalismo social y político. La iglesia, por otra parte, responde a la reacción; su historia se remonta a la época de la Conquista [...]. La alabanza al ferrocarril es de lo más sugerente de la novela. El temerario avance de los trenes es una suerte de marcha triunfal [...], la prosa se vuelve aquí muy dinámica, retumba rítmicamente bajo un amplio desfile de tipos humanos, paisajes, edificaciones. (Lundvisk 1967: 11-12)

En adelante traeremos a nuestro discurso algunos momentos de esta *Oda* tratando de acercarnos a los mecanismos de la *dinámica retumbante y rítmica*, que nos describe Lundvisk y cuya enumeración de personajes e imágenes, se ve posibilitada por la alusión, sea analéptica o proleptica, cuyo deliberado mecanismo de relación es *indexical* —como Roberto Mariafioti observa la función de los signos indexicales en su análisis de la semiótica peirceana, es decir, signos-índices que generan y dirigen el sentido principalmente a través de relaciones déicticas “en el sentido en que hay una percepción directa de la continuidad entre el signo y su objeto” o causales “como el índice que es provocado por el objeto que

representa; un ejemplo lo constituye la forma en la que el viento empuja una veleta hacia una determinada dirección” (Mariafioti 2004: 93). La clave musical de lectura funciona en esta *Oda* con una semántica relativa al sonido como mecanismo de relación-orquestación. Comenzemos por notar que varios *géneros musicales* son colocados a manera de indicaciones *didascálicas* sugiriendo una *clave melódica* que dirige por un lado la asociación de imágenes relacionadas al *tren*, y por otro, la definición lógica de lo que el *tren* es:

(Oda o *corrido*, *valona*, *tonada*, *inventario*, *romanza*, *aria*.)

Sobre los carriles de hierro, corre un tren. Un tren es una serie de carruajes enlazados unos a otros, para conducir mercancías y pasajeros por los Caminos de Hierro. En el tren viaja el suicida que se ha de arrojar desde lo alto del puente de Metlac. El abigeo. La pareja de recién casados que cohabita en el reservado. El provinciano y el capitalino. El obispo de muceta morada roquete bordado con imaginería. El ladrón de relojes con leontina de plata. La mujer paridera que ha de tener un hijo ferronato. Al frente, va la locomotora. Una locomotora es una máquina montada sobre ruedas que, movida con vapor, electricidad, etc., corre sobre carriles [...]. La locomotora y los carruajes, hacen un ferrocarril. Porque ferrocarril no sólo es el camino formado con dos barras de hierro paralelas sobre las cuales ruedan los carruajes, sino también el tren que circula por este camino [...]. Por la redonda, esférica tierra, ruedan las locomotoras. Cruzan disformes llanos, suben encumbradas montañas, atraviesan fragorosos ríos. Ruedan desde hace casi dos siglos, o sea desde hace mucho y muy largo tiempo. (Del Paso 2015: 203-205)

La melodía “*corrido*, *valona*, etc.” propuesta por del Paso no tardará en encontrarse con otro signo sonoro que significa, convencionalmente y por excelencia, también de modo *indexical* al *tren*, es decir, el silbido anunciando su inminente contigüidad y todo lo que el tren representado en nuestra *Oda* trae consigo:

Al llegar al campamento escuché, a lo lejos, el silbato de una locomotora. [...] Cuando el maquinista abre la válvula del vapor y el silbato deja oír su lamento largo, siempre lejano como la sirena de un buque, oscuro como el grito de un monstruo herido, hondo como el ulular de un vórtice, el hombre y los animales callan. El silbatazo suena como un golpe de mar que se quiebra en los farallones, como un trueno, como una profunda nota de órgano en el interior de un altísimo templo. El silbatazo de una locomotora es sagrado. (Del Paso 2015: 209)

Un poco más adelante sucederá la confirmación total de la convergencia melódica de nuestra *Oda* y el carácter sonoro de nuestro signo principal, el *tren*:

que viene, que pasa, que va, que fue. Porque el silbato de un tren es el tren mismo. Y es todo lo que lleva el tren. Y es todos los lugares que conoce el tren. Y todo lo que tiene que ver con el tren. Es una locomotora, que hoy, vieja y torpe, veo caminar por los campamentos de José Trigo” (Del Paso 2015: 209)

Como hasta ahora hemos podido observar, los referentes sonoros ligados al tren en este capítulo de *José Trigo*, y no sólo en este capítulo, no representan exclusivamente un elemento temático sino que, mediante la *musicalidad* representada literariamente, hacen de un elemento *simbólico* el desencadenante de una serie de asociaciones dinámicas y complejas –incluso temporalmente– en la representación de espacios y personajes narrados:

