



Hipertexto 10
Verano 2009
pp. 23-34

¿La última aventura? Globalización, nostalgia y el motivo del viaje
en *El último tren* de Diego Arsuaga

Rosana Díaz Zambrana
Rollins College

Hipertexto

“La última joya de la abuela no se vende”

El último tren (*Corazón de fuego*) (Uruguay, 2002) de Diego Arsuaga (Montevideo, 1966) galvaniza un discurso contestatario que se le adjudica por lo general al sujeto juvenil y que, en este caso, es articulado por los viejos. Esta deliberada inversión con respecto a los roles y atributos generacionales da cuenta de las reformulaciones ideológicas típicas de las sociedades neoliberales. En la película, Hollywood ha comprado una antigua locomotora uruguaya del siglo XIX. En un acto de protesta con el fin de salvaguardar el patrimonio histórico, tres de los veteranos miembros de la Asociación de Amigos del Riel deciden robar la locomotora e impedir su traslado a los Estados Unidos. Avalado por su convicción y en la compañía accidental de un niño, el cuarteto se desplaza en tren por el interior del país en un recorrido que metaforiza las modalidades sociohistóricas que se yuxtaponen a lo largo del filme: tradición y modernidad; cultura y mercado; individuo y colectivo; localidad y globalidad.

En el siguiente ensayo, propongo una lectura de *El último tren* en cuanto ejercicio de recuperación nostálgica de un discurso nacionalista, que se revela como extemporáneo y menguante, sólo concebible y más que nada, comandado por un puñado de soñadores de la tercera edad que se aferran a sus ideales “de juventud” y en esa osada iniciativa, ponen de manifiesto las secuelas de los procesos e identidades socioculturales dentro de un contexto de economías y prácticas globales. De modo que resta plantearse, si la construcción nacional es

negociada por un grupo social en un estado crepuscular de decadencia física y simbólica, ¿será entonces ese tren el último delirio de la saga izquierdista latinoamericana? ¿Es esta fuga desorbitada una gestión fútil, descontextualizada y vacua? ¿Es este viaje un testimonio del agotamiento de aventura, un conato de utopía?

Este viraje romantizado de la política revolucionaria latinoamericana en *El último tren* es paralelo al abordaje que hace Luis Duno-Gottberg del filme de Walter Salles, *Diarios de motocicleta* (Brasil, 2004) y su deliberada edificación de un realismo social globalizado y exportable, en lo que se volvería “una invitación a dar un salto abismal a través del tiempo, a fin de reconectar con una ética latinoamericanista y solidaria que para algunos resulta ya remota”. El filme de Arsuaga invierte en una similar estrategia visual y temática: la suavización de extremismos políticos por medio del uso de una generación desfasada y endeble, un viaje sin destino y un sujeto juvenil que se ajusta al funcionalismo capitalista de la sociedad posmoderna.

En *El último tren* la locomotora, también conocida como la 33, sirve para compendiar en cuatro personajes las tensiones y antagonismos generacionales, políticos e ideológicos que resultan de los tiempos de ambigüedad y relativismo cultural. En la misión “expropiatoria” de la 33 se juntan el profesor (Antonio), el mecánico (Pepe), el burócrata (Dante), el capitalista (Jimmy) y el niño (Guito). A pesar de sus aparentes diferencias de clase, los tres primeros son convocados por la misma escala de valores de corte liberal. Los “tripulantes” de esa “nave de locos” dinamizan el drama al transformar el discurso teórico en acción emancipadora. Dentro del filme la consecución de esa praxis se problematiza, dado que la militancia radical de los años 60 y 70 no tiene total cabida en ese mundo que se mueve por los intereses del mercado y las asentadas exigencias de las políticas capitalistas.

