

inicio
sobre nosotros
normas editoriales
números anteriores



revista digital

34

sep-dic 2018

índice

Cruce de caminos

El viaje como texto. Alejandro Semo.

Mtro. Alejandro Semo, Universidad Autónoma de la Ciudad de México
El viaje como texto.

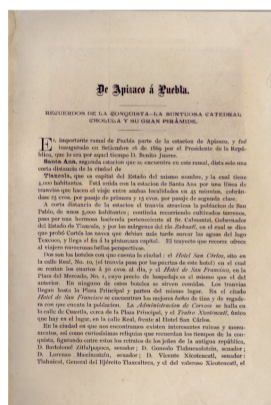
Para la investigación del estudio del ferrocarril durante el siglo XIX, desde la perspectiva cultural, fijé dos líneas fundamentales para un primer trabajo que desarrollé: la que se refirió a la “dialéctica del espacio-tiempo”, entre el tiempo cíclico con los horarios precisos, en oposición al tiempo absoluto, asociado con las experiencias de quienes experimentaban el uso del nuevo transporte y la de la “percepción”, a partir del impacto que causó en los testigos externos y los viajeros el ferrocarril.

Conforme lo fui desarrollando, surgieron cuatro nuevas líneas de investigación. La que examina la distancia entre lo estético-decorativo de los vagones y la funcionalidad específica de esta tecnología, desde la perspectiva sociológica, tomando como base a las clases sociales; la que surge de la reflexión que se hace desde el psicoanálisis, entre la contradicción que existe en los avances de la cultura, por medio de esta nueva tecnología y la oposición a que esta no había sido el “puente” para un estado de bienestar individual ni social; la que refiere al impulso que le dio el ferrocarril al turismo, para transformar a este sector en una industria moderna, en donde se desarrollaron diferentes categorías de esparcimiento, claramente definidas en aquella época; y la que se refiere a las estaciones del ferrocarril como punto de encuentro entre los diversos sectores sociales y sus características arquitectónicas, según su especificidad.

Un vez finalizado ese trabajo, inicié un nuevo proyecto de investigación a partir de los “sistemas simbólicos”, que ofrecen una veta de investigación que amplía el estudio de la cosmovisión cultural de la sociedad frente al ferrocarril, y que sin duda contribuirá al estudio de sucesos históricos posteriores, durante el movimiento armado de 1910, desde la perspectiva de las clases subordinadas.

Se busca ensanchar el territorio de las mentalidades durante el siglo XIX frente al ferrocarril, de la misma manera que los antropólogos estudian las culturas locales en la actualidad.

Así, por ejemplo, en el análisis del almanaque *De México, Chicago y Nueva York* de Adalberto de Cardona, publicado en 1892. Aunque parezca inverosímil, si partimos de la idea de lo que hoy en día es una guía o almanaque turístico, el cual está exento de críticas sociales, políticas y económicas, lo sorprendente es que al adentrarnos en esta obra, atendemos a la abundante crítica que nuestro autor construye en sus diversas interpretaciones que hace de las diferentes regiones del México que describe en su periplo, a través del ferrocarril. La gran diversidad de fuentes que toma para realizar su obra, las impresiones personales que le da a su trabajo como resultado de sus experiencias *in situ* o durante sus viajes dentro de una estructura narrativa, por medio de la cual “acompaña y a la vez informa e ilustra al lector-viajero en su periplo”; el trabajo de grabado e ilustración que asocia en sus textos con la información que va vertiendo, también enriquece la investigación.



Así, el objetivo es plantearnos cuestionamientos fundamentales, que parafraseando a Robert Darton: nos llevan a resolver las siguientes preguntas: ¿Cómo organiza el autor su mundo mental e imaginario? ¿Cómo ordena la tipografía y las imágenes asociadas al texto? ¿Cómo hizo para separar un fenómeno de otro? ¿Qué categorías utilizó para ordenar sus temas? ¿Cómo expresa sus opiniones y sus sensaciones? ¿Cómo utiliza e interpreta las diferentes fuentes a las que tuvo acceso? En resumen, nuestra tarea no es descubrir cómo eran las ciudades y los lugares que nuestro autor describe en 1892, sino comprender cómo las veía nuestro observador. Y también adentrarnos en su conciencia, para entender su mundo mental e imaginario desde la forma que tiene para describir su lenguaje y el orden de la gráfica, más que en los objetos descritos.³⁵

