

El Pez y la Flecha. Revista de Investigaciones Literarias,
Universidad Veracruzana,
Instituto de Investigaciones Lingüístico-Literarias, ISSN: 2954-3843.
Vol. 4, núm. 9, mayo-agosto 2024, Sección Redes, pp. 142-170.
DOI: <https://doi.org/10.25009/pyfril.v4i9.157>

De Veracruz a México. Crónicas, noticias y
discursos sobre el Ferrocarril Mexicano,
1850-1873

From Veracruz to Mexico. Chronicles, News,
and Speeches about the Mexican Railroad,
1850-1873

Jonatan Moncayo Ramírez
Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio
Cultural Ferrocarrilero, México

ORCID: 0000-0002-4384-5623
liberantiquus@gmail.com

Recibido: 13 de marzo de 2024
Dictaminado: 30 de marzo de 2024
Aceptado: 15 de abril de 2024



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons
Atribución-NoComercial 2.5 México.

De Veracruz a México. Crónicas, noticias y
discursos sobre el Ferrocarril Mexicano,
1850-1873

From Veracruz to Mexico. Chronicles, News,
and Speeches about the Mexican Railroad,
1850-1873

Jonatan Moncayo Ramírez

RESUMEN

El presente trabajo busca identificar a los escritores y publicaciones periódicas que modelaron, entre 1850 y 1873, por medio de crónicas y noticias, las experiencias e imaginarios en torno a la primera ruta ferroviaria de México. La finalidad del ensayo consiste en demostrar que, además de las concesiones, los dilemas comerciales, los debates políticos y la implementación de los desarrollos tecnológicos, la historia del denominado Ferrocarril Mexicano también se fue entretejiendo gradualmente en los periódicos, a partir de las diversas narraciones, que se generaron con motivo de las inauguraciones de distintos tramos de la línea.

Palabras clave: ferrocarril; periódico; crónicas; representación cultural; literatura de viaje.

ABSTRACT

This paper seeks to identify the writers and newspapers that modeled, between 1850 and 1873, through chronicles and news, the experiences and imaginaries surrounding the first railroad route in Mexico. The purpose of the essay is to demonstrate that in addition to the concessions, commercial dilemmas, political debates and the implementation of technological developments, the history of the Mexican Railroad was also gradually woven into the newspapers from the various narratives

that were generated on the occasion of the inaugurations of different sections of the line.

Keywords: railroad; newspaper; chronicles; cultural representation; travel literature.

INTRODUCCIÓN

El siglo XIX fue el siglo de los ferrocarriles y de la prensa periódica, innovaciones tecnológicas que configuraron un renovado y complejo sistema de comunicación, vinculado a múltiples procesos en los ámbitos políticos, culturales, económicos, jurídicos y sociales.

El invento pionero de la locomotora de vapor fue obra del ingeniero británico Richard Trevithick. El 21 de febrero de 1804, derivado de una apuesta, se efectuó el primer recorrido de una locomotora de vapor a lo largo de poco más de 14 kilómetros: desde la ferrería de Penydarren hasta el canal Merthyr-Cardiff, en el sur de Gales. Luego de este recorrido, pasaron varios años hasta que la locomoción a vapor se volviese comercialmente viable. La afamada locomotora *Rocket*, diseñada por Robert Stephenson, ganó, en 1829, los *Rainhill Trials*, una competencia que tuvo como objetivo decidir el mejor medio de locomoción para el ferrocarril que uniría a las ciudades de Liverpool y Manchester, primera línea ferroviaria de pasajeros interurbana del mundo. Esta línea férrea, inaugurada el 15 de septiembre de 1830, se convirtió en el emblema de una nueva era. Desde entonces, de manera vertiginosa, los ferrocarriles se extendieron por todo el orbe (Gwin, 2023).

Las publicaciones periódicas mexicanas, desde la segunda mitad de la década de 1820, además de seguir de cerca las noticias sobre la expansión de los ferrocarriles en el mundo, también promovieron vehementemente la creación de un camino de hierro que uniese a la capital del país con el puerto de Veracruz. El complejo y fascinante proceso constructivo de lo que a la postre sería el Ferrocarril Mexicano —primera línea férrea de México, con una extensión de 424 kilómetros—, comenzó como un proyecto incipiente en 1837

y como realidad material en 1850. Desde esta última fecha, hasta 1873, por más lenta y controversial que fuese su construcción, cada avance se festejó a lo grande.

El presente trabajo centra su atención en las crónicas, noticias y discursos que se publicaron en México entre los años 1850 y 1873, en el marco de las distintas inauguraciones que tuvieron lugar con respecto a la conformación del Ferrocarril Mexicano. Las diversas representaciones culturales que se plasmaron en los periódicos sobre el impacto que tendría, o estaba teniendo, el ferrocarril, si bien no pueden considerarse como un reflejo fiel de la realidad, sí nos permiten aproximarnos al mundo de vida de aquellos escritores que buscaron promover, contrastar y criticar el impacto del ferrocarril en México.

Como bien apunta Laurence Coudart (2018), el periódico debe analizarse como un agente de transmisión y de mediación, que interviene e interfiere en la vida de las sociedades y en las conductas de los individuos; como un intermediario público, del cual hay que estar atentos tanto a sus contenidos como a sus silencios. Coudart destaca que el periódico para el siglo XIX fue a la vez “caja de resonancia y creador”, esto es, recibía informaciones, las amplificaba o las creaba, razón por la cual se convirtió en una potente herramienta de difusión, divulgación y promoción.

En este sentido, de manera previa a que la irrupción del ferrocarril en los paisajes urbano y rural —con asombro y estremecimiento— modificara los sentimientos, sensaciones y ritmos de la vida cotidiana, fue en los periódicos —por medio de la relación entre ferrocarril, escritores y lectores— donde se modelaron las experiencias e imaginarios en torno a la primera ruta ferroviaria de la nación mexicana.

NOVEDADES, PROYECCIONES Y ANHELOS

En la década de 1820, los desafíos para que México se insertara en el concierto de las naciones eran múltiples, tomando en consideración la situación crítica del país luego de una extenuante lucha por su independencia. Con una economía endeble, las condiciones de sus caminos eran ruinosas. Por ejemplo, en las primeras décadas

del siglo XIX el viaje de México a Veracruz podía durar nueve días. Con la construcción de los nuevos caminos de herradura para diligencias, el itinerario llegó a completarse en tres días. No obstante, las problemáticas eran numerosas, tanto por las dificultosas zonas de montaña como por el arraigado problema del bandolerismo (Báez Méndez, 2022).

Las noticias sobre el desarrollo de los ferrocarriles en Gran Bretaña llegaron con ímpetu a México. En el periódico *El Sol*, el 9 y 10 de febrero de 1826, al tiempo que se señaló la urgencia de mejorar el camino que conectaba a la capital del país con Veracruz, también se compartieron los avances de una innovación tecnológica que estaba transformando la manera de experimentar y concebir el transporte. Dentro de la nota, se transcribió el artículo titulado “Conducciones por tierra por medio del vapor”, el cual había sido publicado en *El Museo Universal de Artes y Ciencias*, obra del londinense Rudolf Ackermann, cuya versión en español era editada por José Joaquín de Mora (Munilla Lacasa, 2022). Dicho artículo comienza destacando que la aplicación del vapor al movimiento de los carruajes era uno de los mayores portentos que había producido el ingenio del hombre, resultado del salto gigantesco que se había dado desde las especulaciones abstractas hasta el empleo pragmático del vapor para la locomoción. Aquella fuerza, a decir del artículo, además de eficaz era segura. Con relación a los “caminos de hierro”, el portento consistía en la posibilidad de “emplear en tierra lo que la naturaleza ha hecho con el agua de los ríos, esto es, determinar un curso fijo”. Por lo tanto, la magnificencia de construir caminos de hierro —como si se tratasen de ríos artificiales, controlados a voluntad directamente por el hombre— permitiría dominar los obstáculos impuestos por la naturaleza y con ello “cambiar la faz del comercio y de la industria”. Planteado de este modo, se consideró que en México se debía planificar el trazo de un camino, “el más recto, igual y firme”, entre Veracruz y la capital, sobre el cual se pudiesen tender los carriles de hierro “y aspirar cuanto más antes al máximo de la perfección y economía de los transportes” (Anónimo, *El sol*, 1826).