Fusión del *road movie* y el *western*: los alcances de una aventura ambigua

El último tren conjuga su razón de ser, el clímax dramático y la resolución final en una larga secuencia de viaje en tren. Sin duda, la estructura y el desarrollo episódico de este filme nos remite al popular género *road movie* y a su función prototípica de catalizar las fases de metamorfosis y aprendizaje del sujeto itinerante. Conjuntamente y haciendo eco de las palabras de Burkhard Polh, “la semántica espacial del viaje en carretera ofrece un modo idóneo para construir y cuestionar un determinado imaginario nacional” (54). Películas como *Guantanamo* (Tomás Gutiérrez Alea; Cuba, 1994), *Una sombra ya pronto serás* (Héctor Olivera; Argentina, 1994), *Estación central* (Walter Salles; Brasil, 1998) e *Y tu mamá también* (Alfonso Cuarón; México, 2002), atestiguan esta habitual correspondencia entre la conformación identitaria, el desplazamiento geográfico y el trazado nacional que singulariza al género de la carretera.

Vale apuntar al hecho que en Latinoamérica los sistemas de intercambio cultural se han caracterizado por una notoria condición migrante, por lo que el *topos* del viaje se torna un oportuno lente para auscultar y exteriorizar la complejidad de las idiosincrasias transcontinentales y los debates de la llamada posmodernidad. El viaje y la pluralidad de experiencias viandantes, sintetizan de forma elocuente la progresiva erosión de las certezas tanto del individuo como de sus coordenadas socioespaciales. Es más, al analizar las cinematografías periféricas de los noventa, Dina Iordanova determina que los fenómenos transnacionales de migración y diáspora han dado paso a un “universo en expansión” donde predominan la fórmula del “itinerario de viaje” y el espacio como “elemento narrativo primordial” que igualmente se politiza proveyendo un modelo para explorar la identidad nacional. De manera que la recreación de un espacio maleable que privilegia el descentramiento y la marginalidad, viabiliza una reconcepción de los significados de la movilidad contemporánea y el reajuste del sujeto a partir de la fluidez de esas inusitadas formaciones.

Este contrapunteo sujeto-espacio, es capital al momento de considerar los niveles simbólicos del desplazamiento. Como acontece en *El último tren* a la par con el cambio físico y espiritual de los viajeros, tiene lugar una traslación del caos de la ciudad hacia la vastedad de los espacios rurales y “en abierto” que invitan a una reflexión determinante. Por ende, la travesía espacial posibilita la gesta de una noción re-estructurante de los valores del viajero y de su entorno antes de la partida que, en el mejor de los casos, serán remodelados gracias a las peripecias del recorrido. A propósito de este alejamiento del centro, Julian Stringer explica la función diferencial del *road movie* en facilitar una maduración de la subjetividad: “Road movie logic maintains that the further you drive from civilization the more easily you can shake off its constraints, the more people you leave behind the closer you can get to yourself” (165).

Debemos considerar que en *El último tren* los viajeros, más bien los fugitivos, “vienen de vuelta” de su vida e incluso, dos de ellos están seriamente enfermos, por lo que aquí el desplazamiento provoca la formulación de nuevos objetivos y estrategias. Digamos que no obedece a la clásica fórmula de escapismo introspectivo, más bien, busca exhortar a aquéllos que no son parte del viaje con el fin de convocarlos a solidarizarse con la ‘causa’ mediante una movilización masiva. Al mismo tiempo, es la última maroma por parte de los veteranos, el acto liberador y afirmativo de una conducta acorde con su antigua beligerancia política. En este respecto, se cumple el rasgo que señala David Laderman sobre el *road movie* como cine cuya temática tiende a ser de contracultura, fundiendo por lo general uno de dos pretextos narrativos: un viaje de búsqueda individual o un viaje de huida después de una acción criminal (17-20). En el filme la “toma del tren” se instala como una maniobra que involucra a los lugareños por vía televisiva o por testimonio ocular y los insta a politizar el robo y tomar partido en el espectáculo mediático de su cobertura. Por medio de la adhesión de simpatizantes que protejan el avance del tren, el viaje expone la urgencia de una concienciación de la dignidad nacional aun cuando ésta sea

encausada por métodos ilícitos y extraoficiales. Para los viejos, autores intelectuales y ejecutores del boicot, el hecho criminal se justifica por el fin que lo ennoblece y que se predica en la pancarta colgada en el tren: “el patrimonio no se vende”.