Y el viejo recuerda [...] Él, el viejo lobo de tierra que navegó por la vida, por la leyenda, por el amor, por la Revolución: de año en año, de historia en historia, de mujer en mujer, de batalla en batalla. Cuando oigas pitar un tren, acuérdate de él. Y escúchale contar sus viejas historias. Él fue capitán de un navío que llevó de un lugar a otro de la tierra Ministros y Presidentes, Secretarías de Guerra y Hacienda, Comisiones Permanentes del Congreso, Colegios Militares, Contadurías y Tesorerías de la Federación. Óyelo, escúchale. Él te dirá que la Revolución se hizo en tren. (Del Paso 2015: 211-212)

En la siguiente sección observaremos cómo un discurso enteramente musical con el *tren* cómo temática –de modo análogo a lo descrito hasta ahora– puede determinar una dirección *retórico-temporal* en un texto lírico de largo aliento: el *Poema Suyo* del brasileño Ferreira Gullar.

3. TIEMPO: EL POEMA SUCIO DE FERREIRA GULLAR

En 1975 Ferreira Gullar escribe el *Poema Suyo* desde el exilio en Buenos Aires. El yo lírico mediante su viaje retrospectivo al natal San Luis De Maranhao, comienza también un viaje a través de la historia y el espacio del Brasil, desde la perspectiva de su experiencia personal. Este poema largo presenta un yo lírico de corte autobiográfico y por ende de características narrativas a más o menos estables. Resulta pues curioso que ambas obras en análisis encuentren en el *tren* un mecanismo paradójicamente afín para fusionar discursos líricos y narrativos, los cuales resultan útiles en cada caso para dos proyectos creativos muy particulares y distintos; por un lado un capítulo altamente lírico en una novela y, por el otro, un poema cuyo impulso de enunciación resulta por su parte también narrativo en cierto sentido. El viaje en el *Poema Suyo* comienza en modo trabajoso, en una suerte de nebulosa oscura donde la memoria pugna por abrirse paso hacia la claridad del recuerdo: “turbio turbio /la turbia /mano del soplo/ contra el muro/ oscuro/ menos menos/ menos que oscuro/ menos que blando y duro menos que foso y muro: menos que agujero/ oscuro/ más que oscuro:/ claro/¿como agua? ¿como pluma?/ Claro más que claro: cosa alguna/ y todo/(o casi)/ un animal que el universo fabrica y llega soñando desde las entrañas” (Gullar 2008: 27). Transmutado en ese *bicho* que el universo fabrica, el yo lírico comienza su viaje retrospectivo hacia su natal San Luis de Maranhao, preguntándose por fechas pasadas, cosas y nombres; en un tiempo indefinido por la tensión entre el pasado y el presente –entre memoria y olvido– Gullar logra dirigir el discurso poético hacia la recreación onírica de la niñez y la consciencia propia de la existencia orgánica y mundana compuesta de “sólo el cuerpo que si cesa de funcionar provoca/ un grave acontecimiento en la familia/ sin él no hay José Ribamar Ferreira/ no hay Ferreira Gullar/ y muchas pequeñas cosas ocurridas en el planeta/ estarán olvidadas para siempre” (Gullar 2008: 43).

Aproximándonos a los recuerdos de la niñez, un poco más adelante en la lectura vamos encontrando referentes ferroviarios en los primeros versos –“¿Qué buscaba yo allí/ caminando por los rieles/ sin rumbo” (Gullar 2008: 49), “más allá de la vía férrea/ más allá del muelle/ más allá de las aguas de Anil” (Gullar 2008: 51)–. Estas frases van anunciando la aparición-descripción del *tren*:

entre los raíles
y dentro de la tarde la tarde –
locomotora
que llega como un paquidermo
de acero
tarda pesada
maxilares cerrados cabeza que zumba
una catedral que se mueve
envuelta en vapor
bufando pánico
presta
a explotar
chi chi
tran tran tran
tarán TARÁN TARÁN TARÁN
chi chi chi chi chi
TARÁN TARÁN TARÁN TARÁN TARÁN TARÁN
(Gullar 2008: 51)

Inmediatamente después de esta monumental *aparición-descripción* de la locomotora, nos encontramos con la peculiar nota: “para ser cantada con la música de la *Bachiana* n.º 2, *Tocata*, de Villa-Lobos”. Respecto al origen de esta desconcertante recomendación en el texto, el propio Gullar, en entrevista con Bruno Dorigatti, comentó el recuerdo de los viajes con su padre Newton Ferreira, comerciante ambulante que vendía mercancías *maranhenses* en el Piauí y viceversa:

“Eu me lembro da primeira vez em que fiz essa viagem: saíamos de madrugada e quando o dia começava a amanhecer o trem chegava nos Campos de Perizes, uma espécie de Pantanal, enorme, muitas aves”, recorda. Ao ouvir pela primeira vez *O trenzinho caipira* [como también es conocido el 4to movimiento, *Tocata* de la *Bachiana* n. 2 de Heitor Villa-Lobos], Gullar se lembrou dessas viagens com o pai. Teve vontade de colocar letra, e tentou por 20 anos. Mas não conseguiu. Na capital argentina, quando trabalhava no *Poema Sujo*, “uma retomada de todo o indivíduo”, no momento em que fala da viagem com o pai, recordou-se da música. “Interrompi o poema, coloquei na vitrola o disco que levava comigo e em 20 minutos fiz a letra que por 20 anos tentei fazer. (Dorigatti 2010: 34)

La *Bachiana* No. 2 de Heitor Villa-Lobos pertenece al grupo de composiciones *Bachianas brasileiras*, en las que el compositor brasileño logró adecuar los elementos tonales,

polifónicos, contrapuntísticos, rítmicos y estructurales de la música de Johann Sebastian Bach al folklore de su país: “In Villa-Lobos nature and machines are fused into a harmonious co-existence in the tropics or as Marcel Beaufils has put it: ‘Villa-Lobos writes the name of Bach in the sky with smoke of worn-out locomotives in the Brazilian desert, sertao’ (Tarasti 1995:197). Esta *Bachiana* fue escrita en 1930. La *tocata O trenzinho do caipira* comienza, un poco *moderato* para concluir en un vertiginoso *allargando* que, imita un tren arrancando hacia el momento de acelerar y ralentizar al fin, culminando el movimiento musical en el freno total evocado al final. Villa-Lobos representa su locomotora mediante un nutrido despliegue de percusión brasileña.

Así pues la relación está dada por dos momentos importantes; el primero cuando Gullar escuchó la *Bachiana* No.2 y la asoció con los viajes en tren que en realidad hizo con su padre entre 1930 y 1940; el segundo momento es 1975 cuando, mientras recuerda esos viajes con su padre, relaciona *O trenzinho do caipira* al proyecto de escritura del *Poema Sujo*, cumpliendo además el deseo hasta antes infortunado de “poner letra” a la obra musical.

Volviendo al poema, la representación *onomatopéyico-literaria* del lentificarse del tren –igualmente representado musicalmente en la obra de Villa-Lobos, cuya escucha recomendamos para la mejor comprensión de nuestra argumentación– finaliza con la representación del freno total “¡¡CHIBUN!!” (Gullar 2008: 61) que podemos identificar fácilmente también en *O trenzinho do caipira*.

Esta convergencia interartística, lograda a través de la alusión a la *acústica* convencional del tren de vapor en el discurso literario y musical, ha sido en diversos momentos resuelta sólo en los contornos marcados por las onomatopeyas en el texto poético. La propuesta de nuestro trabajo quisiera contribuir a una observación más compleja del influjo musical y sonoro sobre un término clave para todo el *Poema Sujo*: la velocidad.

La convergencia del discurso musical con el proceso creativo de Gullar puede ser visto, desde una perspectiva más amplia, como una *solución retórica* a la problemática de base en la escritura del *Poema sujo*, la cual desde el inicio hace evidente la imposibilidad de compaginar el tiempo de lo recordado con el tiempo de enunciación poética: un entrecruce de diversas velocidades. Es paradójico el hecho de que en las representaciones mentales de los dos recorridos del signo *tren* puedan ambos seguir el propio curso, la propia *velocidad* y, sin embargo, se puedan sincronizar mediante la convergencia fugaz en las onomatopeyas convencionales del tren –arranque, aceleración, lentificación, freno–, sin embargo esto resulta posible gracias a la impronta de la obra de Villa-Lobos en el proyecto de Gullar. La paradoja de *distintas velocidades convergentes* se convierte en adelante en una temática medular en todo el discurso poético de Gullar. Esta particularidad puede observarse inmediatamente después del periodo *marcado* por el fin de las onomatopeyas representadas en el texto poético: “Muchos/muchos días hay en un solo día/porque las cosas mismas/ los componen/con su carne /lo hierro/o como se llame esa materia tiempo” (Gullar 2008: 61) y en adelante las reflexiones sobre las *velocidades convergentes* será evocado muchas más veces en el poema: “en una noche hay muchas noches/ pero de un modo diferente de como hay días/ en el día/(especialmente en los barrios/ donde la luz es poca)/ por que de noche/ todos los actos son pardos/ y la naturaleza cierra/ los ojos de colores” (Gullar 2008: 71), “No tiene la misma velocidad el domingo/ que el viernes con su ajetreo de

compras/haciendo aumentar el tránsito y el consumo/de jugo de caña helado”(Gullar 2008: 127), “Y del mismo modo/que hay muchas velocidades en un/ solo día/ y en ese mismo día muchos días/ así/ tampoco se puede decir que el día tiene un único centro” en este último fragmento, la traslación final del principio de *velocidades convergentes* hacia *otros centros* terminará, por dirigirse —e intercambiarse— a otros significantes del poema —en la ciudad, los objetos, los animales y, al fin, los individuos— hacia la parte final del texto:

la ciudad está en el hombre
pero no de la misma manera
en que un pájaro está en un árbol
no de la misma manera que un pájaro
(la imagen de él)
está/ba en el agua
(Gullar 2008: 145)

