

MÁS ALLÁ DEL TREN: ESTRATEGIA NARRATIVA PARA DIVULGAR LA HISTORIA CULTURAL DE LOS FERROCARRILES EN MÉXICO

BEYOND THE TRAIN: A NARRATIVE STRATEGY FOR DISSEMINATING THE CULTURAL HISTORY OF RAILWAYS IN MEXICO

Jonatan Moncayo Ramírez¹

En el contexto de la conmemoración del 150 aniversario del Ferrocarril Mexicano se creó el blog “Más allá del tren”, un proyecto desarrollado desde el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, específicamente por el Departamento de Curaduría de Colecciones del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, el cual consiste en investigar y divulgar la historia cultural de los ferrocarriles en México.

Con la irrupción y proliferación de los caminos de hierro, los hombres y mujeres del siglo XIX transformaron radicalmente tanto las dinámicas de su vida cotidiana como las percepciones y representaciones de su entorno. Su relevancia radica en que las y los lectores de este blog descubren diversas historias conectadas, las cuales nos ayudan a comprender lo local desde lo global y lo global desde lo local. Más importante aún es que el blog es en lugar para encontrar respuestas contundentes y también para llevarse consigo múltiples interrogantes.

Este espacio es una herramienta que permite visibilizar y poner en valor las particularidades y riquezas del vasto patrimonio cultural ferrocarrilero de México. Por consiguiente, también se nutre de las estrategias de investigación y divulgación que se han diseñado desde el ámbito de la educación patrimonial.

Cada entrada, además del título correspondiente, cuenta al inicio con un resumen y con la indicación del tiempo estimado de lectura (de 5 a 10 minutos). Esto quiere decir que se trata de textos breves, acompañados de 2 a 3 ilustraciones, que permiten una lectura ágil y amena.

Coincido con Ivan Jablonka que la escritura de la historia no puede reducirse a una simple técnica; más bien hay que asumirla como una elección, como una posibilidad de escritura. En su formidable libro *La historia es una literatura contemporánea*, Jablonka enfatiza que la historia no tiene como finalidad reflejar lo real “lo más fielmente posible”, sino explicar y producir

conocimiento. Así, el valor de la historia no se encuentra en un acontecimiento, personaje o periodo, sino en la capacidad del historiador de formular las preguntas adecuadas, aquellas que inciten reflexiones y fomenten una apertura al diálogo.

En la medida en que la historia es un razonamiento que busca comprender, retomando lo apuntado por Jablonka, admite diversos tipos de soportes y formas narrativas, desde ensayos académicos hasta exposiciones, películas, novelas, cómics, blogs, y un largo etcétera. Dicho de otro modo, el género académico es una forma de historia entre muchas otras. Con esto en mente, el blog “Más allá del tren” se asume como una estrategia narrativa para divulgar la historia cultural de los ferrocarriles en México.

La primera entrada del blog se publicó el 16 de febrero de 2023 y en menos de ocho meses se consiguieron, provenientes de 15 países, poco más de mil visitas. Entre las entradas publicadas se encuentran:

- Punto de partida
- El Ferrocarril Mexicano y el sueño magnético
- Atronadores aplausos, frenéticos vivos
- Una larga y fascinante historia
- Narrar lo vivido, lo visto y lo visitado (parte 1 y 2)

Como ejemplo del contenido publicado en el blog compartimos con ustedes una de las entradas, además de extender una invitación para que visiten directamente su página:
<https://mادتren.hypotheses.org/>.



“Puente de Metlac”, en Elisée Reclus, The Universal Geography: earth and its inhabitants, vol. XVII, Mexico, Central America, West Indies.

EL FERROCARRIL MEXICANO Y EL SUEÑO MAGNÉTICO

La inauguración del Ferrocarril Mexicano incitó charlas y rumores en todos los niveles del entramado social. Más allá de lo efímero de las festividades, el anhelo por conocer si el ferrocarril permitiría afianzar un mejor futuro para México llevó a hombres y mujeres a realizar previsiones de todo tipo.

Tiempo de lectura: 6 minutos

Antes de iniciar, me gustaría dejar en claro que en el contexto de la conmemoración del 150 aniversario de la inauguración del Ferrocarril Mexicano, a lo largo del año 2023 todas las entradas de este blog tendrán como fuentes primordiales las crónicas, editoriales y noticias plasmadas en las publicaciones periódicas mexicanas del año 1873, aquellas que hicieron visible la relación que se entretecía entre una sociedad que comenzaba a transformarse y una vía férrea que unía a la capital de la República con el puerto de Veracruz.

La inauguración del Ferrocarril Mexicano (ocurrida el 1 de enero de 1873) fue descrita, en términos generales, como un “gran acontecimiento”. Además de los rostros joviales de las autoridades, encabezadas por el presidente Sebastián Lerdo de Tejada (“contento como no lo habíamos visto nunca”), algunos cronistas hicieron énfasis en el ir y venir de trabajadores anónimos, quienes desde días anteriores y completamente exhaustos buscaban dejar listos todos los preparativos para que fuese exitoso el viaje inaugural. Todas las miradas estaban

atentas a lo que sucedía en la estación de Buenavista. Desde el momento en que se llevó a cabo la bendición del ferrocarril por parte del arzobispo don Pelagio Antonio de Labastida y Dávalos, a la estación “asistió una selecta y numerosa concurrencia”.² Con el pasar de las horas y ante el incremento del barullo debido a “la multitud de curiosos que concurrieron al acto”, las labores, ya de madrugada, tuvieron que efectuarse contra reloj: “Varias hogueras encendidas iluminaban con su luz rojiza a los grupos de trabajadores, que con esfuerzos verdaderamente atléticos preparaban todo lo concerniente al principio de la festividad”.³ En otra entrada comparemos las distintas versiones plasmadas en los periódicos en relación con dicha inauguración. De momento, conformémonos con señalar que a las 5 de la mañana del 1 de enero de 1873 el silbido de la locomotora anunció el viaje que estaba por iniciarse rumbo al puerto de Veracruz.

Lo que me interesa destacar es que además de centrar nuestra atención en el momento festivo, aquella inauguración también tiene que analizarse desde el ámbito de la incertidumbre. Manuel Tornel, colaborador del periódico *El Correo del Comercio*, enfatizó que si bien no podía negarse el regocijo ocasionado por aquel acto inaugural, tampoco podía ignorarse la ansiedad que se encontraba generalizada en “todas las clases de la sociedad” debido al “desengaño que constantemente hemos tenido”. Las promesas de cambio por parte de los diversos gobiernos eran algo más que recurrentes, al igual que la “intervención de las armas” para solucionar los conflictos. Ante un pueblo exhausto, Tornel dejó entrever que la inauguración del Ferrocarril Mexicano era una suerte de “tabla de salvación” para México, cuya resistencia y estabilidad aún debían ponerse a prueba. Más allá de los anhelos de modernidad, en realidad no había garantías tangibles referentes a que la vía férrea sería capaz de impulsar la reconstrucción material de la sociedad y, más importante aún, estar a la altura de “las exigencias públicas”.⁴

Aquella zozobra se hizo evidente desde antes de que saliese el primer tren de Buenavista rumbo a Veracruz. Miguel M. Morales, desde el periódico *La Bandera de Juárez*, no tuvo resquemor en señalar que “tal parece que a todo lo que pone la mano el gobierno se malea, y lo bueno se vuelve malo, y lo fácil de hacer, imposible”. Al parecer la inauguración del Ferrocarril Mexicano, además de los vítores, bailes y fiestas, se realizó en medio del caos y de una pésima organización. Los invitados a aquel evento debían recibir previamente un boleto. No obstante, de los 700 boletos emitidos, una cantidad importante no llegó a las manos indicadas: “más de cien personas invitadas por la empresa no han recibido sus boletos, y éstos se andan vendiendo a cuatro pesos por donde quiera”.⁵

Si la corrupción y amaño tenían lugar desde el mismo instante de su inauguración, muchos se preguntaban ¿cuál sería el futuro del Ferrocarril Mexicano? Por doquier se lanzaban presagios tocantes a cómo se transformaría México con aquel camino de hierro. Muchas de aquellas predicciones se realizaban tras las lecturas de las crónicas que daban cuenta de los pormenores de aquel primer viaje. Lo único cierto es que tanto la inauguración como las crónicas se comentaban y discutían ampliamente por todos los estratos sociales. Para muestra de esto, remito a los lectores al texto titulado “Magnetismo y espiritismo”, firmado por Nembo en La Bandera de Juárez, publicado el 6 de enero de 1873. Desde la ficción, el autor nos permite observar cómo el ferrocarril comenzaba a integrarse poco a poco en las dinámicas y prácticas culturales de aquella sociedad mexicana.



Jesuitas, *El espiritismo en el mundo moderno*, traducción de La Civiltà Cattolica, Puebla, Tipografía del Colegio de Artes y Oficios, 1876.

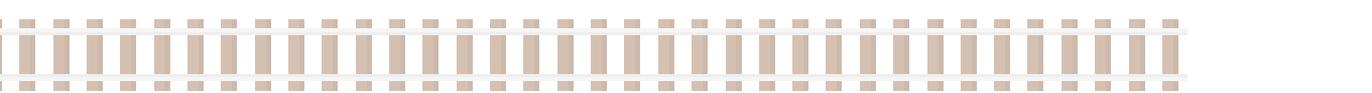


“MADAM, I WISH, IF YOU PLEASE, TO CONSULT THE SPIRITS.”

“Sesión espiritista”, en John Henry Anderson, The Fashionable Science of Parlour Magic... To which is added ... the magic of spirit rapping, writing mediums and table turning, p. 75.

La narración nos muestra al escritor deambulando en la noche por las calles de la Ciudad de México, inmerso en sus cavilaciones al tiempo que disfruta del espectáculo de las sombras que distraen su imaginación con “mil imágenes de falsedad”. Al poco tiempo se topa con un conocido, quien luego de estrechar su mano e intercambiar un par de palabras, lo invita a la casa de la señora Lola Salazar, donde se estaba preparando una sesión de espiritismo y sonambulismo magnético. El escritor, sumamente escéptico, es sabedor de que dichas sesiones se multiplican por doquier en las sociedades modernas, las cuales adoptaban el sonambulismo magnético como mecanismo para adentrarse en los enigmas del futuro. Dicho de otro modo, se suponía que el sonambulismo magnético era capaz de brindarle a ciertos elegidos “una penetración profética”.

El escritor y su amigo llegaron a una casa elegante, donde fueron recibidos por la señora Salazar, “una viuda rica y hermosa” con intensos ojos azules, que tenía alrededor de 28 años. La médium estaba determinada a convertir al escritor y rectificarlo de sus falsas creencias. El ambiente era el idóneo, pues “el gabinete, la atmósfera, la luz, todo estaba impregnado de ese fluido imponderable que penetra los seres orgánicos y aún la materia al parecer inerte, produciendo en sus movimientos y reacciones los fenómenos más admirables”. Al poco tiempo llegaron otras personas que también formarían parte de la sesión. Dos jovencitas, parientes de la señora Salazar, completaron la concurrencia femenina. También se unieron “un poeta que sólo escribe en los álbumes de sus amigas, un abogado sin clientela y otro individuo que a la legua olía a caballero de industria”.



Antes de que iniciara la sesión, el escritor apuntó que la conversación de todos los asistentes se centró (de manera apasionada) en el tema del momento, aquello que estaba en boca de todos, es decir, “la inauguración del ferrocarril”. Al poco tiempo se recomendó el mayor silencio. Como era común, todo comenzó con una fuerte sacudida de la mesa luego de evocar al espíritu elegido. Debido a que el vapor estaba de moda, se decidió invocar a Robert Fulton (1765-1815), aquel ingeniero e inventor estadounidense que desarrolló el primer barco de vapor. La señora Lola Salazar le pidió al escritor que formulase la primera pregunta, quien, ni tardo ni perezoso, consultó lo siguiente: “¿Mejorará México con el establecimiento del ferrocarril de Veracruz?” Lola fue interpretando la respuesta: “Si a los adelantos materiales se agregan la virtud, la justicia y la verdadera libertad, llegareis al apogeo de la dicha; pero si de mis compatriotas sólo imitáis el amor a los dólares, seréis pronto borrados del catálogo de las naciones”. Al poco tiempo también se cuestionó: “¿Qué hace en este momento el cuerpo expedicionario que salió a la inauguración recreativa del ferrocarril?” La respuesta, luego de estremecerse la interpelada, fue: “sudan, bailan, beben, adulan y reniegan”.

El escritor tuvo que dejar de insistir fingiendo que quedaba satisfecho con la lucidez del sueño magnético de Lola Salazar, pues a todas luces aquellas respuestas formaban parte de las narrativas que estaban plasmadas en las editoriales y crónicas de los periódicos que circulaban por aquellos días. Por consiguiente, lo que me interesa enfatizar es que la inauguración del Ferrocarril Mexicano también tiene que observarse desde el ámbito de la incertidumbre de aquellas mujeres y hombres, desde todas aquellas conversaciones que se generaron en diversos espacios y que alcanzaron a todos los niveles del entramado social, así como las dudas, inquietudes y esfuerzos por predecir si México mejoraría luego de quedar inaugurado aquel primer camino de hierro que unía a la capital de la República con el puerto más importante del país.

Citas

[1] Jefe de Departamento de Curaduría de Colecciones del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos-CNPPCF. Contacto: jmoncayor@cultura.gob.mx

[2] Miguel M. Morales, "Bendición del ferrocarril", en *La Bandera de Juárez*, 1 de enero, 1873.

[3] *El Siglo Diez y Nueve*, 1 de enero, 1873

[4] Manuel Tornel, "Ansiedad pública", *El Correo del Comercio*, 4 de enero, 1873.

[5] Miguel M. Morales, "¡Ah orden!", *La Bandera de Juárez*, 1 de enero, 1873.