Por lo general, en el *road movie* el trayecto interior de los personajes va acompañado de interferencias fortuitas que marcan la interacción con el paisaje y se vuelven parte esencial de la aventura. En consecuencia, en la película no habrá una disolución absoluta del origen sino una constante alusión a referencias familiares y al bagaje del pasado, como serían el uso de las fotos o el paso por las refinerías, la cantina de antaño o las estaciones abandonadas, marcas espaciotemporales que evocan el lastre nostálgico que propulsa la acción y encubre el tono de la narrativa fílmica. Para Arsuaga, la convivencia de objetos de los siglos XIX y XX logra asentar una atmósfera de “atemporalidad” en la que se revela con claridad la superposición y en ocasiones, la colisión entre tradición y modernidad:

Es un ámbito en el que la locomotora encerrada se nos presenta como un dinosaurio del siglo de las máquinas, enorme y fuera de lugar. Pero, con el movimiento del dinosaurio, todo empieza a encajar, desde que rompe las puertas que la mantienen cautiva, y los periplos personales empiezan a tener una dirección. (Torrón)

En este sentido, el tren se vuelve una analogía del propio carácter y evolución de sus conductores quienes también se deslizan por una ciudad cambiante y por los vestigios de un pasado en vías de disolución o al menos, en pleno proceso de recodificación cultural y simbólica.

A pesar de los rasgos evidentes que comparte con el *road movie*, para Arsuaga, *El último tren* se acerca más al género del *western* que, por definición, se concentra en contiendas territoriales y en la presencia de la frontera como *locus* de conflicto. En la refundación de los lindes nacionales norteamericanos, este género modelaba la figura errante del hombre de frontera que, a través de su manejo del espacio y su estandarte de valores, presidía una marcha para asentar su poder y heroicidad. Es así que este héroe, exhibe la masculinidad desde la autoridad de una moral intachable y cabal, y aunque doblegue algunos convencionalismos sociales cuando lo crea necesario, lo hará sin transgredir su propio código de honor, y esa reafirmación de su hombría cementa su gravedad representativa.

Como se hace evidente en *El último tren* tanto el desplazamiento como el héroe se magnifican por la dimensión ética de la causa que los sustenta y legitima. La composición de tal figura heroica, es tradicionalmente delineada en el *road movie* como una radiografía o testimonio de la crisis epocal del sujeto masculino (Corrigan 143-144). Inclusive, ese viaje a bordo de la legendaria locomotora pone a prueba la masculinidad juvenil en oposición a la de los veteranos cuya definición de “ser hombre” se mide a través del ímpetu con que manifiestan y defienden sus convicciones. No en balde, a lo largo de la película,

los viejos son una reminiscencia del *hombre nuevo* latinoamericano que antepone el bien de otros por encima del propio sin importar las consecuencias. Un ejemplo de este cambio se muestra en el joven sobrino del profesor, quien se amilana ante las posibles represalias de su involucramiento en el operativo, mientras su tío Antonio lo persuade para que colabore con ellos valiéndose de una calculada agresión a su virilidad: “no te va a pasar nada [...] no te olvides que en la vida hay dos o tres golpes de suerte como mucho [...] no podés seguir siendo un cagón, naciste con un par de huevos” (*El último tren*). El filme no sólo se abre con una asamblea de hombres que votan para decidir la captura del tren sino que el resto de los espacios y motivaciones (el taller, la sociedad-club, la locomotora) se adscriben a una subjetividad exclusivamente masculina que intenta sentar las pautas para una renovación social que se hace cada vez más conflictiva.

Volviendo a los registros del *western*, es pertinente ahondar en los componentes estructurantes del género y desglosar su función en *El último tren*. Por ejemplo, en el *western* prevalece una caracterización convencional del héroe, amparada en su patriotismo y nobleza, y la preponderancia del escenario por donde se desplaza tiende a alegorizar las luchas y dicotomías a nivel social, nacional y político. Para Antonio Castro los tres aspectos constituyentes del *western* son: un viaje como estructura narrativa en concordancia con un progreso mental; la violencia como sistema para dilucidar los conflictos entre los personajes y, por último, la creación de una mitología propia en cuanto a hechos históricos, escenarios y personajes (citado por Pérez Rufí). Entre estas condiciones esquemáticas de género dentro de *El último tren*, la violencia es la única que no se cumple en su integridad, puesto que la empresa de los fugitivos tiene como uno de sus principios el uso de la desobediencia pacífica. Incluso, a través del desarrollo de la tensión dramática, las autoridades rehúyen a la violencia precisamente por la naturaleza y condición física de los infractores. Como alegará Jimmy: “no son delincuentes profesionales sino un grupo de viejos con serios problemas de demencia senil, que además lo hemos chequeado, están medicados, o sea que principalmente son un peligro para ellos mismos” (*El último tren*). De ambos lados, se manifiesta un rechazo a la confrontación armada, sin embargo, Antonio, el cerebro de la operación, enuncia una apología del uso de la violencia en situaciones que ameritan una lucha por la dignidad humana:

la violencia en términos generales le abre las puertas a la represión, pero hay momentos en la historia, en la Historia con h mayúscula en que un acto de violencia es la única salida, la única manera que tienen los hombres bien nacidos para dar cuentas de que no están dispuestos a seguir viviendo de rodillas. (*El último tren*)

De hecho, el tren constituye la platea desde la cual los personajes analizan su proceder, fortifican el complot y encarán al *establishment*. La imponente máquina se hace paso entre el espesor de la selva, como fuerza portentosa que debe superar, al igual que los personajes, una serie de obstáculos para completar satisfactoriamente las facetas de la trayectoria. De

hecho, tanto figurativa como cinematográficamente, esta prominencia de la imagen del tren es una de las peculiaridades del *road movie*: “At times this sense of human-machine interface suggests that the vehicle itself is a character in the film, through special close-ups of the car’s machinery “working” to race down the road” (Laderman 18). A través de *El último tren* se certifica esa reincidida atención al funcionamiento y alcance del tren, en cuanto esta reliquia se afirma como una representación alegórica de la modernidad. Desde este punto de vista, uno de los enfoques vertebrales es la evaluación de la potencia de la maquinaria del tren, en términos de su capacidad para sostener la aventura y el destino último de sus conductores. En este sentido, hombre y máquina, voluntades en tránsito, se imbrican como expresiones esenciales del panorama y lenguaje filmicos: “Car travel in road movies becomes not merely a means of transportation to a destination; rather, the traveling itself becomes the narrative’s primary focus” (Laderman 13). En definitiva, los viejos juzgan el tren como un ente humanizado, centro de la hazaña y por tanto, promesa del triunfo venidero, por lo que Pepe se referirá a ella como: “negrita linda, yo te voy a cuidar muy bien” o “Mi Sophia Loren” (*El último tren*).

Globalización y posmodernidad: las vías muertas de la modernidad

No es fortuito que para su director, el nudo cardinal de *El último tren* sea “lo que siente cada uno de los amigos entre sí, las relaciones, la gente”, transfiriendo el foco de la política al melodrama (Torrón). Nuestra aproximación justamente se vislumbra a la luz de la virazón que se suscita en las ideologías revolucionarias de los setenta por las caídas de los regímenes comunistas en los ochenta y su sistemático reemplazo por la cultura de masas y el hedonismo apolítico.

En *La era del vacío*, Gilles Lipovetsky argumenta que la sociedad posmoderna se caracteriza por experimentar una serie de transformaciones entre las que resaltan la desmotivación política, la eliminación de los trastornos de la edad revolucionaria y la renuncia a las perspectivas de insurrección violenta (129). Esta actitud antisubversiva inherente a la mentalidad individualista se emblematiza en el personaje de Jimmy, el joven empresario que percibe en el negocio del tren la posibilidad de orquestar una lucrativa inversión económica y para quien proteger la vida de los “abuelos” es secundaria al de evitar que la “locomotora sufra el más mínimo rasguño” (*El último tren*). Por lo tanto, tal carencia de involucramiento y compromiso social a favor del narcisismo y beneficio personal respondería a lo que Lipovetsky llama la neutralización o banalización sociales donde sólo la esfera privada sale victoriosa frente a la apatía sobre la *res publica* (51). Incluso, desde la perspectiva del patrimonio nacional, ese deseo de “preservar” el pasado que incita la locomotora, puede apuntar al mismo proceso de humanización de los objetos y personalización del presente tan distintivo de esa “era del vacío” (Lipovetsky 27).