La imagen del pájaro que está —en el presente—, va —al futuro— y estaba —en el pasado— en su convergencia verbal en el original portugués demuestra, en nuestra opinión, un movimiento *temporal-retórico* similar al observado en la presencia del *tren sinfónico* de Villa-Lobos en el proyecto de Gullar; gracias a los significantes sonoros de ambos en función *indexical*, en modo análogo al caso de la *Oda* de José Trigo, estos proporcionan una rica identidad figurativa al discurso poético del *Poema Sucio*.

4. MEMORIA: TROPOS DE VAPOR EN IBEROAMÉRICA

A manera de conclusión sólo basta señalar la importancia del tren en su potencial semiótico en ambos casos literarios, en los que en este trabajo hemos observado la evocación de la memoria —histórico/cultural en el caso de José Trigo, histórico/personal en el caso del *Poema Sucio*— mediante el *tren* en cuanto signo complejo, que con sus referentes acústicos de tipo *indexical*, hace de los referentes espaciales y temporales tengan una fuente de metaforización rica y variada, útil en la construcción de tropos narrativos complejos que potencian gradualmente sus posibilidades de significación. Parece que estudios transversales a partir de los medios de transporte, aún tienen un largo recorrido para seguir comunicando y enriqueciendo la crítica literaria iberoamericana.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- DEL PASO, Fernando (2015) *José Trigo*. México : Fondo de Cultura Económica..
- DORIGATTI, Bruno (2010) *Entrevista: Ferreira Gullar, o poeta a os 80* en: *Saraiva Contendo*. vol.1, nº 1, Rio de Janeiro: 30-35.
- GULLAR, Ferreira (2008) *Poema Sucio/el Vertigo del día* (ed. de Paloma Vital y Mario Cámara, traducción al español de Alfredo Fressia). Buenos Aires: Corregidor.
- LUNDEVISK, Artur (1967) *Prólogo: un nuevo mexicano* (traducción de Marina Torres) en: DEL PASO, Fernando (2015) *José Trigo*. México : Fondo de Cultura Económica.
- MARIAFIOTI, Roberto (2004) *Charles S. Peirce: El éxtasis de los signos*. Buenos Aires : Biblos.
- TARASTI, Eero (1995) *Heitor Villa-Lobos, The Life and the Works, 1887–1959*. North Carolina: McFarland.

Atribución-NoComercial-CompartirIgual
CC BY-NC-SA



La verdad detrás del “hombre-camión” y otros híbridos “automovilizados” en *El arco en el cielo* (1967) y *País portátil* (1969) de Adriano González León / *The truth behind the “man-truck” and other “car-driven” hybrids in Adriano González León’s El arco en el cielo (1967) and País portable (1969)*

Anamaría López-Abadía Laya

(pág 105 - pág 111)

Este trabajo explora la crítica que trasunta la metáfora del hombre-vehículo en el cuento *El arco en el cielo* y en la novela *País portátil* de Adriano González León, de cara al discurso hegemónico que acompaña el desarrollo y el uso de sistemas de transporte. A través de una lectura atenta a la relación que mantienen los personajes con los medios de transporte, se revela un intercambio de propiedades y de competencias en que las mutuas limitaciones, lo falible y lo destructivo deshacen la ilusión del progreso sociotécnico. La percepción del tiempo como un desplazamiento sin meta y del espacio como encierro descubre el imaginario desecantado de los personajes. Sin embargo, esta misma conciencia es acicate de reflexión en torno al sentido de la vida y del ser sociotécnico.

Palabras clave: Hombre-vehículo, progreso, González León

With the man-truck of the story *The arch in the sky* and the ‘man-tire’, as it will be nicknamed the protagonist of *Portable country*, Adriano González León deepens a reflection started in his stories *Asphalt-hell* (1962) on the interaction between people and the means of mobility within the framework of the power relations that sustain these interactions. Following the postulate of Bruno Latour in his book *The Hope of Pandora*, which explores the intrinsic relationship between the human and the nonhuman, and that the works of González León fictionalize, this paper explores the criticism within the metaphor of the man-vehicle in the face of the official discourse that accompanies the development and use of transport systems. Some of the relevant aspects to deal with in this context are the perception of time and space in the imaginary of these characters and how they articulate a cultural memory that differs from the progressive and linear version of power entities.