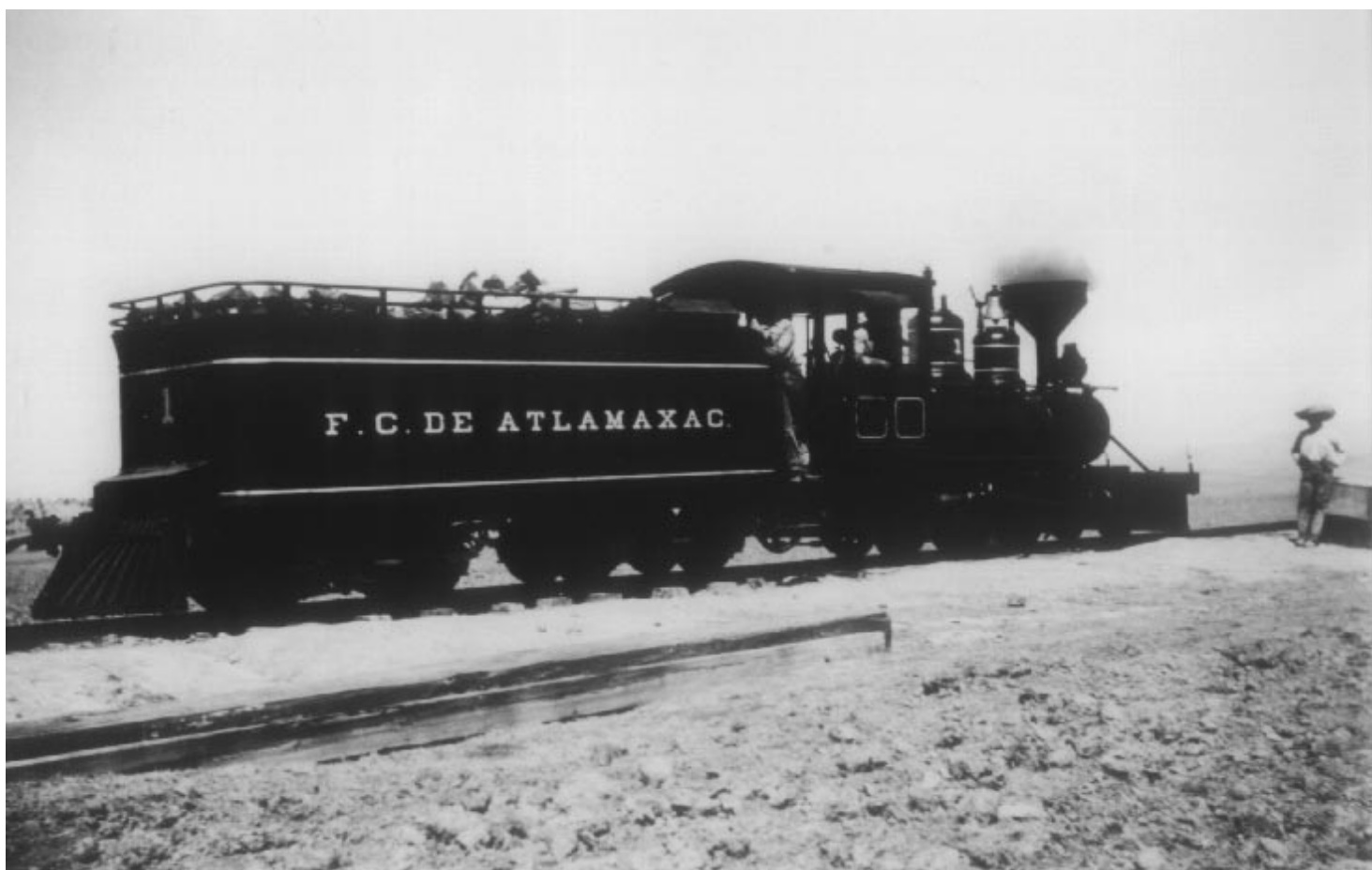


# Después de los ferrocarriles ya nada fue igual

*Cronistas, viajeros y caminos de fierro en el siglo XIX*

Sergio Ortiz Hernán



Locomotora de vapor del Ferrocarril de Atlamaxac



Tripulación en la locomotora de vapor número 64

Hace 151 años, una locomotora importada de Bélgica reveló a los mexicanos las maravillas de la rueda y el vapor. Llamábase *La Veracruzana* y pesaba menos de 20 toneladas. Durante 18 minutos de asombro y vértigo condujo a 200 pasajeros a una velocidad media de 40 kilómetros por hora desde Veracruz hasta los Llanos del Molino, a 11.5 kilómetros del puerto. Comenzaba así, modestamente, la era del vapor en nuestro país.