En términos políticos, los veteranos de *El último tren* oscilan entre una ideología de izquierda que no termina de insertarse en los reordenamientos de la posmodernidad y un viaje que inminentemente se dirige por desvío oficial a una “vía muerta”. No debe obviarse que en la película el viaje en tren carece de un destino específico, más bien pareciera que los perpetradores del delito no tuvieran otro objetivo que el de movilizar al tren y crear furor para que “miles de televidentes” vean “esta poderosa máquina romper el portón que la tenía prisionera” (*El último tren*). Así que el profesor explotará concienzudamente la cultura mediática, detectando en el poder sensacionalista de la televisión la solución a la indiferencia colectiva, “[h]ay que ganar la batalla de la prensa” dirá. De esta manera se hilvana una sintonía entre la fuerza organizativa de los veteranos, sus tácticas políticas y la cultura de espectáculo que enmarca las acciones y explicita la nueva dinámica de las comunicaciones globales.

El centralismo de la cultura de masas que, a su vez, modula y determina el carácter de los valores y nexos interpersonales, se constata en la finalidad que persigue Arsuaga con su filme: “Con esta película lo que busco es que la gente se entretenga. Si eso me pone dentro de la franja del “cine de entretenimiento” bárbaro. No tengo ningún prejuicio al respecto” (Torrón). No será gratuito entonces que la locomotora sea vendida a los estudios de Hollywood para servir de accesorio en la industria cinematográfica, a costa de la erradicación de un hito en la memoria histórica uruguaya. En la interpretación de Beatriz Sarlo, la memoria y los relatos de memoria actúan como cura contra la alienación y la cosificación producto de la cultura capitalista (51). Esto explicaría en la película la preeminencia de esa pugna entre la memoria y el progreso, en que el mundo tradicional tiende a privilegiar el compromiso colectivo y el mundo consumista prioriza el capital como aspiración última de realización personal.

Por su parte, Susan Sontag detecta en la susodicha fascinación con el entretenimiento fomentado por la cultura de masas, la imposibilidad de pensar a otro nivel, de esta manera, anulando los conceptos de seriedad y compromiso (citado por García Canclini 196-7). Una de las críticas a *El último tren* es precisamente la sustitución del discurso político por una aventura excéntrica que colinda más bien con la ingenuidad y el delirio: “el mayor problema de *Corazón de fuego* es de orden estrictamente narrativo: a partir del momento en que los héroes abordan la máquina, lo único que ocurre es que los tres van a bordo de ella, festejando la audacia y haciéndose bromas” (Bernades). Ese festejo inicial de los viajeros que nace de la apoteósica escapada, briosa y revolucionaria es suplantado por una fuga languidecida donde los personajes comienzan a dar muestras de deterioro moral, físico y mental. En otras palabras, los rebeldes ven su quehacer dificultado por las limitaciones físicas y estratégicas que les impide terminar juntos el recorrido. La enfermedad de los viejos, como metáfora sintomática de la decadencia ideológica de la sociedad, pone en entredicho la posibilidad concreta del proyecto subversivo que proponen al inicio de la película. Por ejemplo, las intervenciones humorísticas de Dante, personaje que

descarga la comicidad durante la travesía, ahora están embebidas de sobriedad, amnesia y perplejidad. Incapaz de recordar, ya sólo desea saciar su deseo de comer, terminando el viaje en un estado de enajenación feliz. Luego de que, Dante por su enfermedad y Guito por su edad abandonen la locomotora, los únicos que consiguen concluir el viaje son el profesor y el mecánico, el dúo que precisamente aúna al intelectual y al proletario.