El 20 de noviembre de 1830 y el 9 de septiembre de 1831, en las páginas de *El Sol*, se exaltaron los grandes beneficios de los “carriles de hierro entre Liverpool y Manchester”, cuya línea era definida como “la empresa más hermosa que se ha inventado hace mucho tiempo”. Desde aquel instante, se pusieron en marcha diferentes especulaciones sobre las ventajas inconmensurables que “sacaría la nación mexicana si llegara a establecerse semejante sistema de caminos” (Anónimo, *El sol*, 1830).

Guillermo Prieto (1906) al momento de escribir sus memorias, hurgando en un difuso recuerdo de su adolescencia, apuntó que fue en el año de 1833 cuando en México se exhibió por vez primera una pequeña locomotora (p. 111). Más allá de las especulaciones y los vagos recuerdos, el punto de partida de los proyectos encaminados a constituir una línea férrea en México es el año de 1837, momento en que Francisco Arrillaga –tras serle otorgada, el 22 de agosto, la concesión para la construcción de un ferrocarril entre Veracruz y México– publicó su *Proyecto del primer camino de hierro de la República* (1837). En dicho documento, se dan a conocer los elementos que favorecían a México para la construcción de ferrocarriles en comparación con Estados Unidos y Europa. Si bien este primer proyecto no pudo concretarse tal y como estaba planteado, el deseo por construir un ferrocarril que comunicara a la capital del país con su puerto más importante fomentó la puesta en marcha de una historia repleta de adversidades, aspiraciones, insidias, hazañas, ensoñaciones, disputas y proezas.

Así pues, el largo y complejo proceso constructivo de lo que a la postre sería el Ferrocarril Mexicano, comprendido entre los años de 1837 a 1873, fue discontinuo y colmado de inconvenientes, justo como lo fue la consolidación del estado nacional. Como trasfondo de los proyectos destinados a precisar cómo y por dónde debía realizarse el tendido de vías férreas, encontramos crisis económicas, derramamiento de sangre por guerras civiles e invasiones extranjeras, pugnas políticas, pérdidas de territorios, implantación de un segundo imperio, renovación de saberes, movimientos migratorios, la restauración de la república y un largo etcétera.

PRIMER CAMINO DE HIERRO

No es mi objetivo especificar detalladamente los kilómetros construidos, ni las particularidades de las concesiones, ni la participación directa o indirecta de los personajes que definieron la ruta del ferrocarril. Lo que me interesa enfatizar es que, por más lento y controversial que fuese el proceso constructivo, cada avance, además de festejarse con notoria celebridad, favoreció la publicación de diversas crónicas, discursos y noticias sobre el impacto que tendría, o estaba teniendo, el ferrocarril en México.

El 15 de septiembre de 1850 se celebró en Veracruz la primera inauguración del camino de hierro que pretendía conectar directamente el puerto con la capital del país. Aquel día una locomotora, traída desde Bélgica (Anónimo, *El Siglo Diez y Nueve*, 1850), hizo el recorrido de los primeros 11 kilómetros entre Veracruz y los Llanos de El Molino. En el cartel de inauguración, se enfatizó que llegar a ese punto no había sido sencillo, pues se tuvo que “vencer las inmensas dificultades que han opuesto el terreno y el clima de la costa, la falta de brazos, la guerra extranjera, la envidia y la maledicencia, y el connato que ha existido de destruir esta útil y benéfica obra del camino de fierro” (Anónimo, *El Universal*, 1850).¹ Uno de los tantos inconvenientes fue la epidemia de cólera que azotó a Veracruz en junio de aquel año. Muchos trabajadores murieron, otros más huyeron despavoridos. Los que se mantuvieron en pie continuaron su faena sin descanso hasta un día antes de la inauguración (Womack, 2010, p. 31).

La crónica, publicada en *El Siglo Diez y Nueve*, retomada del *Eco del Comercio*, definió el suceso como uno de los “más memorables que pueden ocurrir en la historia de la vida industrial de un pueblo”. La población de Veracruz se reunió en la estación para presenciar, luego “de la consagración religiosa”, la puesta en movimiento de la locomotora. Entre los preparativos para solemnizar el acto, el más notable fue la disposición de varios carros para que los

¹ Archivo General de la Nación, *Mapas, Planos e Ilustraciones*, 3730. El cartel, sin la ilustración, fue publicado en diversos periódicos. Al respecto, véase “Primer Camino de Hierro en la República Mexicana” (Anónimo, *El Universal*, 1850).

convidados pudiesen hacer el recorrido. Los padrinos eran el presidente de la república y el gobernador del Estado, pero declinaron la invitación —el cólera aún golpeaba fuertemente la región—; en su lugar, fueron representados por el jefe político del departamento y por el presidente del ayuntamiento.

Con relación a la innovación tecnológica, la crónica enunció dos puntos contrapuestos. Por un lado, la fragilidad del equipo rodante; por el otro, la alta velocidad que podía adquirir la locomotora. En relación con el primer punto, la crónica menciona la algarabía que se vivía, sin control, de manera previa al inicio del viaje. Debido al desorden, un imprevisto retrasó la puesta en marcha del tren:

Desgraciadamente una mano curiosa o mal intencionada, aunque nos complacemos en suponer que fue más bien lo primero que lo segundo, se entretuvo en dar vueltas a la manecilla que se hallaba en el hermoso carro cubierto destinado a conducir las señoras y las autoridades que asistieron a solemnizar el acto, sin saber tal vez que estaba dando garrote a las ruedas, y lo hizo con tanto esfuerzo que dobló la palanca en término que, cuando quisieron reparar el daño que había causado, fue imposible conseguirlo, porque ya no funcionaba el aparato de ese mecanismo. Se hizo, pues, necesario dejar ese carro, y partió el tren al principio majestuosamente en medio de los vivas y aplausos de la concurrencia (Anónimo, *El Siglo Diez y Nueve*, 1850).

En cuanto a la velocidad, como bien lo enunció el cronista, “la mayor parte de las personas que iban en los carros experimentaban por primera vez el placer de esta actividad de locomoción”. Luego del chirrido propio del movimiento inicial, el tren tuvo “un arranque que calculamos ser de media milla por minuto. A la vuelta y en la bajada de un plano inclinado que hay cerca de las tembladeras, creció de punto la velocidad y sin duda andábamos a razón de diez y seis leguas por hora” (Anónimo, *El Siglo Diez y Nueve*, 1850).

Más que atender la exactitud de los datos,² lo relevante en la narración, a partir de la percepción del cronista, es el vértigo que provocó la velocidad. La inauguración se retomó como “el primer ensayo”, una prueba exitosa que colocaba a México a la par de otras naciones del orbe. El punto de comparación era la celeridad con que podía moverse una locomotora en tierras mexicanas, “pues siendo la velocidad media del camino de hierro de Liverpool a Manchester, ya citado, y que es uno de los mejores de Europa, de 30 a 36 millas por hora, creemos que hay justos motivos para congratularnos” (Anónimo, *El Siglo Diez y Nueve*, 1850).