Transcurrieron luego 17 años de rebeliones y guerra civil, de intervenciones extranjeras y de un imperio impuesto por el ejército francés. Con la derrota de Maximiliano y sus partidarios se logró la segunda independencia y fue posible reanudar en firme la construcción ferroviaria. En diciembre de 1872 quedó por fin concluido el Ferrocarril Mexicano, que iba de la capital de la república hasta Veracruz. Tenía 424 kilómetros de vía principal y 47 kilómetros más del ramal Apizaco-Puebla. Fue la primera línea completa y pronto tuvo importantes efectos de todo género. Desde luego, resultó estratégica para facilitar el tendido de las nuevas troncales que surcarían el altiplano, a partir de 1880, hasta Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez) y Nuevo Laredo. Al concluir el porfiriato, las ciudades y regiones más pobladas, las de mayor densidad

cultural, política y socioeconómica del país, estaban comunicadas entre sí y con los puntos más importantes de fronteras y litorales por una red federal de casi 19 300 kilómetros de longitud.

Con la línea a Veracruz se había logrado lo que parecía imposible; quedaban atrás los años terribles y volvía la esperanza de paz y prosperidad, tanto tiempo negada por una historia cruenta y trágica. Al fin silbaba la locomotora entre la cuenca lacustre de México y el mar veracruzano. Con tan plausible motivo, el 31 de diciembre de 1872 se entonó solemne el *Tē Deum* en la Catedral Metropolitana. Poco antes, el arzobispo Labastida y Dávalos había dado su bendición al “emisario del progreso” en las instalaciones provisionales de Buenavista. Los testigos presenciales dijeron que las dos ceremonias religiosas resultaron muy lucidas.

“Los amigos periodistas” se ocuparon muy profusamente del magno asunto ferroviario, reseñaron con minucia todo lo ocurrido: las ceremonias, los preparativos, el ambiente de fiesta en la ciudad, el viaje mismo, los homenajes del trayecto y la llegada a Veracruz. Durante 15 días no cesó de funcionar el telégrafo con los despachos que daban cuenta de bailes y banquetes, salvas de artillería y repicar de campanas, saluciones, discursos, música y flores por doquier.

Sergio Ortiz Hernán fue director del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Es autor de múltiples textos relacionados con los trenes y su entorno, como son los dos tomos de *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, actualmente se dedica a estudiar la presencia del ferrocarril en la literatura. La labor de Ortiz Hernán ha impulsado de manera sobresaliente el rescate del patrimonio ferrocarrilero del país. Fotos tomadas del archivo del Museo Nacional de Ferrocarriles Mexicanos.



Conforme al programa elaborado por la empresa ferroviaria, el 1º de enero de 1873 saldrían de Buenavista dos trenes: uno a las cuatro de la mañana y otro al cuarto para las seis. El primero, el presidencial, se formó con varios coches de manufactura inglesa, todos de primera clase. Cerraba el convoy el vagón construido especialmente para Maximiliano, quien nunca lo pudo

disfrutar. En cambio, don Benito Juárez lo utilizó varias veces, en paz y con placer.

Joaquín Gallo, redactor de *El Siglo XIX*, relató así algunos de los acontecimientos previos al viaje inaugural:

Ayer por la noche la estación de Buenavista presentaba un aspecto muy interesante. Varias hogueras encendidas iluminaban con su luz rojiza a los grupos de trabajadores que con esfuerzos verdaderamente titánicos preparaban todo lo concerniente al principio de la festividad que hoy tiene lugar[...]. A las cuatro de la mañana, los entusiastas repiques y la prolongada salva y gritería anunciaron que el Presidente de la República había salido de Palacio.