Jóvenes y viejos: ¿una oposición o un cruce generacional?

Como hemos establecido hasta ahora, la narrativa fílmica de *El último tren* se erige a partir de la polarización generacional que se consagra en el comportamiento insubordinado que exhiben los viejos en su ilegal escapada. El asunto del tren deviene el crisol donde se negocian las etapas generacionales, a la vez que se entrelazan y contraponen las respectivas diferencias en sensibilidades, saberes, códigos, prioridades y roles. Por un lado, la juventud asume una postura distante y apática mientras, por el otro, los veteranos se sitúan como la fuente de la conciencia colectiva, revitalizando la consigna “el fin justifica los medios”. Ahora bien, uno de los problemas de incorporar con éxito el discurso progresista al que alude la generación de los viejos, se desprende de la ausencia de los jóvenes o su presencia vacilante. Es de notar que es justamente el niño el único capaz de detectar ese posicionamiento *voyeurista* de la colectividad y en su lugar, aboga por una participación civil en asuntos de naturaleza política al arengar: “yo hice lo que tenían que hacer todos los uruguayos en vez de estar mirando, ayudar a que la locomotora se quede en Uruguay porque es de todos” (*El último tren*).

Dentro de la dualidad ideológica que arma el filme, sólo la generación emergente encarnada en Guito puede asumir sin reparos este discurso inclusivo y activista que, de otra manera, parece un anacronismo en boca de los veteranos y más aún en la de la juventud. El traspaso de la batuta salta a los jóvenes de la generación de Jimmy y se posa en el sujeto infantil de Guito. El hecho que este último se autodenomine “parte del grupo”, oficializa una identificación con el protocolo conductual de una generación en declive que bien podría recobrar su vigencia siempre y cuando se actualice su contienda. Aun así, al final de cuentas, el papel de Guito es ser el portavoz que verbalice lo que a los viejos no les fue posible y como arenga Pepe: “Lo que importa es que tú digas todo lo que no pudimos decir” (*El último tren*). O como plantea Arsuaga, la pregunta queda en el aire: “ver qué pasa después con Guito, el niño de la película. Ver de dónde toma él los valores” (Torrón).

En *Emergencias de culturas juveniles*, Rossana Reguillo percibe el sujeto juvenil como una “alteridad radical” o un “otro” cuyo sentido de pertenencia surge de una identificación con un “nosotros” que supera otras diferencias de índole socioeconómicas o regionales: “Todos los grupos sociales tienden a instaurar su propia alteridad. La construcción simbólica “nosotros los jóvenes” instaure diferentes alteridades, principal aunque no exclusivamente,

con respecto a la autoridad: la policía, el gobierno, los viejos, etc.”(Reguillo 41). En el caso de *El último tren*, los viejos difunden la denuncia que han comandado los jóvenes a lo largo de la historia al desequilibrar con su rebeldía extremada los estados y estructuras de orden. La paradoja del filme surge de la atribución y transferencia de esa cualidad desestabilizadora a la supuesta estabilidad adulta de los viejos. Inclusive, para las instituciones como la familia, la escuela o el estado la juventud es contemplada en función de “una categoría de tránsito, como una etapa de preparación” (Reguillo 28). De este modo, el propio Antonio toma como referencia la juventud como estado simbólico y liminal que le servirá para esbozar, incorporar y realizar sus ideales, por ello admitirá: “yo tengo la edad de mis ilusiones”/ “los elegidos de los dioses mueren jóvenes” (*El último tren*). La adscripción a este ámbito juvenil, al menos metafóricamente, no deja de ser problemático, ya que ese segmento sociocultural está marcado por las configuraciones del mercado global como se confirma en el comportamiento de los personajes jóvenes de la película. Es más, el análisis de las identidades juveniles no puede realizarse al margen de una biopolítica del consumo como mediación entre las estructuras y las lógicas del capital y la interpretación cultural del valor (Reguillo 85). En la confluencia de culturas que tiene lugar en el filme, la memoria, el patrimonio, la información y la verdad son ordenaciones relativas y ambivalentes que chocan unas con otras dependiendo del grupo generacional donde operen. Parece ser que la negociación de los valores es un afán escurridizo que no se fragua satisfactoria ni completamente entre grupos heterogéneos. Aun cuando los veteranos logran activar un movimiento colectivo multigeneracional que se manifiesta en la ayuda que reciben de los locales o en la espontánea ovación al momento del arresto, éste se restringe a las comunidades rurales y trabajadoras, sugiriendo que la verdadera solidaridad reside en el pueblo y de ese pueblo deberá surgir el cambio futuro.