Saliendo de los linderos de Veracruz, el cronista ofreció a sus lectores un significativo panorama de los ferrocarriles en el mundo. Aquel incipiente tramo que se ofrecía al público sería “para México uno de los monumentos de su prosperidad futura”, como lo había sido el ferrocarril de Liverpool a Manchester para Inglaterra, el de Saint-Étienne para Francia o el de La Habana a Güines para Cuba, así como las “inmensas leguas” de caminos de hierro construidas en Estados Unidos o bien los “innumerables ferrocarriles” que le daban una vida próspera a Holanda y Bélgica.

Que la locomotora se trajese desde tierras belgas no era un asunto menor. Cabe destacar que para ese momento, además de Inglaterra, Bélgica era pionera en el desarrollo ferroviario, pues desde el 5 de mayo de 1835, fecha en que se inauguró el primer ferrocarril público en el continente europeo, entre Allée Verte y Mechelen, Bruselas se convirtió en la primera capital del mundo en tener conexión ferroviaria. Dicho de otra manera, Bélgica era uno de los grandes modelos a seguir. Así se apuntó en el *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, el 28 de julio de 1844: “los caminos de hierro son para Inglaterra y Bélgica otras tantas arterias que llevan la sabia vivificadora de la industria desde el centro a todos los extremos del cuerpo social” (Anónimo, *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, 1844).

² Si tomamos como referencia la medida equivalente de una legua como 4,190 metros, la velocidad máxima que alcanzó el tren durante el recorrido fue de 67 kilómetros por hora. Sobre las unidades de medida en el siglo XIX, véase Vera y García Acosta (2011).

Tras regresar al punto de partida, entre aplausos y al ritmo de la banda de música de la guardia nacional, la concurrencia se repartió en los salones dispuestos para el banquete. Previo al baile que se celebró esa noche en la estación, se pronunciaron discursos, donde se exaltó el potencial de las reformas materiales y el papel de los ferrocarriles “en la civilización de los pueblos”; se indicó que los ferrocarriles promovían los principios morales y políticos de la igualdad. Para ello, se comparó a los caminos de hierro con las arterias del cuerpo humano:

así como éstas servían para derramar por todas las cavidades del hombre la sangre que le da vida y vigor, de la misma manera los caminos de hierro sirven en los países afortunados que los tienen para repartir en toda la extensión de su territorio la riqueza, la abundancia, el bienestar y la prosperidad nacionales (Anónimo, *El Siglo Diez y Nueve*, 1850).

La inauguración de 1850 no estuvo exenta de valoraciones críticas. En el periódico *El Fénix*, se enfatizó que todo lo referente al ferrocarril representaba un dispendio extraordinario. Sin embargo, el primer paso ya se había dado. Lo menos que podía esperarse es que los adelantos en su construcción no se interrumpiesen y que cada 16 de septiembre “se solemnizase el gran día de la patria con la inauguración de otros tramos de esta interesante vía de comunicación” (Anónimo, *El Fénix*, 1850).

LA MARCHA DE LAS NACIONES

En el otro extremo de la deseada vía, el 4 de julio de 1857, a las dos de la tarde, se inauguró el camino de hierro de 5 kilómetros entre la ciudad de México y la Villa de Guadalupe. En una sucinta crónica, publicada en el *Diario de avisos*, se plasmó el entusiasmo del suceso, enfatizando que aquel día, en medio de aplausos, “presenció la capital uno de los más bellos espectáculos que puede ofrecer la civilización moderna a los amantes del progreso” (Anónimo, *Diario de avisos*, 1857). Todos los puntos del tránsito del tren estuvieron llenos de una inmensa multitud, la cual “acudió a gozar de una novedad tan grande para México.” Los festejos fueron encabezados

por el presidente Ignacio Comonfort, quien, junto a su comitiva, realizó el recorrido en el tren, en un tiempo estimado de poco más de veinte minutos.

El tema de la velocidad también ocupó un lugar central en la crónica, pero en sentido contrario a lo ocurrido en la inauguración de 1850. Si en aquel entonces la aceleración de la locomotora era el indicio del potencial del camino de hierro para acortar las distancias, en el recorrido a la Villa de Guadalupe la reducción voluntaria de la velocidad era una señal del control que se tenía sobre el nuevo sistema. Al menos, eso es lo que buscó transmitirse: “habiéndose dispuesto que marchara lentamente por consideración a las damas que en él iban”, esto es, el recorrido se hizo a una velocidad aproximada de 15 kilómetros por hora.

Si bien el deseo era comunicar la seguridad con que podían efectuarse los viajes en tren, los inconvenientes de nueva cuenta se hicieron presentes. Mientras el presidente y su comitiva se encontraban en la Villa de Guadalupe, el tren hizo el viaje de vuelta a México en un tiempo de diez minutos, pues la intención era conducir al lugar de los festejos a todas aquellas personas que no habían cabido en los carros durante el primer recorrido. No obstante, “una pequeña rotura en la caldera, que fue preciso componer, impidió que volviera por ser ya tarde”. A pesar de este imprevisto, el banquete, acompañado de eximios discursos, se celebró sin mayor problema.

El cronista no tuvo como objetivo detenerse en la descripción de la ceremonia, considerada como “lo menos importante en tales casos”. Más bien, buscó transmitir el frenesí que representaba la construcción del ferrocarril, una obra palpitante, viva, que se encontraba en plena ejecución.

La fecha elegida para la inauguración, el 4 de julio, no fue azarosa. En esta ocasión, no se trajeron los materiales desde Bélgica, sino desde Estados Unidos, además de que se contrató a un ingeniero norteamericano para la supervisión de los trabajos. Los hermanos Antonio y Manuel Escandón, en su calidad de nuevos concesionarios, eran sabedores del impulso que los ferrocarriles le estaban dando a la economía del país vecino. De manera específica,

Antonio realizó un viaje a Estados Unidos, en 1857, donde pudo presenciar la transformación vertiginosa de aquella nación (Bühler, 2022).

La crónica publicada en el *Diario de avisos* cerró con la transcripción de los discursos que pronunciaron Manuel Payno y Alejandro Arango y Escandón. Nos detendremos brevemente en el discurso de Payno, quien efectuó un recuento de las “naciones civilizadas del globo” que, a costa de “grandes sacrificios”, habían logrado “sustituir” sus antiguos medios de comunicación por el nuevo sistema de los caminos de hierro. Dicha sustitución era la prueba palpable de un mundo que, en un par de décadas, había transformado radicalmente su fisonomía a partir de la implementación del vapor como fuerza motriz. El listado presentado por Payno lo encabezaba Estados Unidos, nación que se encontraba ampliamente comunicada tanto por sus ferrocarriles como por la navegación a vapor en muchos de sus ríos, de tal manera que se podía recorrer “en menos de diez días la distancia de seiscientas leguas que media entre los dos puertos de mayor importancia del Golfo de México y del Atlántico” (Anónimo, *Diario de avisos*, 1857). En Gran Bretaña, desde las calles de Londres hasta las escarpadas montañas de Escocia “cruzan por todas direcciones los caminos de fierro, y como las arterias en el cuerpo humano, reciben y arrojan la gran circulación del comercio, que es la sangre de los pueblos”. Los adelantos de Bélgica, a decir de Payno, eran envidiables, pues su sistema era completo. Sus caminos de hierro no sólo conectaban con Francia, Holanda o Hannover, sino que todos sus puertos y ciudades se encontraban comunicados, en minutos u horas, entre sí, razón por la cual podía decirse “que quien está en Bruselas está en toda la Bélgica” (Anónimo, *Diario de avisos*, 1857). Las imágenes formadas por Manuel Payno se dirigieron a bosquejar una Europa donde, a partir de los ferrocarriles, se podía viajar, con suma comodidad y velocidad, de París a las orillas del mar Báltico, de los márgenes del Báltico al mar Negro y del mar Negro a las costas del mar Adriático: “en menos de tres semanas se puede recorrer la Francia, la Bélgica, la Holanda, el Hannover, la Baviera, la Prusia, las ciudades Hanseáticas, la Polonia y parte del imperio de Austria. ¡Nueve o diez

reinos en un mes! Estos son los prodigios de los caminos de fierro y de la aplicación del vapor” (Anónimo, *Diario de avisos*, 1857). Así como las magas de los cuentos orientales transformaban chozas en palacios y los desiertos en jardines excelsos, “el genio”, en palabras de Payno, era la vara mágica “de los tiempos de la civilización”. El silbido de la locomotora era la materialización de dicho genio, un silbido que ya podía escucharse “entre los cocoteros de las Antillas, en las arenas del Nilo, en los bosques eternos del Niágara, en las llanuras heladas del Nóvgorod”. En otras palabras, para mediados del siglo XIX el ferrocarril era lo que definía la “marcha de las naciones”, cuya riqueza y poder dependía directamente de la eficiencia de sus vías de comunicación. Payno incitó a los asistentes a vislumbrar un futuro promisorio para México. De mantenerse el ímpetu que en ese momento los congregaba, Payno auguraba que en tres años se daría un siguiente paso para concretar aquel futuro, donde la “conurrencia iría quizá en dos horas a inaugurar el camino de fierro hasta la ciudad de Puebla” (Anónimo, *Diario de avisos*, 1857).

Los festejos, ante la poca extensión de la vía, fueron objeto de mofas y críticas. El 9 de julio el mismo *Diario de avisos*, retomando una nota de *Le Trait d'Union*, enfatizó que era un triunfo la posibilidad de trasladar “a centenares de viajeros”. Si bien la distancia era mínima, debía tenerse en cuenta que era el comienzo de un proyecto más ambicioso. Es más, algunos de los proyectos ferroviarios más importantes en el mundo habían iniciado con la apertura de pequeños tramos de vía, tal y como aconteció en Francia en 1836, cuando se inauguró, con bombo y platillo, “un ferrocarril de cuatro leguas de extensión que unía a su populosa capital con San German” (Anónimo, *Diario de avisos*, 1857). Más importante aún: la apropiación de las personas de este recorrido fue inmediata. Si en un primer momento únicamente estaba pensado que los pasajeros tuvieran acceso al ferrocarril los domingos, días de fiesta y días doce de cada mes, rápidamente los trenes –“deseando satisfacer los deseos de muchas personas”– comenzaron a hacer el recorrido todos los días de la semana (Anónimo, *Diario de avisos*, 1857).

NUEVOS HORIZONTES

Tras la invasión francesa, se aceleraron los trabajos de construcción. El 19 de agosto de 1864 se celebró un convenio por el cual Antonio Escandón transfirió la concesión a la denominada *Imperial Railway Company*. Desde entonces, el proyecto dependió, en su mayoría, de capitales e ingenieros británicos.

Las inauguraciones fueron recurrentes. En febrero de 1865, se inauguraron los trabajos en las cumbres de Maltrata (*Diario del Imperio*, 1865). El 26 de abril de 1866 fue colocada la primera piedra del puente de Metlac (Anónimo, *Diario del Imperio*, 1866). Para el 7 de junio del mismo año, día del cumpleaños de la emperatriz Carlota, se celebró, en Apan, “la inauguración de la locomotora la *Veracruzana* en el trayecto de ferrocarril que va de Venta-Arroyo a Apizaco” (Anónimo, *Diario del Imperio*, 1866).

Tras la caída del Imperio, y con la restauración de la República, para 1867 se contaba con 76 kilómetros que conectaban a Veracruz con Paso del Macho y 139 kilómetros que iban de la ciudad de México hasta Apizaco. El 27 de noviembre de 1867 Benito Juárez indultó a Antonio Escandón por su vinculación con el Imperio; también le otorgó a la Compañía del Ferrocarril Mexicano un nuevo privilegio, donde se fijó el plazo para la conclusión del tramo México-Puebla y Apizaco-Paso del Macho (Bühler, 2022).

El 16 de septiembre de 1869 Juárez inauguró el ramal que unía a México con Puebla. A diferencia de las inauguraciones anteriores, en esta ocasión los escritores pudieron compartir con profusión sus impresiones sobre el viaje. Así lo expuso Manuel Peredo en una carta dirigida a José Tomás de Cuéllar, donde brindó un recuento de todo lo expuesto en las crónicas:

Ya no le diré a usted que partimos de México a las diez y media de la mañana, dejando en la estación de Buenavista un numeroso concurso que presenciaba nuestra marcha entre envidioso y alborozado; ni le describiré cuadro por cuadro el panorama de aquel camino, ora risueño, ora monótono; ni le hablaré de las ovaciones que sucesivamente íbamos presenciando en toda la extensión de aquella vía, a cuyos bordes se agolpaban en son de fiesta los habitantes de las

villas, aldeas y ranchos por sobre cuyos terrenos volaba majestuosa y terrible la jadeante locomotora. Bien quisiera, sin embargo, ponderar a usted los obstáculos materiales que la empresa ha tenido que vencer, y los grandes trabajos a que ha dado cima para tender sólidamente sus durmientes y sus rieles por sobre los barrancos y a través de las rocas; pero a bien que no faltará quien con mejores datos deje satisfecha en este punto la curiosidad más exigente, haciendo el panegírico de lo que puede el genio unido a la perseverancia. Ya se supone que pasará en silencio el *gregorito* que tan quejosos dejó a los artesanos invitados, y el diluviano chubasco con que el cielo de Puebla celebró por su parte nuestra llegada; nada diré tampoco del suntuoso y brillante baile con que la empresa obsequió a ambas poblaciones en el bonito y nuevo teatro Guerrero, baile en el cual pudo verse sin ejemplar la reunión de cuanto tiene México de notables en política, en armas, en ciencias, en letras, en hermosura y en riqueza; callaré, por último, cuanto tenga relación con el banquete que el ciudadano gobernador de Puebla ofreció a las autoridades y a una gran parte de los cortesanos huéspedes el día 17, en un salón del Colegio del Estado. Todo esto lo hallará usted con minuciosos detalles en las diversas relaciones que de la fiesta se han escrito y publicado; a ellas me remito, recomendando a usted especialmente la que nuestro Ignacio Altamirano formó y corre impresa en el núm. 39 del *Renacimiento*, en la cual encontrará usted materia de sabrosa y entretenida lectura (Anónimo, *El Siglo Diez y Nueve*, 1869).

Retomando la sugerencia de Peredo, cabe señalar que no era la primera vez que Ignacio Manuel Altamirano publicaba su experiencia de viajar en tren. Meses atrás, en el mismo ramal, fue partícipe de la inauguración que se celebró del tramo que iba de Apizaco a Santa Ana Chiautempan.³ En el viaje por tierras tlaxcaltecas, Altamirano (1869a) centró su atención en “las cortaduras profundas

³ Encontré en los periódicos dos fechas distintas con relación a la inauguración, correspondiente al 26 y 27 de mayo. Para el 26 de mayo, véase “Progress of the Railroad. The Puebla Branch” (Anónimo, *The Two Republics*, 1869); “Inauguration d’un Nouveau tonçon de chemin de fer sur la ligne de Veracruz” (Anónimo, *Le Trait d’Union*, 1869). Para el 27 de mayo, véase “El Ferrocarril de Veracruz. Inauguración de un nuevo tramo” (Anónimo, *El Monitor Republicano*, 1869).

que han tenido que practicarse para tender los rieles a través de colinas pedregosas”, así como “el puente magnífico de Santa Cruz, por el que se atraviesa la honda barranca que se interpone en el camino”. Para horadar las “peñas durísimas”, detalló que tuvo que efectuarse un trabajo coordinado “de pólvora y de brazos”, cuyo rastro aún era visible para los viajeros desde las ventanas de los coches: “Nosotros veíamos a un costado y a otro del camino los enormes trozos de granito que atestiguaban lo costoso y grave del trabajo emprendido para tender los rieles en medio de las entrañas de la peña viva, y no pudimos menos de quedar sorprendidos” (p. 328). Además, Altamirano transcribió de manera íntegra la descripción del puente de Santa Cruz que le hizo llegar el ingeniero William Cross Buchanan. El paisaje que delinea el cronista a partir de lo que observa desde el tren es, por un lado, la cordillera de la Malinche; por el otro, un “dédalo de colinas y de cerros”. Con este escenario, propone que sus lectores lo acompañen a un doble viaje, motivado por la convergencia de la magnificencia de la naturaleza, la destreza del ingenio de los trabajadores y la posibilidad de redescubrir a México. Teniendo como referencia los pequeños arroyuelos de la Malinche que alimentan al río Atoyac, conduce a los lectores, a vuelo de pájaro, por el vertiginoso curso del río. En el recorrido imaginario por valles, bosques y barrancas, el ruido comienza a ser ensordecedor. De manera súbita, tras recibir “los tributos de cien torrentes impetuosos”, es fácil comprender, a partir de la ensoñación de Altamirano, por qué se convierte en “el rey de los ríos del Sur”. Aquel río soberbio que va mudando de nombre conforme avanza en su trayecto, y que hace estremecer a la tierra “con sus rugidos gigantescos”, termina finalmente desembocando en el Pacífico (p. 329). El segundo viaje propuesto por Altamirano es el que lo lleva a su encuentro con los indígenas de Santa Ana Chiautempan. El escritor enfocó su atención en la reacción de aquellas mujeres y hombres ante un “nuevo invasor, que llegaba rugiendo y agitando su colosal penacho de humo, como en señal de soberbia”. Para su sorpresa, no hubo aversión. En un primer instante, le desconcertó el “religioso respeto” con que fue recibido el tren, como si se tratase de “un enviado de Dios”. Lo atribuyó

al “instinto” con que los indígenas percibían los beneficios que recibirían “con el paso del ferrocarril”. Lo único cierto es que el tren había llegado hasta allí, en gran medida, gracias a la incansable faena de aquellas mujeres y hombres, pues, como él mismo lo destacó, “los indígenas han cooperado con gran espontaneidad a los trabajos de la Empresa” (p. 329). Después de la comida, y como era costumbre, se pronunciaron discursos, brindis y versos alusivos a la solemnidad del acontecimiento. Posteriormente, los indígenas, “con el mayor entusiasmo”, llevaron a los empresarios, y demás convidados, “a recorrer en triunfo el pueblo.” Ese mismo día la comitiva regresó a México.

Pasando a la crónica del viaje a Puebla, es mucho lo que puede analizarse. Me detendré únicamente en un aspecto. Altamirano (1869b) retoma al tren como un artefacto que vuelve más nítida la mirada con relación a los contrastes del entramado social. En una articulación de movimiento entre lo que sucede dentro y fuera de los vagones, Altamirano convirtió en materia narrativa tanto lo que atisbaba desde su ventana como lo que escuchaba al interior de los coches. Las distinciones entre muchedumbre e invitados, aristócratas y trabajadores, poblados patriotas y poblados estériles marcaron el rumbo de la narración de su viaje. A diferencia de su crónica anterior, en esta ocasión Altamirano no centró su atención en la infraestructura ferroviaria. Más bien, permitió que sus lectores estuviesen atentos a la experiencia sensorial de los viajeros, sobre todo en su paso por los Llanos de Apan. El cronista describe los gestos y expresiones de asco de “más de una joven elegante envuelta en sedas y en blondas”, que apartaban sus rostros al pasar por una pulquería y proferían con desagrado el espantoso olor que despedían esos lugares frecuentados por el pueblo. Anterior a esta escena, Altamirano, en relación con el mismo paisaje, pero en sentido contrario, indicó que lo que se alcanzaba a divisar por las ventanas de los vagones eran “mansiones que parecen encerrar a nobles de la Edad Media”, una suerte de castillos feudales que buscaban señorear sobre humildes chozas. Si en Santa Ana Chiautempan su interés se centró en las reacciones de los indígenas, en el paraje de los Llanos de Apan su mirada se dirigió a lo que él de-

nominaba como *pulcocracia*, a sus excesos, al sinsentido de su repugnancia tanto al pulque como a los indígenas que lo hacían posible: “id a decir eso a alguna locuela rica que debe sus joyas, su carruaje y su lujo al pulque, y os arrancará los ojos” (p. 53).

La estancia en Puebla del presidente Juárez se extendió hasta el 21 de septiembre, fecha en que el tren retornó a la ciudad de México. La relevancia de la inauguración del ramal a Puebla consistió, como lo destacó Altamirano, en que era “el primer tramo de vía férrea que une dos grandes centros de población”. Si bien en el resto del mundo dicho logro no era novedad, para el caso mexicano el acontecimiento se siguió con sumo interés, “por ser el primero de su especie, y porque él abre a nuestros pueblos nuevos horizontes”. Estos nuevos horizontes no sólo concernían a los flujos comerciales, sino también a la posibilidad de narrar las experiencias sensoriales de viajar en tren. No es casualidad que Altamirano (1869b) cerrase su crónica con una alusión directa a la obra de Laurence Sterne:

Hemos concluido nuestra larguísima crónica. En ella, clasificándonos en una de las especies en que dividía Sterne a los viajeros, que es la de *viajeros sentimentales*, hemos querido referir nuestras impresiones sin más interés que el de entretener un rato a los que no hayan ido a Puebla durante las famosas *fiestas de septiembre* (p. 64).

Así pues, con el ramal a Puebla comenzó en territorio mexicano el desarrollo de una novedosa literatura de viajes, aquella que tenía como protagonista al tren.⁴

NARRAR LA INMEDIATEZ

Tras la muerte de Juárez, el 18 de julio de 1872, le correspondió al entonces presidente Sebastián Lerdo de Tejada encabezar los festejos de la inauguración de la línea completa del Ferrocarril Mexicano. El día elegido para el viaje inaugural fue el 1 de enero de 1873.

⁴ Acerca de la transición en la literatura de viaje y el papel que desempeñó el ferrocarril, véase América Viveros (2015).

El cúmulo de noticias y crónicas publicadas pueden dividirse en cuatro ejes temáticos: las fiestas de inauguración, la incertidumbre, la crítica y los desafíos narrativos. Gracias a la copiosidad de materiales, es posible hacer investigaciones sobre cada uno de ellos. Para este trabajo, únicamente remitiré a ejemplos concretos.

La tarde-noche del 31 de diciembre fue descrita como una festividad extraordinaria, un evento que trastocó, por unos instantes, las dinámicas de la vida cotidiana de la ciudad de México. Compras de último momento en los establecimientos comerciales y preparativos de toda índole impidieron que esa noche la ciudad durmiera (Chavarri, *El Monitor Republicano*, 1873; Julius, *El Eco de Ambos Mundos*, 1873). El bullicio, tanto en los ámbitos privados como públicos, remitía a conversaciones que traían a colación la larga cantidad de años, dinero y esfuerzo que se había invertido para que ese viaje por fin pudiese realizarse.