El señor Lerdo de Tejada se presentó en el lugar de salida del tren, contento como no lo habíamos visto nunca. Había rejuvenecido, la más franca alegría brillaba en sus ojos y estrechaba con efusión la mano de sus amigos.

De creer a ese reseñista entusiasmado, el ferrocarril no sólo constituía “la llave del futuro”, como casi todos estaban dispuestos a admitir; sus fumarolas y vapores también surtían efectos similares a los de la fuente de la eterna juventud...

Salvo incidentes menores, el recorrido iniciático se realizó con toda felicidad. Alfredo Bablot, redactor de *El Federalista*, lo consideró un “espectáculo horriblemente hermoso”: “la locomotora y la inmensa cauda de vagones van casi constantemente orillando abismos que causan vértigos. A veces el camino está tallado en la roca viva”. Enrique Chávarri (Juvenal), de *El Monitor Republicano*, reseñó la llegada a Veracruz, a las ocho de la noche del 2 de enero de 1873:

El entusiasmo es indescriptible. Esta noche hay baile. Hemos pasado por el gran puente de Metlac, la obra más grandiosa de la línea. La ciudad es un ascua de luz. Hay cortinas en todas las casas, vivas en todos los labios. Veracruz se ha vuelto un corazón generoso...

La opinión general era de júbilo, de máxima exaltación. Juan A. Mateos recogió en las páginas del periódico que dirigía García Torres el sentir que dominaba los ánimos:

¡El gran sueño de esta generación está realizado!

[...] Ved ese tren inmenso, rodeado de nubes, descender de la gigante mesa central, como un monstruo de tempestad, a las playas del océano. ¡Qué espectáculo tan maravilloso!...

Hoy nos puede parecer desmesurado entusiasmo tan unánime. Sin la experiencia de aquellos hombres que lucharon por consolidar una nación, sin el conocimiento directo de los tremendos obstáculos que superaron, resulta difícil entender el fervor que prodigaron a la innovación tan anhelada de la rueda y el vapor. Quizá, para aproximarnos a esa comprensión, debamos recordar cómo eran el transporte y los caminos antes del ferrocarril. La precariedad de este servicio y de los medios para realizarlo entorpecían el desarrollo de la industria incipiente, retrasaban la agricultura, encarecían el abasto de los bienes más necesarios y constituían un obstáculo ingente para la movilidad de las personas. Manuel Payno escribió:

En México para hacer un viaje de 100 leguas hay que vencer grandes dificultades, y las gentes demasiado temerarias que emprenden una caminata hasta [...] Zacatecas, Durango o Sinaloa, tienen que hacer muchas semanas antes inmensos preparativos; se despiden de todos sus amigos; limpian las armas, que olvidadas y mohosas han reposado tal vez años enteros en un rincón de la alcoba; ajustan criados; disputan con cocheros y arrieros; hacen fuertes desembolsos para el arreglo y conducción de todo su equipaje y, por último, nunca parten de México sin recibir tiernos adioses de sus familias...

Sólo se viajaba cuando no había otro remedio. Y no otro le quedó a Guillermo Prieto en agosto de 1842 cuando emprendió su “viaje estupendo, artístico, sentimental” a Zacatecas para asumir su cargo de Visitador de Tabacos. Rumbo al Norte se enfrentó a la temida cuesta de San Antonio Tula: trechos de lodo negro, pesado y pegajoso; tramos de roca viva y de lajas como engastadas en la tierra; curvas peligrosas y profundos voladeros, en suma, tormentos y peligros para pasajeros, mulas y carruajes. La marcha fue “atroz, rápida, incontenible, tremenda”, escribió Fidel (seudónimo de Prieto). Tal vez por ello añadió que no sabía a quién agradecer el nombramiento y el viaje: si a amigos o a enemigos.