La diferencia en la lectura y apreciación de los signos históricos se comprueba en la misma relación con la locomotora, mientras para el mecánico el tren “se maneja con sentimiento” porque “no es una máquina, es una persona”, en la visión del joven capitalista, “era chatarra, chatarra pura” (*El último tren*). Al recriminarle su participación a uno de los colaboradores del robo, Jimmy se basa estrictamente en un factor de edad, lo que confirmaría la incongruencia de la naturaleza del delito con el estereotipo del delincuente: “La verdad que lamento realmente que a su edad se vea involucrado en una cosa tan fea como ésta” (*El último tren*). En el caso de Jimmy el dilema radica más bien en el hecho que las acciones de los veteranos representan una inadecuación y discontinuidad tanto temporal como axiológica:

estamos metidos en esto por la misma razón, amor a los trenes, o no, la diferencia entre los dos es que yo estoy convencido en que no se puede atrasar el reloj de la historia, ¿usted realmente piensa que algún político va a levantar la voz por ustedes?, lamentablemente, no. (*El último tren*)

Asimismo Jimmy representa la prosperidad del *yuppie*, ese ícono cultural de la posmodernidad, a quien Jean Baudrillard describe como “a new race, assured, amnestied, exculpated, moving with ease in the world of performance, mentally indifferent to any objective other than that of change and advertising” (110). Este personaje se guía por la aspiración consumista o por lo que Lipovetsky denomina el “proceso de personificación” donde todo gira en torno a la satisfacción de las apetencias individuales. Con respecto a estos contrastes ideológicos y generacionales, el director Arsuaga aclara: “me parece a mí que lo importante es que los viejos tienen una escala de valores donde lo primordial es cómo se hacen las cosas. Ellos valoran o dejan de valorar a alguien por cómo actúa” (Torrón). Aun cuando en la película se delinea un héroe incólume y consecuente con su proceder, el recrudecimiento de la enfermedad entre los veteranos, menoscaba la verdadera posibilidad de un proyecto de reivindicación nacional y por ende, obstaculiza el surgimiento de una política redentora dentro de la “mentalidad de masa”.

¿Final de viaje?

Cuando el viaje en *El último tren* llega a un inevitable final porque las autoridades reorientan las vías para que el grupo no pueda cruzar la frontera, Antonio y Pepe consideran estrellar el tren en una especie de clausura victoriosa de la aventura. Sin embargo, Antonio, quien se había preparado desde antes del viaje para asumir la posibilidad de morir en la empresa, se retracta en el último momento y ambos cómplices optan por entregarse pasivamente a la policía. Ante la mirada atónita de los lugareños y periodistas, los veteranos son arrestados mientras los presentes se sientan en la vía del tren para impedir que Jimmy se pueda llevar la 33 de vuelta a Montevideo. De este final en apariencia triunfalista, se puede deducir una propuesta moderada en la que no se llega al exceso de una inmolación heroica ya que terminaría siendo un acto inefectivo e inútil dentro de la nueva escala de valores que trae consigo el neoliberalismo y la cultura de masas. Es decir, la resistencia ideológica de los viejos se restringe a los parámetros de una militancia comedida que integra el deseo de una política más bien pacifista, conciliadora y *light*.

En conclusión, *El último tren* intenta reformular el problema del patrimonio y la memoria nacional partiendo de una coyuntura generacional durante un viaje que insiste en aprehender el pasado retomando el espíritu combativo típicamente atribuido a los jóvenes. En la conceptualización de un viaje centrífugo y en instancias, melancólico, los personajes se sitúan como símbolos ejemplares de una ética coherente con juicios valorativos, audacias y eslóganes de otra época que ayudan a revelar los tráficos dicotómicos entre tecnología y naturaleza, modernidad y posmodernidad, cultura y mercado, rebelión y negociación. Sin embargo, esta “gesta libertaria” de los viejos se vuelve una alternativa caduca que, más bien es percibida como una *última* aventura, frenética y romántica, antes de la amnesia nacional y la muerte definitiva de una conciencia colectiva y solidaria.

Obras citadas

- Baudrillard, Jean. *America*. Trad. Chris Turner. London: Verso, 1988.
- Bernades, Horacio. "Cuatro argentinos a bordo de una legendaria locomotora uruguaya." *Página 12* 22 de agosto 2002. 6 de abril 2008
<<http://www.pagina12.com.ar/diario/espectaculos/6-9178-2002-8-22.html>>
- Cendrós, Teresa. "Entrevista Diego Arsuaga: Estamos condenados al fracaso." *Barcelona* 22 de noviembre 2002. 5 de abril 2008
<[http://www.elpais.com/articulo/cine/Arsuaga/ Diego/estemos/condenado/s/fracaso/hay/pelear/elpepuculcin/20021122elpepicin_4/Tes?print=1](http://www.elpais.com/articulo/cine/Arsuaga/Diego/estemos/condenado/s/fracaso/hay/pelear/elpepuculcin/20021122elpepicin_4/Tes?print=1)>
- Corrigan, Timothy. *A Cinema Without Walls: Movies and Culture alter Vietnam*. New Jersey: Rutgers UP, 1991.
- Duno-Gottberg, Luis. "Notas sobre *Los diarios de motocicleta* o las travesías de un Che globalizado." *Espéculo* Núm. 29 (2005). 15 de abril 2008
<<http://www.ucm.es/info/especulo/numero29/diarmoto.html>>
- García Canclini, Néstor. *La globalización imaginada*. México, D.F.: Paidós, 2001.
- Heller, Ágnes y Ferenc Fehér. *Políticas de la postmodernidad: ensayos de crítica cultural*. Trad. Montserrat Gurguí. Barcelona: Ediciones Península, 1998.
- Iordanova, Dina. "Displaced? Shifting Politics of Place and Itinerary in International Cinema." *Senses of Cinema* Vol. 14 (2001). 10 de abril 2008 <<http://www.sensesofcinema.com/contents/01/14/displaced.html>>
- Giménez, Fermín. "El último tren: presentación." *Cine Club Universitario de Almería* 10 de febrero 2008. 10 de abril 2008
<http://209.85.165.104/search?q=cache:WUZMDm7RSUIJ:www.asafal.com/pdf/ficha_ultimo.pdf+el+ultimo+tren+locomotora&hl=en&ct=clnk&cd=2&gl=us>
- Laderman, David. *Driving Visions: Exploring the Road Movie*. Austin: University of Texas Press, 2002.

Pérez Rufí, Patricio. "Estructuras y motivos del western en la road movie: *Río Rojo* vs. *Las aventuras de Priscilla, reina del desierto*." *Area abierta* Núm. 18 (2007): 1-8.

Polh, Burkhard. "Rutas transnacionales: la road movie en el cine español." *Hispanic Research Journal* 8.1 (2007): 53-68.

Reguillo Cruz, Rossana. *Emergencia de culturas juveniles*. Buenos Aires: Norma, 2000.

Sarlo, Beatriz. *Tiempo pasado: cultura de la memoria y giro subjetivo*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2005.

Stringer, Julian. "Exposing Intimacy in Russ Meyer's *Motorpsycho!* and *Faster Pussycat! Kill! Kill!*" *The Road Movie Book*. Eds. Steven Cohan and Ina Rae Hark. New York: Routledge, 1997. 165-78.

Torrón, Andrés. "Apuesta a la imagen." *La república* 2 de junio 2002. 10 de abril 2008
<<http://www.larepublica.com.uy/larepublica/2002/06/02/nota/81532>>