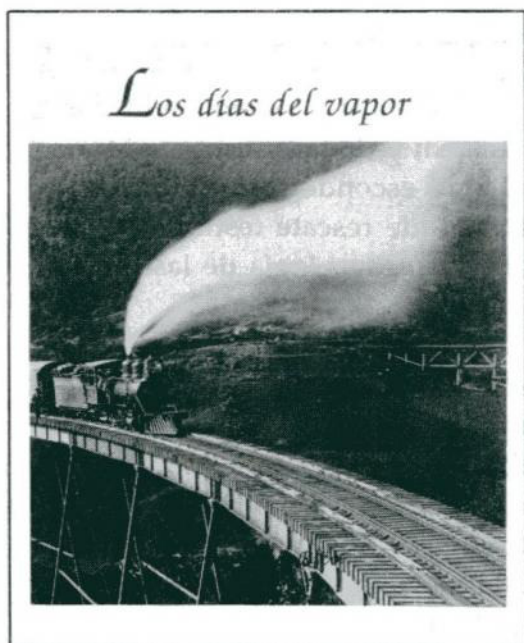


Emma Yanes

Los días del vapor

CNCA-INAH, Ferrocarriles Nacionales de México, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, México, 1994, 231 pp., fotografías, con un texto de Heladio Vera: "La fotografía del ferrocarril en México".



Toda antigüedad es oscura, observó Tácito hace poco más de dos milenios. Durante mucho tiempo su recta afirmación fue razonable; las imágenes del pasado "se veían" sólo a través de la habilidad creadora del historiador. La fotografía, invento que apenas rebasa el centenario, nació como luz de la memoria: la mirada hacia el pasado dejó la simple sombra del recuerdo verbal para moverse entre los claros-curos que por instantes han definido físicamente a los hombres y las cosas. Desde entonces la historia y el historiador tienen en las imágenes fotográficas el rayo de su mirada, el testigo

fijo de su propia inestabilidad. Con la fotografía, la antigüedad se iluminó.

Un secular optimismo rodeó a la invención de la fotografía. No sólo se dominó la luz y se guardó la forma del mundo, sino que se domesticó su amplitud: tiempo y distancias fueron medidos, recortados, ordenados. La máquina de vapor y el aumento de la producción y uso del hierro —hasta entonces hermano pobre de los metales, como lo definió no sin ingenio Fernand Braudel— volvieron universal a la geografía y cosmopolitas a los hombres. Un nuevo lenguaje, el del progreso, respaldó los cambios visibles; cuatro palabras ocuparon y preocuparon los afanes de empresarios y gobiernos: vías de comunicación veloces. La Tierra perdió su desmesurada extensión.

México no fue ajeno a aquel optimismo: en 1850 inició su carrera hacia el progreso con el tendido de las primeras vías férreas y la inauguración del ferrocarril que corría de Veracruz a los llanos de El Molino. La locomotora de vapor "La Veracruzana" fue el paso inicial de una esforzada historia de espectacularidad poco discreta: los cien años del tren de vapor, vehículo de esperanzas de mejora material, "llave del progreso, la abundancia y la felicidad".

El relato de esta historia y de su impacto en la vida cotidiana es el tema del libro de Emma Yanes, *Los días del vapor*. El reto historiográfico está a la altura del riesgo asumido por una historiadora inconforme con la simpleza acurrucada en la descripción prolija de hechos y el recuerdo frío de las estadísticas. Emma Yanes no cayó en la

trampa de participar del optimismo del progreso decimonónico —o el de los movimientos contestatarios— repitiendo sus vocabularios a manera de dibujo correcto de la verdad histórica, vocabularios hoy poco atractivos para el lector: en su libro no fatiga con largos pormenores de evoluciones tecnológicas, ni con enlistados de números probatorios de eficiencias, crecimientos, costos y quiebras. Por el contrario, con la facilidad propia de quien domina el género del ensayo literario en favor de la escritura de la historia y el inteligente uso de las imágenes fotográficas, Yanes conduce al lector hacia los entrañables campos de la memoria diaria, del impacto social del ferrocarril en las conductas íntimas y los gustos de época, del recuerdo momentáneo de gestas importantes y de la suma de anécdotas vueltas costumbre que el mismo progreso desechó con rapidez. En *Los días del vapor* las múltiples voces y las caras del pasado se convierten en un libro que ofrece el doble placer de la lectura de un ensayo ameno, sin las ataduras de la erudición catastral, y de la textualidad de una serie fotográfica que sintetiza en medio centenar de instantes capturados escenas que se repitieron una y mil veces antes de ingresar a la oscuridad del olvido.

Emma Yanes convierte al lector en viajero. En su equipaje lleva el rayo de la mirada. Sin más promesa que la travesía placentera, muy pronto se descubre la mano de la historiadora que apunta hacia una inusitada revelación del proceso civilizatorio: la del origen de gestos, maneras, objetos y espacios que hoy son imprescindi-

bles. Detrás de modas ya inútiles, de arquitecturas que combinaron la funcionalidad con el fugaz buen gusto de una época pero que luego se pensaron estorbosas, y del uso de máquinas convertidas en curiosas piezas de museo, la génesis de muchas de las relaciones sociales vivas dibuja su complicada trama en el comportamiento alrededor del tren de vapor. Bajo la aparente sencillez de su "invitación a viajar a lo largo del territorio nacional y de la historia de México", el libro esconde con pudor un serio trabajo de rescate testimonial y una afanosa arqueología de las imágenes —la luz de la antigüedad.

El éxito potencial de *Los días del vapor* descansa en su apego a una premisa implícita: la visibilidad —entendida como la propuso Italo Calvino— es condición del moderno ensayo historiográfico. El cuidado en el estilo literario y en la selección de las imágenes asegura la eficacia de la lectura abierta: lejos de pretender decirlo todo, Emma Yanes deja al lector explorar horizontes sospechados por la mera visibilidad del texto y de los contenidos fotográficos. Ello no significa desprolijidad; la aventura de este libro dirige con firmeza los ojos y la imaginación hacia la revolución de los sentidos que motivó el universo del ferrocarril: junto a los edificios y jardines que organizaban el espacio de estaciones y andenes bajo concepciones estéticas basadas en las geometrías de la estructura de hierro, nuevos olores y sonidos daban fe de la marcha del progreso. Relojes, silbatos, humo y aceite se hicieron tan familiares como el mosaico de caras pro-

vincianas y los anteriormente extraños productos regionales movidos en los vagones del tren de vapor. El libro también atrae hacia la dinámica del paisaje: se ven ásperas sierras cortadas de tajo para tender los caminos de hierro, montañas-emblema (como los volcanes) que el ferrocarril acercó, ríos domesticados por represas y puentes, rocas taladradas para volverse túneles, abismos y curvas que alguna vez sumaron al vértigo de las alturas el temor a rebeldes emboscados y voladuras fatales... Pero sobre todo se ve a la gente que vivió con el ferrocarril: taquillas repletas de pasajeros, empleados de oficina, maquinistas, conductores, mecánicos, garroteros, inspectores, vendedores ambulantes y peones al servicio de una sorprendente y eficaz ingeniería ferroviaria. Con ellos sus indumentarias, cuyas formas revelan la temporalidad de las fotografías y la ubicación social de los portadores: civiles y federales, revolucionarios y políticos en los estribos y las ventanillas, hombres de uniformes lustrosos y trajes gastados detrás de los mostradores, con manchas de tinta o de grasa, mujeres de rebozos viejos o de coquetos sombreros y abrigos de paño y piel, entre muchos otros, son los protagonistas de una historia que cambió la cara del mundo.

Yanes invita a un paseo lógico. Inicia —texto y fotografía— con la previsible marcha hacia los andenes en algún instante de 1930. La imagen recupera texturas, empujones, movimientos; indica olores y ruidos: son los gestos de obediencias interiorizadas por una cultura que las había aceptado un par de generacio-

nes más atrás —y que hoy no hemos abandonado. Se pasa la reja de entrada, donde un hombre de traje rivaliza en pobre elegancia con el charro de sombrero claro y adornado. Abrigos, rebozos y chales, petacas de cuero, costales y mecapales conjuntan a una multitud acostumbrada a los protocolos de la estación del tren. La gente se reparte en los andenes; ahí, la separación de las clases momentáneamente confundidas da razón de las diferencias sociales y su acceso desigual a las bondades del progreso.

Un rápido recordatorio de las concesiones ferroviarias en México resuelve las dudas cronológicas del lector. Fechas que amarraron símbolos patrios con anhelos modernizadores —como las inauguraciones de tramos férreos los 15 de septiembre de 1850, de 1869, de 1880, etc.— junto a ubicación espacial y temporal de las variadas compañías que descifran el mapa ferrocarrilero hasta la segunda década de este siglo, evitan extravíos por la falta de datos y coordenadas históricas. Sin desviar su atención, el libro recupera el ideal del amor perdido por el ferrocarril de vapor: el asombro que vistió a la modernización hizo de las máquinas y su universo una suerte de experiencia estética. No fue casual la contemporaneidad de la arquitectura de estilos europeos y norteamericanos de estaciones y puentes, y los trabajos casi minimalistas de pintores paisajistas, memoriosos escritores, fotógrafos y músicos.

Por otra parte, no sin sensibilidad humanística, Emma Yanes destaca la relación entre el hombre y las máquina. Distingue lo que durante los pri-

meros cincuenta años de nuestro siglo fue considerado importante: las especializaciones laborales y orgullos mecánicos, la construcción de trenes en los talleres mexicanos, las pertenencias cariñosas a máquinas con número de identidad y equipos de trabajo, y a uniones y ligas sindicales, las fundaciones de escuelas especializadas, la traducción y el uso de manuales técnicos, los conocimientos acumulados por la experiencia, las lealtades a caudillos revolucionarios y, finalmente, los avatares de jornadas cotidianas que murieron con el tren de vapor hace cuatro décadas.

De igual modo, la historiadora Yanes recuerda a los hombres del tren como reyes taumaturgos —en el fondo, figuras poco distintas a las que estudió Marc Bloch en la Francia medieval—: quien controlaba las rutas férreas fue dueño de un poder indiscutible. Tal sucedió durante la década revolucionaria, cuando la hambruna asedió a las ciudades y el ferrocarril constitucionalista de Venustiano Carranza se convirtió en sinónimo de alivio.

Junto a los hombres, Emma Yanes nota la presencia de las cosas y sus signos. Las vías a la puerta de las haciendas porfirianas dicen tanto como los rifles de las escoltas federales que esperaban embarcarse en algún vagón, los sombreros de los personajes importantes en plenitud de su poder y los de los personajes caídos

en desgracia, los enseres de los braceiros durante la Segunda Guerra Mundial, las columnas de fierro que soportaban techos laminados y los letreros que atendían tanto a quienes sabían leer como a los analfabetas, los relojes y su importancia en los nuevos ritmos del mundo, los trenes de primera y los asientos de madera para los viajeros de bajos ingresos, los telégrafos y su múltiple uso —desde la comunicación cifrada hasta el simbólico patíbulo... Presencias obreras, ropa tendida y vagones-vivienda muestran la otra cara del universo del tren de vapor, con la ruina precoz de las estaciones y la pronta vejez de los carros de servicio.

Como nuevo Saturno, en los años cincuenta de nuestro siglo el progreso devoró a su hija, la máquina de vapor. Sin remordimientos, sólo guardó para la posteridad algunos ejemplares —hoy tesoro de los museos. Pero el mismo progreso procuró la memoria física de miles de momentos de su vida, de su utilidad y del amor de los hombres: con la fotografía el olvido total del viejo ferrocarril es improbable. El espléndido libro de Emma Yanes ofrece una selecta muestra de ese rayo del ojo de la historia, testigo de un destino silenciosamente trágico. La antigüedad de la máquina de vapor está bien iluminada.

Salvador Rueda Smithers
Dirección de Estudios Históricos, INAH