La celebración se extendió a todos los integrantes del entramado social. El entusiasmo en la estación de Buenavista, y sus alrededores, era más que evidente, materializándose en “todo cuanto la alegría ha podido inventar para expresarse de una manera delirante, todo se oía en aquel momento sublime” (Gallo, *El Siglo Diez y Nueve*, 1873). En la madrugada, dio comienzo el viaje, teniendo como fondo el ruido ensordecedor de la música, las salvas de artillería, los cánticos, los silbidos, las carcajadas y el silbato de la locomotora.

Además del espíritu festivo, la inauguración también se abordó con incertidumbre. Manuel Tornel resaltó que, si bien no podía negarse el deleite motivado por la inauguración del ferrocarril, tampoco podía desatenderse una ansiedad generalizada en “todas las clases de la sociedad”, debido al “desengaño que constantemente hemos tenido”. Las promesas de mejoras materiales que se habían tenido años atrás por distintos gobiernos eran algo reiterativo, como recurrente había sido la “intervención de las armas” para tratar de solucionar los problemas sociales. Ante un pueblo desgastado, completamente exhausto, Tornel indicó que la inauguración del Ferrocarril Mexicano era una suerte de “tabla de salvación”, cuya fiabilidad aún debía ponerse a prueba. Más allá de los deseos de prosperidad, en realidad no había ninguna garantía de que la vía férrea sería capaz

de impulsar la reconstrucción material de México y estar a la altura de “las exigencias públicas” (Tornel, *El Correo del Comercio*, 1873).

El viaje de ida puede dividirse en cuatro momentos. En el primero, la algarabía y la puesta en marcha de los trenes. En el segundo, luego de brevísimas paradas en poblados del Estado de México, Hidalgo y Tlaxcala, la escala que se efectuó para comer en Boca del Monte y el asombro tras descender por las Cumbres de Maltrata. En el tercero, la llegada a Orizaba, donde pernoctaron los viajeros. En el cuarto, se encuentra en la ruta seguida desde Orizaba, pasando por Fortín, Córdoba, Atoyac, Paso del Macho, etc., hasta llegar en la tarde-noche del 2 de enero al puerto de Veracruz.

La estancia en Veracruz, tanto del presidente como de su comitiva, se prolongó hasta el 6 de enero. Aquel día los viajeros se trasladaron de nueva cuenta a Orizaba. Finalmente, tras diversas escalas, el presidente retornó a la capital de la República el 8 de enero, alrededor de las diez de la noche.

Algunos periódicos fueron sumamente críticos con la inauguración del ferrocarril. Además de los vítores, bailes y fiestas, al parecer todo se realizó en medio de una pésima organización. Mediante la sátira y la caricatura, se lanzaron fuertes críticas al acompañamiento suntuoso y excesivos gastos de aquel viaje oficial (*El Padre Cobos*, 1873). Uno de los temas más cuestionados fue la planificación de un majestuoso baile en el Colegio de Minería, con el cual se pretendía cerrar el 20 de enero los festejos. Los rumores indicaban un derroche injustificado (Anónimo, *La Bandera de Juárez*, 1873). La suma prevista ascendía a 16 mil pesos. Hay que tomar en consideración que la inauguración del ferrocarril no significaba que todo estuviese culminado. En diversos periódicos, se señaló que “aún se debía gastar todavía la friolera de 600 mil pesos para dar remate a las obras del Ferrocarril Mexicano”, esto es, algunas obras aún eran provisionales y la línea aún tenía mucho trabajo por delante. Por tanto, la celebración de un baile era algo ridículo. Ante la presión y los comentarios negativos, el baile se canceló.

¿Cómo se narró y en qué condiciones se escribieron las experiencias de aquel viaje? Los escritores, herederos de una antiquísima tradición de literatura de viajes, entrelazaron los elementos

de la codificación de dichos relatos con una renovada forma de observar y comprender el mundo. Con respecto a la tradición en la literatura de viajes y su codificación, Jimena N. Rodríguez (2010) nos recuerda que el viajero no es aquel que viajó, sino aquel que dice que viajó, sobre todo, aquel que persuade a sus lectores de que “lo narrado es lo vivido, lo visto y lo visitado”, suscitando múltiples ilusiones de un mundo recorrido. Lo trascendental es que aquel mundo sólo es posible en el relato, esto es, un mundo creado por el viajero.

Algunos escritores centraron su atención en la ida; otros en la vuelta. Lo primero que salta a la vista es la dificultad para establecer con precisión la medición del tiempo. Las discrepancias son notorias. Por tanto, cabe resaltar que fue el ámbito geográfico, más que el temporal, el que ordenó y orientó el itinerario de sus narrativas. Así, uno de los objetivos primordiales consistió en presentar a los lectores, con sus respectivos detalles, un mapa bosquejado con palabras.

Además de la tradición, es necesario indicar, como bien ha apuntado Diana Hernández Suárez (2023), que el ferrocarril participó activamente en la conformación de las “tecnologías de la mirada”, aquellas que modelaron nuevas formas de mirar un territorio, sus paisajes y sus pobladores. Hernández Suárez ha insistido en la necesidad de hacer un balance sobre cómo se fueron articulando, a partir de las innovaciones tecnológicas decimonónicas, “nuevos modos de ver, de experimentar y de pensar el mundo”, así como su impacto en las formas de representación literaria y en la conformación de un nuevo público lector-observador.

Aún es una tarea pendiente comparar todas las crónicas publicadas en enero de 1873. De momento, lo que puedo señalar es que uno de los principales desafíos para los periódicos fue cómo debía afrontarse el reto de la velocidad. La publicación del relato del viaje debía realizarse al mismo ritmo que el tren recorría los valles, montañas, ríos, llanuras, poblados y barrancas. Para favorecer la sensación de que los lectores estaban observando casi de manera simultánea lo que los viajeros presenciaban, la publicación de telegramas ocupó un lugar primordial. Tanto la presteza del telégrafo

como la rapidez del ferrocarril determinaron que la escritura se adecuara a una nueva condicionante: la inmediatez.

Los escritores aprovecharon los breves minutos de permanencia en alguna de las estaciones para informar diligentemente sobre los pormenores del recorrido. Por ejemplo, una vez iniciado el viaje, desde Soltepec, a las 8:48 de la mañana, Eduardo L. Gallo transmitió un telegrama a los redactores del periódico *El Siglo Diez y Nueve*, quienes, ni tardos ni perezosos, lo publicaron aquel mismo miércoles 1 de enero: “Sres. Redactores del Siglo XIX. Llegamos a Soltepec a las ocho y treinta. Gran recibimiento en todas las poblaciones” (Anónimo, *El Siglo Diez y Nueve*, 1873).

Desde el 2 de enero, los periódicos difundieron recopilaciones de telegramas, donde compartían las vivencias de sus corresponsales. Uno de los primeros telegramas de Alfredo Bablot, transmitido desde Boca del Monte, el 1 de enero, a las 17:05, tuvo como objetivo destacar el paso del tren por Apizaco, pues era a partir de allí donde en realidad comenzaba el verdadero viaje.

El tren se detuvo un cuarto de hora en Apizaco.

La estación estaba llena de gente, músicas, cohetes, arcos de triunfo. Al partir fue vitoreado el presidente.

Allí admiramos un grande edificio de piedra y hierro para depósito de locomotivas.

A doscientas varas de la estación entramos en la nueva vía.

Comienza realmente la inauguración (Bablot, *La Democracia*, 1873).

Desde este punto, la determinación de los escritores consistió en describir elocuentemente la novedosa infraestructura ferroviaria, en vinculación con los paisajes naturales y culturales. Tras el paso del tren por la región de las Altas Montañas de Veracruz, todos los telegramas coincidían en un aspecto: asombro. En un afán por ofrecer algo más que palabras intermitentes, los escritores, aprovechando la escala que hicieron para dormir en Orizaba, comenzaron a enviar cartas con la finalidad de proyectar de mejor modo aquello que estaban experimentando. Así, los lectores tuvieron la oportunidad de conocer el frenesí que se vivió tanto al interior de los vagones como en las distintas poblaciones por donde pasó el tren.

Una vez que el tren llegó a Veracruz, los periódicos intercalaron la publicación de telegramas y cartas. Si bien estas últimas permitían una mayor fluidez en la narrativa, el ritmo frenético del viaje y la prontitud con que debían ser redactadas condicionaron la escritura de los corresponsales. A esto, hay que sumarle las incomodidades del hospedaje. Así lo expuso Anselmo de la Portilla, en una carta escrita el 3 de enero, y publicada en el periódico *La Iberia* el día 14 del mismo mes:

Imposible escribir nada con formalidad. ¿Cuándo ha de hacerlo uno con tanto banquete, tanta fiesta, tanto calor y tantas distracciones? Yo además no tengo ni mesa en qué hacerlo porque no cabe en el cuarto que ocupo con uno de los periodistas de La Habana, y hago estos malos apuntes encima del aguamanil, poniendo a un lado en el suelo los humildes enseres de nuestro lavatorio. Chateaubriand decía que muchas veces no le había quedado más mesa en qué escribir sus obras, que la tabla del naufragio; y tú sabes bien que Cervantes escribió el Quijote en una cárcel. ¡Mira qué recuerdo evoco yo para conformarme con mi cuarto estrecho de Veracruz y con mi aguamanil de madera blanca! La verdad es que esto está suntuoso para lo que he tenido otras mil veces; y si cito la humildad del escritorio, no es porque sea gran novedad en mi vida, ni porque haya ahora más razón que otras veces para perdonarme lo mal escrito, sino para declarar que ahora como siempre necesito grande indulgencia (De la Portilla, *La Iberia*, 1873).

A partir del 7 de enero se acabaron las breves pinceladas de los telegramas. Julius fue de los primeros en publicar una crónica completa del viaje. La tituló, sin mayor ostentación, “Crónica del ferrocarril”. Como bien lo ha señalado Jimena N. Rodríguez (2010), en la literatura de viajes el retorno ocupa un lugar central. Además de representar la finalización del ciclo, también significa la “apropiación” de lo desconocido y, más importante aún, la “renovación” de lo propio. Fue desde el retorno donde algunos escritores encontraron el mejor momento para iniciar su escritura, retomando sus apuntes: “Después de ocho días de constante agitación, puedo al fin tomar la pluma y consagrar unos cortos momentos para hacer

a ustedes la relación de lo que vi y de las emociones que experimenté durante mi viaje de esta ciudad a Veracruz, con motivo de la inauguración del ferrocarril mexicano” (Septien, *La Voz de México*, 1873). José Manuel Gutiérrez Zamora, del 10 al 29 de enero, publicó cada día en el periódico *El Correo del Comercio* un fragmento de una crónica que tituló “De México a Veracruz. Impresiones de viaje. Diario de un periodista”. Gutiérrez Zamora era sabedor que no eran suficientes los tecnicismos vinculados a los ferrocarriles. El viaje inaugural del Ferrocarril Mexicano necesitaba de una narrativa en la cual se hiciese presente tanto la tradición de la literatura de viajes como las expectativas de un nuevo mundo por descubrir:

Los poetas y los novelistas tenemos el raro privilegio de viajar y hacer viajar a los lectores sin que haya que gastar un solo maravedí, lo mismo que poseemos la facultad de anticipar unas épocas y retrasar otras, según lo exijan los motivos por que se escribe, o las circunstancias que hacen brotar los capítulos de nuestra pluma (Gutiérrez Zamora, *El Correo del Comercio*, 1873).

En suma, las imágenes que Gutiérrez Zamora aporta en sus crónicas, aquellas que son producto del despliegue narrativo e imaginativo de la experiencia de la locomoción a vapor, y que condicionaron durante muchos años la mirada de los viajeros, nos remiten a ciudades iluminadas casi en su totalidad, en medio de la noche; a poblaciones desbordadas en sus calles por los festejos, al ruido “imponente y salvaje” de ríos, a “poéticas montañas”, a poblaciones minúsculas de “chozas de madera cubiertas de palma”, a “seductoras mujeres” de poblados pintorescos, a personajes insospechados en medio de la naturaleza, a las espumosas playas del Atlántico, a los trabajadores exhaustos –junto a sus familias– en campamentos improvisados, así como a todos aquellos que erigieron las “colosales obras de arte del camino de hierro”, que provocaban, de manera simultánea, sobresalto y admiración entre los viajeros.

CONCLUSIÓN

Los ferrocarriles, a lo largo del siglo XIX, modificaron profundamente las percepciones de hombres y mujeres con relación al espacio y

el tiempo, el modelo sensorial a partir del cual se captaba y se habitaba el mundo. Para el caso mexicano, dicha transformación tiene sus raíces más profundas en el largo proceso de conformación del denominado Ferrocarril Mexicano. Antes de que la experiencia sensorial de viajar en tren fuese una realidad para la mayoría de los habitantes de México, los periódicos se encargaron de modelar, a partir de las noticias y crónicas de sus colaboradores, los efectos económicos, sociales y culturales que tendría, o estaba teniendo, el ferrocarril en el país.

A partir de las fiestas inaugurales de 1850, 1857, 1869 y 1873, el ensayo buscó dar cuenta del despliegue narrativo utilizado por los escritores al momento de afrontar el desafío de volver explícito para los lectores de los periódicos lo que significaba la innovación tecnológica de un nuevo sistema de comunicaciones. En el tránsito del anhelo a la realidad material, la mirada de los escritores, con distintas escalas, se fue ajustando a diversas direcciones. En tiempos en que los avances del ferrocarril eran incipientes, la atención se dirigió al exterior del país, a recrear imágenes de un mundo que se estaba alterando de manera vertiginosa, e irreversible, a partir de la marcha incesante de las locomotoras de vapor. Cuando el camino de hierro se extendió por más de dos poblaciones y permitió que el recorrido en tren durase más de unos minutos, el frenesí de aquella obra palpitante que aún se encontraba en construcción, con hazañas difíciles de imaginar, posibilitó que los escritores compartieran con profusión sus impresiones de viaje, convirtiendo en materia narrativa tanto el paisaje que se observaba desde las ventanas de los vagones hasta las vivencias, experiencias y sensaciones que se suscitaban al interior de éstos. El tren se retomó como un artefacto que volvía más nítida la observación sobre las tensiones y diferencias del entramado social.

El tema de la velocidad siempre ocupó un lugar preponderante en cada una de las crónicas publicadas desde 1850 hasta 1873. En ocasiones, fue retomada como punto de contraste sobre lo que sucedía en el resto del mundo y lo que podría desarrollarse en México. En otras ocasiones, fue asumida como un reto por parte de los escritores y los periódicos para transmitir de manera inmediata

a sus lectores el vértigo de lo que significaba la experiencia de la locomoción a vapor.

Aún queda por estudiar con mayor detenimiento, y de manera comparada, la enorme cantidad de testimonios que la inauguración de la línea completa generó en 1873: aquellos publicados a partir de telegramas, cartas, crónicas, editoriales y noticias. Asimismo, aún es necesario indagar con mayor detenimiento en la algarabía de las fiestas, en la incertidumbre sobre el futuro de la línea, en las críticas ante los excesos y, sobre todo, en las estrategias narrativas que siguieron los escritores para compaginar los códigos de la antiquísima tradición de la literatura de viaje con la emergencia de nuevas tecnologías de la mirada, que posibilitaron renovadas formas de observar, sentir y pensar a México. ➤

REFERENCIAS

- ALTAMIRANO, I. M. (1869a). Inauguración del tramo de ferrocarril de Apizaco a Santa Ana Chiautempan. *El Renacimiento. Periódico literario*, I, 327-329. México: Imprenta de F. Díaz de León y Santiago White.
- ALTAMIRANO, I. M. (1869b). Las fiestas de septiembre en México y Puebla. *El Renacimiento. Periódico literario*, II, 49-64. México: Imprenta de F. Díaz de León y Santiago White.
- ANÓNIMO. (1826, 9 y 19 de febrero). Camino. *El Sol*. Ciudad de México.
- ANÓNIMO. (1830, 20 de noviembre; 1831, 9 de septiembre). Distrito Federal. *El Sol*. Ciudad de México.
- ANÓNIMO. (1844, 28 de julio). Caminos de hierro. *Diario del Gobierno de la República Mexicana*. Ciudad de México.
- ANÓNIMO. (1850, 20 de agosto). Camino de hierro. *El Siglo Diez y Nueve*. Ciudad de México.
- ANÓNIMO. (1850, 15 de septiembre). Noticias nacionales. *El Fénix*. Ciudad de México.

- ANÓNIMO. (1850, 21 de septiembre). Primer Camino de Fierro en la República Mexicana. *El Universal*. Ciudad de México.
- ANÓNIMO. (1850, 24 de septiembre). Inauguración del camino de hierro de Veracruz. *El Siglo Diez y Nueve*. Ciudad de México.
- ANÓNIMO. (1857, 7 de julio). Ferrocarril entre México y Guadalupe. *Diario de avisos*. Ciudad de México.
- ANÓNIMO. (1857, 9 de julio). El Ferrocarril a Guadalupe. *Diario de avisos*. Ciudad de México.
- ANÓNIMO. (1857, 28 de julio). Ferrocarril de Guadalupe. *Diario de avisos*. Ciudad de México.
- ANÓNIMO. (1866, 9 de mayo). El viaducto de Metlac. *Diario del Imperio*. Ciudad de México.
- ANÓNIMO. (1866, 12 de junio). El Ferrocarril Imperial. *Diario del Imperio*. Ciudad de México.
- ANÓNIMO. (1869, 28 de mayo). El Ferrocarril de Veracruz. Inauguración de un nuevo tramo. *El Monitor Republicano*. Ciudad de México.
- ANÓNIMO. (1869, 30 de mayo). Inauguration d'un Nouveau tonçon de chemin de fer sur la ligne de Veracruz. *Le Trait d'Union*. Ciudad de México.
- ANÓNIMO. (1869, 5 de junio). Progress of the Railroad. The Puebla Branch. *The Two Republics*. Ciudad de México.
- ANÓNIMO. (1869, 28 de septiembre). Viaje a Puebla. *El Siglo Diez y Nueve*. Ciudad de México.
- ANÓNIMO. (1873, 1 de enero). Hoy. *El Siglo Diez y Nueve*. Ciudad de México.
- ANÓNIMO. (1873, 2 de enero). Telegramas de la inauguración del Ferrocarril Mexicano. *La Democracia*. Ciudad de México.
- ANÓNIMO. (1873, 6 de enero). Noticias varias. *La Bandera de Juárez*. Ciudad de México.
- ARRILLAGA, F. (1837). *Proyecto del primer camino de hierro de la república, desde el puerto de Veracruz a la capital de México*. México: Impreso por Ignacio Cumplido.
- BÁEZ MÉNDEZ, A. S. (2022). *Representaciones pictóricas y escritas del asalto a la diligencia o cómo era viajar ante el peligro de bandidos. Puebla sobre el*

- camino real México-Veracruz 1833-1869*. [Tesis de Maestría en Historia]. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- BÜHLER, D. (2022). La construcción del Ferrocarril Mexicano. *Mirada Ferroviaria* 46, 10-25.
- CHAVARRI, E. (1873, 2 de enero). Crónica del ferrocarril. *El Monitor Republicano*. Ciudad de México.
- COUDART, L. (2018). Los orígenes de la era mediática: le prensa periódica. En E. Martínez Luna (Coord.), *Dimensiones de la cultura literaria en México (1800-1850). Modelos de sociabilidad, materialidades, géneros y tradiciones intelectuales* (pp. 21-56). Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- DE LA PORTILLA, A. (1873, 14 de enero). La inauguración del Ferrocarril Mexicano. *La Iberia*. Ciudad de México.
- DIARIO DEL IMPERIO. (27 de febrero de 1865). Ciudad de México.
- GALLO, E. L. (1873, 1 de enero). Carta interesante. *El Siglo Diez y Nueve*. Ciudad de México.
- GUTIÉRREZ ZAMORA, J. M. (1873, 12 de enero). De México a Veracruz. Impresiones de viaje. Diario de un periodista. Artículo III. *El Correo del Comercio*. Ciudad de México.
- GWIN, D. (2023). *The coming of the railway: a new global history, 1750-1850*. New Haven: Yale University Press.
- HERNÁNDEZ SUÁREZ, D. (2023). La visualidad y el ferrocarril en la literatura de viajes: “En el Lago de Pátzcuaro”, recuperación de un relato de Rubén M. Campos. *Valenciana*, 32, 37-80. Guanajuato, Universidad de Guanajuato.
- JULIUS, N. (1873, 7 de enero). La fiesta de inauguración. *El Eco de Ambos Mundos*. Ciudad de México.
- MUNILLA LACASA, M. L. (2022). El Museo Universal de Ciencias y Artes (1824-1826) o fragmentos de una utopía para el Río de la Plata. *Investigaciones y Ensayos*, 1(73), 193-210.
- EL PADRE COBOS. (1873, 9 de enero de 1873). Ciudad de México.
- PRIETO, G. (1906). *Memorias de mis tiempos, 1828 a 1840*. París: México: Librería de la Vda. de C. Bouret.
- RODRÍGUEZ, J. N. (2010). *Conexiones trasatlánticas: viajes medievales y crónicas de la conquista de América*. México: El Colegio de México.

- SEPTIEN, A. (1873, 12 de enero). Crónica del Ferrocarril. *La Voz de México*. Ciudad de México.
- TORNEL, M. (1873, 4 de enero). Ansiedad Pública. *El Correo del Comercio*. Ciudad de México.
- VERA, H. & GARCÍA ACOSTA, V. (Coords.). (2011). *Metros, leguas y mecatres: historia de los sistemas de medición en México*. Ciudad de México: CIESAS.
- VIVEROS, A. (2015). En diligencia, mula y ferrocarril por tierras mexicanas: contexto de publicación en la prensa mexicana de algunos textos viajeros de Manuel Payno y Manuel Gutiérrez Nájera”. *Boletín del Instituto de Investigaciones Bibliográficas*, xx(1 y 2), 85-113.
- WOMACK, J. (2010). Veracruz-El Molino: los primeros ferrocarrileros, 1842-1850. *Legajos. Boletín del Archivo General de la Nación*, 7(6), 13-34. Ciudad de México.