Por lo tanto, en donde el historiador social estudia las formas de organización de una sociedad, las relaciones entre grupos, capas, clases sociales, y cuestiona las relaciones de los sucesos apuntando a estructuras a medio o largo plazo y a su transformación, o aporta teoremas económicos, en virtud de los cuales se indagán acontecimientos individuales o resultados de la acción política,³⁶ el historiador etnográfico estudia la manera como la gente común entiende al mundo. Busca investigar su cosmología, mostrar como la gente organiza la realidad en su mente y como la expresa en su conducta.³⁷

Así, un primer estudio al Almanaque nos lleva a la división capitular del libro, que se conjuga como una pieza original en su estructura; ello invita al lector a adentrarse en un viaje. Cada capítulo está relacionado con el nombre de la empresa ferrocarrilera de la que describe su itinerario. Los subcapítulos están asociados a las trayectorias entre las ciudades más importantes. De esta forma, cada inicio capitular da la pauta para una introducción, antes de sumergir al lector en su “tour”.

¿Qué elementos de carácter bibliológico tiene cada capítulo inicial y la obra en su conjunto?

En la parte superior de cada capítulo hay un grabado que abarca toda la caja, esta tiene sólo una columna; el grabado superior proyecta una locomotora y sus vagones están atravesando una campiña con personajes de la vida rural. Se trata de rancheros con su vestimenta cotidiana.

Sobre este grabado se lee el nombre de las ciudades del recorrido completo, desde la salida inicial hasta la llegada final. En la parte inferior el nombre de la compañía ferrocarrilera. De esta forma, nuestro autor logra proyectar en el lector la idea de que está por iniciar un viaje en su imaginación, pero antes de iniciarlo, le ofrece al lector una breve introducción como inicio del capítulo con información general. Son cuatro categorías fundamentales las que establece nuestro autor en su obra: la idea de un viaje y el trayecto que va a recorrer el lector en cada subcapítulo; un espacio rural –ajeno su mundo ciudadano–, que en el grabado del capítulo inicial está integrado con personajes prototipo –el rancharo como pequeño o mediano propietario– y la presencia, a través de la gráfica, del medio de transporte para ese trayecto.

Es importante mencionar, que tanto el juego tipográfico en su organización espacial, como el “tipo” de letra para las cabezas, los balazos y el cuerpo del texto es diferente.

En la página inicial hay dos grabados entrelazados en el cuerpo del texto, los cuales no están asociados al contenido de éste: la Piedra del Sol y un arriero sentando en un burro cargando pulque; el primero se encuentra en la esquina superior izquierda, el segundo en la parte inferior derecha del cuerpo del texto. ¿Qué significado tienen en el imaginario de nuestro autor esas imágenes? ¿Por qué las seleccionó?

Otro tema que se proyecta en esta segunda investigación se refiere a los flujos que irrumpían la precisión en el ámbito del funcionamiento de la industria del ferrocarril mexicano del siglo XIX, para su desarrollo como un sistema fundamental de comunicación, en términos de su exactitud y de su desempeño –por ejemplo, el incumplimiento en los horarios de llegadas y salidas– así como las deficiencias de la infraestructura del ferrocarril; problemas que si bien ya se analizaron desde la perspectiva tecnológica y de su infraestructura, ahora se analizan desde el ámbito emocional y psicológico de los pasajeros y de los testigos sociales del ferrocarril; es decir, si en el trabajo anterior el desarrollo fue “el deber ser” del funcionamiento de esta industria, para esta investigación se buscará detectar aquello que lo desarticula.

Analizamos las emociones de los actores del pasado para interpretar y re-escribir la razón de las situaciones en el ámbito que ofrecen sus universos culturales, por medio de las fuentes primarias, las cuales aparecen muchas veces como significados ajenos. Estos testimonios nos pueden llevar a ámbitos desconocidos, pero a la vez asombrosos para su interpretación y re-escritura.

En conclusión: se buscó adentrarnos en el mundo de las mentalidades, para interpretar el impacto que causó el ferrocarril durante la segunda mitad del siglo XIX y los significados que adquiriría durante la Revolución de 1910.

MIRADA FERROVIARIA, es una publicación electrónica cuatrimestral editada por el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Segunda sección del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000. Teléfonos: 01 (222) 774 01 15 / 16 / 17, página web: <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx, Editor responsable: Román Moreno. Reserva de Uso Exclusivo: En trámite, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de este Número, Luis Rodríguez, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de la última modificación: 28 de abril de 2017.

Se prohíbe el uso de textos e imágenes que aparecen en esta publicación, sea de manera total o parcial, por cualquier medio impreso o electrónico, sin el previo permiso escrito emitido por el CNPPCF de la Secretaría de Cultura. Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución.