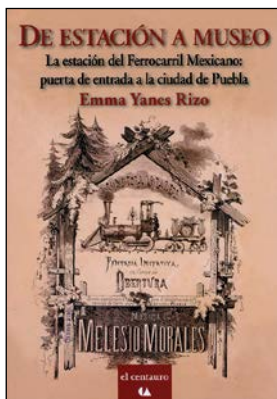


Postexto

Graciela **Schmilchuk**



DE ESTACIÓN A MUSEO
LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL MEXICANO:
PUERTA DE ENTRADA A LA CIUDAD DE PUEBLA

EMMA YANES RIZO
CONACULTA
México, 2014

La presentación del libro *De estación a museo*, de Emma Yanes Rizo, editado por CONACULTA y El Centauro en 2014, dio pie para repensar cómo sucede la construcción social del patrimonio. Se trata de un libro claro y preciso, respaldado en una investigación histórica, a la que mucho contribuyeron los investigadores del CEDyF del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

Mi hipótesis es que el libro de Yanes contribuye a aumentar el valor simbólico de la vieja estación de ferrocarriles de Puebla, la más antigua que queda en el país. Esto nos recuerda una de las caracterizaciones de patrimonio: cultura, material o no, a la que otorgamos un valor simbólico, que condensa valores y una visión del mundo. Para que la sociedad lo acepte como cosa incuestionable se requiere la convergencia de múltiples voluntades y tareas: señalar un bien cultural, argumentar su valor, lograr validación política y respaldo financiero para su restauración y mantenimiento, dar a conocer ampliamente la historia de ese bien, cuidar que tales logros sean irreversibles (que, por ejemplo, si a algún funcionario se le ocurriese usar el Museo Nacional de los Ferrocarriles para otros fines, la acción social para defenderla sea contundente y eficaz).

Sin embargo, a partir de este logro, hay una segunda construcción social en el proceso de patrimonialización: su activación. La activación, en el caso del MNFFMM implica no sólo conservar el patrimonio ferrocarrilero nacional, sino contar con un programa de exposiciones, de actividades, pedagógico y de vinculación con comunidades. Dichas tareas significan, todas ellas, hacer interpretación. Tal es el trabajo de curadores, museógrafos y pedagogos y de la dirección que concibe y recoge propuestas del personal y jerarquiza la distribución del presupuesto. Interpretar el patrimonio, con cada acción cotidiana, genera significados socialmente compartidos. Tal es la responsabilidad de la activación y en eso consiste la tarea de un buen museo.

El que nos ocupa es tan joven (1988) que por él se juegan aún tensiones políticas, económicas y las cambiantes valoraciones de funcionarios y de la población. Aún no se ha consolidado su incuestionabilidad (un ejemplo sería el intento reciente de utilizar uno de sus patios como estación para un tren turístico).

La activación siempre implica intervención del poder político y de la sociedad y las negociaciones son difíciles. Ambas partes, poder político y sociedad, intentan alcanzar el mayor grado de consenso posible, de manera que el discurso subyacente en la activación (del museo) o en las propuestas de usos diferentes, sea legitimado.

Un antropólogo catalán menciona tres tipos de museos (Prats: 2005): localizado, local y nacional. A mi modo de ver, el de los ferrocarriles se encuentra en el cruce de los tres tipos. Patrimonio localizado “aquél cuyo interés trasciende su ubicación y es capaz de provocar por sí mismo flujos de visitantes con relativa independencia de la misma” (Prats: 2005)

El patrimonio local, en principio es para Prats aquel “de escaso interés más allá de la comunidad”, pero añade algo que sí se aplica a Museo de los Ferrocarriles: “se relaciona intensamente con la biografía de los individuos... Esto impele a la población a anteponer el significado a los principios de legitimación procedentes de la externalidad cultural... La verdadera naturaleza del patrimonio local ...se basa en la memoria” (Prats: 2005).

En nuestro caso la memoria compartida por una buena parte de la sociedad poblana se entretiene con la investigación histórico tecnológica de los expertos. Cuando dos o tres generaciones de una familia asisten al museo, los relatos de las experiencias priman sobre la información científica. Nadie menor de treinta años ha viajado en tren de pasajeros. Buena parte de lo que mantiene encendido el interés de la población en los trenes, es su vigencia en la memoria de quienes los han usado y trabajado, y la transmiten a sus hijos y nietos.

Además, este museo es nacional, por decisión política, por reunir bienes del patrimonio ferrocarrilero de todo el país, sin entrar en competencia con otros museos del ferrocarril existentes en otros estados.

El contenido del MNFFMM no exhibe solo reliquias del pasado sino testimonios de una memoria viva en conflicto: ¿debía privatizarse el ferrocarril, eliminarse los trenes de pasajeros?

¿A quién le convino, a quién no? ¿Se puede reabrir la posibilidad de cambiar la cultura del automóvil por otra de trenes, de vista al futuro?

Aunque su colección convoque la nostalgia, el museo no se ha encerrado, no se ha fosilizado, intentando preservar la imagen de todo pasado fue mejor, sino que se ha abierto a una idea amplia de cultura, a explorar las estrechas relaciones entre ferrocarriles, economía y cuestiones ambientales, trenes y poesía, viajes y artes plásticas, entre muchas otras. Si se hiciera un análisis de lo que ha sido su programa de exposiciones y actividades desde su inicio se vería cómo y cuánto se han enriquecidos las relaciones. Tal análisis queda por hacer y, sin duda, habrá de ser en la siguiente publicación.

Llorenç Prats (2005) dice que el patrimonio local es, en su mejor expresión, un foro, pero que si ignora cambios y nuevos retos puede convertirse en búnker. Y es precisamente lo que se ha evitado aquí, remontando no poca incompreensión institucional.

Para que florezca como foro, este museo atiende el principio de que el capital humano es lo principal, siempre las personas antes que los fierros o las piedras. En este sentido, aunque las exposiciones son cosa extraordinaria, hay otras acciones fundamentales: convertirse en un imán de iniciativas locales de grupos e individuos, rescatar el carácter de espacio vivo de aquello que tiene que ver con el patrimonio ferrocarrilero.

Sin embargo, más allá de su carácter local, el Museo de los Ferrocarriles ha dado pasos importantes de expansión simbólica: préstamo de exposiciones al resto del país, intercambio internacional y un notable programa de arte contemporáneo de sitio específico que espera retomar continuidad bienal. Los múltiples discursos que el museo emana y acoge son parte aún de la construcción social de su patrimonio en su fase de activación, con las espinosas negociaciones que ello implica, luchan por su legitimación. Enhorabuena.

B I B L I O G R A F Í A

Prats LI (1997). *Antropología y patrimonio*, ed. Ariel, Barcelona.

Prats LI (1998). El concepto de patrimonio cultural. En *Política y Sociedad* 27, Madrid (pp. 63-76). Consultado el 15 de abril 2015 en <http://www.antropologiasocial.org/contenidos/publicaciones/otautores/prats%20el%20concepto%20de%20patrimonio%20cultural.pdf>.

Prats LI (2005). Concepto y gestión del patrimonio local. En *Cuadernos de Antropología Social* 21 (pp. 17-35), FFyL-UBA- ISSN: 0327-3776 . Consultado el 11 de enero 2014 en <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=180913910002>.