Moneda conmemorativa de la inauguración del Ferrocarril Mexicano

Los mexicanos no conocían su patria y se desplazaban muy poco por ella. Prieto y Altamirano se refirieron a esto con frecuencia, y consideraron que el lamentable estado de caminos y transportes era, en gran parte, la causa del atraso del país. El primero lo resumió así: “Los mexicanos lo último que sabemos es nuestro país; porque se palpa que en menos tiempo, con menos privaciones y peligros, se camina de México a La Habana, que de México a Zacatecas...”. Y Altamirano, no sin humor, dijo:

Las gentes de las antiguas provincias centrales hablaban de México como nosotros hablamos hoy de Pekín o de Singapur; y [...las de] Chihuahua, Durango, Sonora y Sinaloa pensaban mucho antes de emprender un viajecito a la metrópoli, que duraba cinco meses, si es que dejaban concluirlo los salvajes que atacaban las caravanas en los desiertos.

La línea de México a Veracruz demostró que el ferrocarril sí podía existir y funcionar en el país. Sus ventajas fueron muchas y palpables; aparte de los efectos socioeconómicos directos e indirectos, quizá lo más impresionante para el

público fue la disminución del tiempo de recorrido, sin olvidar el aumento evidente de la comodidad. Ya con la diligencia se había recortado el trayecto a tres días y medio, pero esto no beneficiaba el transporte de mercancías. La carga requería por lo menos de 15 a 21 días en época de secas para llegar desde Veracruz a la Ciudad de México. Con el tren, el tiempo se redujo a 18 horas, sin que importara mayormente si llovía o no.

Con el ferrocarril comenzó el turismo, el viajar por placer o por afán de aventura y conocimiento. Los atractivos que disfrutaban los turistas en el estado de Veracruz valían la pena. Las cuatro ciudades principales de la entidad permitían que los viajeros del altiplano se maravillaran “ante la presencia de la tupida flora tropical en los ámbitos urbanos”, como señaló con acierto don Luis González. Además se tenía el asombroso descenso de las Cumbres de Maltrata. Alberto Lombardo, el primer compatriota que vio a Oscar Wilde (a bordo de otro tren que también cruzaba hermosos parajes de montaña, en Utah y Nevada), lo apreció así, en un amanecer de 1882:

Al tinte alegre de la luz de la mañana comenzamos a disfrutar el hermoso espectáculo que ofrecían las Cumbres en su descenso. Selvas pobladas de pinos, arbustos que se disputaban los costados

de la montaña, puentes irguiéndose atrevidos con sus pies en el abismo, túneles multiplicados queriendo descubrir los secretos de aquellas masas de granito y pórfido; y más allá las casas de Maltrata, que desde la altura parecían microscópicas, y el Pico de Orizaba que se levantaba orgulloso hacia el cielo con la frente cubierta de su eterna diadema de brillantes. El convoy del ferrocarril corría por aquellos declives como una inmensa serpiente que se enroscase entre las peñas...

Pero no todos viajaban igual; el 21 de noviembre de 1882, Manuel Gutiérrez Nájera fue invitado al recorrido con el que se inauguraría el ramal de Guanajuato. En el tren especial viajó con ilustre compañía: ministros, gobernadores, plenipotenciarios extranjeros, generales “y los miembros más caracterizados de la prensa”. Después de almorzar, y “sólo por disipar el sueño”, recorrió los vagones:

El primero era el dedicado a los ministros. Es un vagón habitación con sala, alcoba, tocador y cuatro amplios camarotes. Hoy no se viaja, la locomotora nos arrastra con casa y todo. El viajero puede llevar sus libros, sus pantuflas, su mujer y su gato. Parece que no vamos camino de Guanajuato, sino que Guanajuato viene hacia nosotros.



Tripulación junto a la locomotora de vapor en la estación de Chapingo

[...] Tras el vagón de los ministros iba el vagón comedor. Desde el amanecer la mesa estuvo servida [...] Caminaban enseguida dos vagones para los invitados e iba al fin el vagón de las señoras.

En muy distintas condiciones viajó en 1883 Jules Joseph Leclercq a la misma ciudad visitada por nuestro poeta el año anterior:

En México, como dondequiera, un vagón de tercera clase es un interesante objeto de estudio. No son agradables, y no es recomendable mirar demasiado cerca los bancos de madera. Sin embargo, se encuentra ahí una pintoresca variedad de tipos populares, indios, mestizos y españoles.

Aparte del indudable interés etnológico, ese vagón de tercera estuvo sin duda enganchado a un tren de los llamados “lecheros”, ya que el viajero y cronista francés “sólo” tardó 10 horas en recorrer los 65 kilómetros que separaban a Lagos de Silao.

Desde el tren, el paisaje y la naturaleza de México se pudieron apreciar con nuevos ojos. Del otro lado de la ventanilla, como en un gigantesco y móvil diorama, estaba la vida de los mexicanos para captarla desde distintas perspectivas y para tomar conciencia de sus tremendas

desigualdades. Así lo hizo Justo Sierra Méndez, en ocasión del viaje que emprendió a los Estados Unidos hace más de un siglo:

Lo triste y lo encantador en nuestro país son estos contrastes de civilización refinada y de incultura absoluta, de climas que se atropellan en una escalinata de montañas, de ciudades y soledades, de desiertos muertos de sed que se pueden contemplar paladeando un vaso de limonada fría y deliciosa...

Más lírica es la visión de Ángel de Campo, el célebre Micrós, quien también se rindió a la fascinación de los trenes y los integró a la naturaleza, como si fueran seres vivos:

Las luciérnagas trazan su madeja luminosa al volar, y lejos se oye el repique de cascabeles de los trenes; al lado opuesto, un silbido largo de ferrocarril; una cauda de chispas y la rápida aparición de una hilera de vagones que se pierde en una curva.

Como parte inseparable de ese paisaje y de esos contrastes, estaban los ferrocarriles. Se extendieron por gran parte de nuestro territorio, uniendo lo antes disperso o fragmentado. Junto con ellos se incorporaron a la vida, al paisaje y a la cultura nacionales todos los elementos huma-



Pasajeros en la entrada de un vagón de madera tipo *Palace*

nos, físico-mecánicos, arquitectónicos, de ingeniería, de administración, de economía y de logística en que se corporiza la actividad ferroviaria, elementos sin los cuales ésta es imposible; y en primer lugar, los ferrocarrileros, con su enorme variedad de oficios, especialidades y ocupaciones, algunas ya de alta tecnología.

Pertencen también al paisaje ferroviario las estaciones, esos sitios rumorosos, tan entrañables para muchos, no sólo por lo vivido, sino también —y sobre todo— por lo soñado al amparo de sus airosos cobertizos, entre silbantes fumarolas de vapor y premiosos llamados de campanas... Y de nuevo acudimos a Micrós; en el cuento “Prosa pequeña”, de sus *Ocios y Apuntes*, relata la historia de un amor que se frustra dolorosamente por la traición de un amigo. Aparece el animado mundo ferroviario de una estación de pueblo y es allí donde se tejen los dulces recuerdos y el triste desenlace, cuando la amada no llega. Y cosa notable, Ángel de Campo aparece como precursor de la certera estrofa de *La Suave Patria* (Y en el barullo de las estaciones,/ con tu mirada de mestiza, pones/ la inmensidad sobre los corazones). En efecto, Micrós inicia así su relato:

Era aquél un barullo indescriptible: se cruzaban en el lodazal los coches de alquiler con los carros

del Exprés, corrían los cargadores llevando bultos a cuestas; [...] paseaban los curiosos, corrían los empleados y las carretillas, cargadas de baúles, cestos y huacales, amenazaban desplomarse violentamente impulsadas. ¡Qué animación! ¡Qué claridad la de los focos eléctricos! Todo hacía sentir el trabajo, hasta el resoplido poderoso de la máquina próxima a partir.

Es la de Micrós una visión múltiple de las estaciones, como sitios de encuentro y de esperanza, donde se tejen sueños e ilusiones. En ellas hay animación, claridad y trabajo. También hay fastidio porque el tren se demora; también hay desencanto, presentimientos funestos y amores traicionados. Así, la estación se consagra como lugar de desencuentro y pesadumbre, y los trenes como sus heraldos. Micrós concluye: “Por eso me entristece, [...] en la alta noche, el silbato de los trenes que llegan o se van”.

Estaciones en donde comenzaban y terminaban los viajes, centros de actividad y movimiento, con su ir y venir incesante de trenes y personas. Sitios privilegiados, de inquebrantables despedidas y de gozosos encuentros, mágicos lugares en donde la mirada mestiza de la Patria Suave ejercía sus derechos... ①



Litografía de Casimiro Castro