













# El desfile circular

*Ensayo sobre el carrusel, la rueda de la fortuna  
y la montaña rusa*

Elisa Corona Aguilar obtuvo el premio único de ensayo en el Certamen Internacional de Literatura “Sor Juana Inés de la Cruz”, convocado por el Gobierno del Estado de México, a través del Consejo Editorial de la Administración Pública Estatal, en 2013. El jurado estuvo integrado por Maricruz Castro Ricalde, Bernardo Ruiz y Felipe Garrido.

Este libro de ensayos fue escrito por la autora gracias al apoyo de la beca jóvenes creadores del Fondo Nacional para la Cultura y las Artes.

*Leer para pensar en grande*

COLECCIÓN LETRAS



ensayo



ELISA CORONA AGUILAR

# EL DESFILE CIRCULAR

*Ensayo sobre el carrusel, la rueda de la fortuna y la montaña rusa*



GOBIERNO DEL  
**ESTADO DE MÉXICO**

Eruviel Ávila Villegas  
Gobernador Constitucional

Raymundo E. Martínez Carbajal  
Secretario de Educación

Consejo Editorial: José Sergio Manzur Quiroga, Erasto Martínez Rojas,  
Raymundo E. Martínez Carbajal, Raúl Vargas Herrera,  
Fernando Muñoz Samayo

Comité Técnico: Alfonso Sánchez Arteché, Félix Suárez,  
Marco Aurelio Chávez Maya

Secretario Técnico: Ismael Ordóñez Mancilla

*El desfile circular. Ensayo sobre el carrusel, la rueda de la fortuna y la montaña rusa*

© Primera edición. Secretaría de Educación del Gobierno del Estado de México. 2014

DR © Gobierno del Estado de México  
Palacio del Poder Ejecutivo  
Lerdo poniente núm. 300,  
colonia Centro, C.P. 50000,  
Toluca de Lerdo, Estado de México

© Elisa Corona Aguilar

ISBN: 978-607-495-336-7

Consejo Editorial de la Administración Pública Estatal  
[www.edomex.gob.mx/consejoeditorial](http://www.edomex.gob.mx/consejoeditorial)  
Número de autorización del Consejo Editorial de la Administración Pública Estatal  
CE: 205/01/35/14

Impreso en México

Queda prohibida la reproducción total o parcial de esta obra, por cualquier medio o procedimiento, sin la autorización previa del Gobierno del Estado de México, a través del Consejo Editorial de la Administración Pública Estatal.

# Índice

- 9      INTRODUCCIÓN
- CARRUSEL
- 23     Reliquias en movimiento
- 25     La pequeña guerra
- 33     La carrera que no termina
- 39     Animales de artesanía
- 45     Déjame llevarte de vuelta
- RUEDA DE LA FORTUNA
- 53     Las cenizas perdidas
- 57     El hombre con círculos en la cabeza
- 65     Lo que vi desde la gran rueda de Ferris

73 El gigante solitario

77 La máquina infernal

#### MONTAÑA RUSA

89 A merced de la gravedad

93 El vulgar placer de la caída

97 Suiza en América

101 El tornado de hierro

107 Riesgo y aceleración

#### CONCLUSIÓN

113 El final del viaje

117 FUENTES CONSULTADAS

## INTRODUCCIÓN

La permanencia de lo insignificante

En *Toys and Reasons*, Erik H. Erikson señala que a lo largo de todas las épocas los adultos han juzgado el juego como algo que no es serio ni útil y, por lo tanto, no está relacionado con el centro de las tareas y motivaciones humanas: “Tal división hace la vida más simple y permite a los adultos rechazar la sugerencia a menudo impresionante de que el juego (y, por lo tanto, el azar indeterminado) puede ocurrir en el centro vital de las preocupaciones adultas, tal como ocurre en el centro de las preocupaciones de la niñez”.<sup>1</sup> Ésta puede ser una explicación de la ausencia casi total de estudios serios dedicados al asunto nada serio de la diversión, el juego y el entretenimiento en la era moderna. Pocos son los eruditos que se arriesgan a hablar de un tema tan irregular y sorpresivo, a pesar de estar relacionado con conceptos tan importantes para la comprensión de nuestra era como el tiempo libre y el turismo. En cambio, cientos de revistas así como programas de televisión están dedicados a un sinnúmero de pasatiempos y formas de diversión, regodeándose en sus pormenores, alentando a sus lectores o a sus televidentes a experimentar sensaciones nuevas y continuar con su particular elección de esparcimiento. Dichas publicaciones

---

<sup>1</sup> Erik H. Erikson, *Toys and Reasons*, Rewood Burn Limited, Gran Bretaña, 1997, p. 18.

y programas por lo general ahondan poco en el porqué la gente busca un cierto tipo de recreación y no otro. La esencia misma de la diversión hace que el tratar de discernir y proponer una explicación, motivación o razón específica para ella sea tarea de un aguafiestas.

La historia del juego es, por lo tanto, difícil de rastrear. Y, sin embargo, como afirma Roger Caillois, los juegos nos proveen de una prueba de la constancia de la naturaleza humana, ya que su persistencia es en verdad notable: “Imperios e instituciones pueden desaparecer, pero los juegos sobreviven con sus mismas reglas y a veces incluso su misma parafernalia. La razón principal es que no son importantes y poseen la permanencia de lo insignificante”.<sup>2</sup>

El juego está inmerso en nuestra cultura y forma parte esencial de ella, pero, como el bufón de palacio, nunca es tomado en serio y, a pesar de su evidente presencia y participación constante, puede pasar desapercibido. La manera en la que nos aproximamos al juego, ya sea por el placer de la contemplación o para formar parte activa de él, le concede y nos concede una especie de anonimato momentáneo, una libertad poco común y un lugar apartado de las normas cotidianas. El juego es una ocasión para meras pérdidas, dice Caillois, “pérdida de tiempo, de energía, de ingenio, de habilidad y a menudo de dinero”:<sup>3</sup> una actividad inútil, improductiva en sí misma, lo cual hace que comparta su esencia con el arte. El juego es un acto de libre albedrío, pues no se puede obligar a nadie a jugar, pero una vez que se accede a ser partícipe del juego, se deben respetar reglas establecidas que nada tienen que ver con las convenciones sociales ni las normas de la vida diaria; de hecho, a veces son directamente opuestas a estas reglas de “la vida real”.

Caillois se aventura incluso a decir que, así como el juego es una expresión de los patrones y funciones de la cultura, también

---

<sup>2</sup> Roger Caillois, *Man, Play and Games*, The Free Press of Glengoe, Inc., Nueva York, 1961, p. 81

<sup>3</sup> *Ibidem*, pp. 5 y 6.

los juegos pueden propiciar un tipo de sociedad. Si vamos todavía más lejos, podemos suponer que una sociedad que careciera de juegos, no sería sociedad, y una que pretendiera prohibirlos se colapsaría. Son, por lo tanto, mucho más importantes de lo que normalmente pensamos. Quizás el motivo por el cual no parecemos conscientes de su profunda relevancia es precisamente porque suceden en un espacio y tiempo aislados, protegidos de la problemática cotidiana; desde ahí pueden velar por nuestra salud mental y mantener nuestro equilibrio con su absoluta falta de seriedad.

### La vida es un juego de feria

Entre las metáforas favoritas del siglo XX, que intentan expresar lo que la vida asemeja, tres de ellas hacen referencia a los juegos mecánicos, proveedores de una forma de diversión moderna particularmente prolífica, en constante renovación y, a la vez, en existencia desde tiempos remotos. La vida es una montaña rusa, decimos para referirnos a la sucesión de eventos inesperados, a los sobresaltos que todos enfrentamos sin preparación alguna, a la velocidad del mundo moderno; se lo he escuchado decir a muchos, especialmente cuando grandes cambios están a punto de ocurrir, como si se encontraran en la punta de la montaña más alta, a sólo unos segundos del primer eufórico descenso. La vida es una rueda de la fortuna, dice la gente para referirse a la suerte y al azar que a veces nos llevan a la cima del éxito para codearnos con los triunfadores y otras veces nos llevan lo más bajo posible, junto a los desdichados; pero nunca es definitivo, la rueda de la fortuna puede volver a girar, cambiando el destino de nuestros anhelos y nuestro lugar en el mundo. La vida es un carrusel, se escucha en canciones de todos los géneros, para sugerir que a lo largo de la vida damos vueltas en un mismo lugar alrededor de ciertas cosas, personas, eventos importantes, en un viaje en círculos que no sabemos dónde acabará; el

principio y el final se pierden, pero todo se trata de sostenerse con fuerza y disfrutar del viaje.

Al igual que la vida, el amor es comparado con estos tres juegos mecánicos. El amor es un carrusel: con sus giros constantes, nos aísla del mundo y nos permite estar a solas con quien cabalga a nuestro lado, mientras una música suave y alegre se escucha alrededor, como creando un mundo aparte para los enamorados. El amor es una rueda de la fortuna, pues nos lleva a las nubes para contemplar un horizonte inmenso, una vista antes oculta a nuestros ojos, pero puede también devolvernos caprichosamente al suelo, descorazonados. La montaña rusa se usará siempre para referirse al amor apasionado, fuera de nuestro control, desmedido, que puede llevarnos a toda velocidad por inclinadas pendientes que incluso nos aterran.

En *Homo ludens*, Johan Huizinga afirma que todo juego, en su función libre y llena de sentido, es la representación de algo.<sup>4</sup> Siguiendo esta afirmación, no es difícil descubrir que los juegos mecánicos son siempre la representación de un viaje: nos apartan de la vida cotidiana para trasladarnos en diversas formas dentro de un espacio y tiempo delimitados y destinados a tal actividad; sus subidas y bajadas cambian nuestra visión de la realidad, debemos asimilar sus giros, arriesgarnos por su entrada y su salida para tener una nueva experiencia, una nueva hazaña que contar antes de volver a casa. En inglés, los juegos mecánicos son llamados *rides*, lo cual nos dice claramente que uno debe montar esta máquina y llevar a cabo cierto trayecto, cierta jornada a bordo de ella; y la vida es un viaje, al igual que el amor, según las metáforas más antiguas de la humanidad.

---

<sup>4</sup> Cfr. Johan Huizinga, "Esencia y significación del juego como fenómeno cultural", *Homo ludens*, Alianza Editorial, Madrid, 1972, pp. 14, 15.



No es de extrañarnos que el surgimiento de los juegos mecánicos haya coincidido con el final de la era de las exploraciones, aproximadamente en la segunda mitad del siglo XVIII.

Cuando el mundo dejó de ser un lugar desconocido y poblado de misterios, cuando las fronteras se terminaron, al menos en apariencia, el ser humano dirigió sus expectativas al viaje subjetivo, aquel que puede realizarse por medio de las emociones y los sentidos: una nueva era de las exploraciones, pero dirigida a la experiencia individual, dentro de la mente de cada aventurero. La experimentación con drogas pronto dejaría de darse sólo con fines médicos o espirituales y pasaría a ser una búsqueda de placer, o como lo describe Davenport-Hines, una búsqueda del olvido, del disfrute. Los viajes a otros países, a lugares que habían pasado de ser misteriosos exóticos a ser territorio conquistado por la supuesta civilización, ofrecerían como única aventura no catalogada la promesa de una sexualidad desbocada, donde el viajero podía sentirse a salvo de las miradas conocidas. El valiente aventurero, el explorador, el descubridor, pasó a ser tan sólo un turista, y “el turismo es un heraldo de la modernidad”, nos dice Caren Kaplan, “es un producto del inicio de la cultura del consumo, del ocio y de la innovación tecnológica”.<sup>5</sup>

El viaje dejó de ser un riesgo verdadero donde cabía la posibilidad de nunca volver y, por más reconfortante que esto pudiera sonar, también se perdió una preciada experiencia para la vida humana. Si el juego es también una forma de realizar deseos, el ser humano encontró diversas formas de satisfacer nuevamente esta búsqueda de fronteras inexploradas, y una de esas formas fue la invención y popularización de los juegos mecánicos.

---

<sup>5</sup> Caren Kaplan, *Questions of Travel*, citado por Claudia Bell y John Lyall, *The Accelerated Sublime: Landscape, Tourism and identity*, Praeger Publishers, Estados Unidos, 2002, p. 3.

Estas representaciones del viaje —el carrusel, la rueda de la fortuna y la montaña rusa— ayudaron a la creación de un lugar en la ciudad destinado a romper la cotidianidad, a invertir las normas y a olvidar el comportamiento diario: la feria. En una acuarela turca del siglo xvii o en las descripciones y bocetos de Philippopolis, hoy Bulgaria, de *Los viajes de Peter Mundy por Europa y Asia, 1608-1667*, las ferias se muestran muy parecidas a las actuales y algunos de los juegos mecánicos existían en forma rústica: volantines que daban el placer de girar mientras se realizaba alguna destreza, ruedas verticales con asientos que hacían subir y bajar, además de músicos que creaban una atmósfera alegre y gente que bebía y paseaba disfrutando de aquel ritual tan alejado de lo sacro y lo político pero igualmente necesario para su sociedad.

Durante todo el siglo xviii, tanto la nobleza como el pueblo inventaron rústicas formas de juegos mecánicos, algunos aislados en jardines privados de palacios y otros itinerantes junto con espectáculos rústicos. Como señalan Rupert Croft-Cooke y Peter Cotes en su *Historia Mundial del Circo*,<sup>6</sup> este tipo de actividades parecen haberse vuelto más y más populares en momentos prósperos de los imperios, cuando el trabajo y la enfermedad menos acechaban y la gente tenía la rara oportunidad del aburrimiento, buscando así en qué pasar el rato. Por supuesto, el perpetuo ocio de las clases altas hizo que la sofisticación de estos artefactos se diera más rápidamente ahí; aunque en formas más simples, las clases bajas gozaban esencialmente del mismo juego y muchas veces eran ellas quienes habían dado origen a éste.

Fue hasta el siglo xix que las ferias mundiales o exposiciones mundiales en Europa y América se volvieron el escenario para que científicos, artistas y empresarios mostraran los grandes avances: el

---

<sup>6</sup> Rupert Croft-Cooke y Peter Cotes, *Circus. A World History*, Macmillan Publishing Co., Inc., Nueva York, 1976, p. 7.

epítome de la civilización y su progreso. Además, estas ferias mundiales promovieron la idea cosmopolita de reunir habitantes de todo el mundo, bailarinas árabes y esquimales, magos africanos y japonesas enigmáticas. Si en otros tiempos el circo había exhibido como atracciones a los animales salvajes recién descubiertos, ahora eran los seres humanos los que desplegaban su exotismo y alardeaban de su origen y tradición: estaban quedando atrás las ideas que convertían al no conquistado en un enemigo o, al menos, estas ideas quedaban fuera de los márgenes de la feria, convertida en un muestrario del mundo, un espacio donde todos se mezclarían para maravillarse de sus diferencias, no para olvidarlas. Un ejemplo de esto aparece en *The Devil in the White City*, de Erik Larson, novela de no ficción donde se habla de la Feria Mundial de Chicago, donde en el baile de inauguración, el arquitecto que diseñó la Feria, Daniel Burnham, baila con una pequeña mujer mexicana con vestido tradicional; alrededor se divierten también las bailarinas de la danza del vientre, miembros del show de Buffalo Bill, beduinos, romanos y hasta un maharajá de la India. Los periódicos llamaron a ésta la reunión más grande desde la destrucción de la Torre de Babel.<sup>7</sup>

En este contexto cosmopolita y ávido de novedades, los juegos mecánicos ganaron su lugar en la vida moderna; además de dar mayor actividad y movimiento a la feria y mostrar en muchos casos los avances tecnológicos y los arriesgados nuevos diseños que podían lograrse, mostraron también un nuevo panorama de sensaciones y comportamiento. El espacio perfecto para la realización de muchos de los ideales del Romanticismo sería la feria, y los juegos mecánicos ayudarían en ello, incitando siempre a la libre expresión y a la ruptura de las convenciones conocidas. El cortejo amoroso, la caída de las barreras raciales, la liberación pública y desinhibida de las emociones más intensas se darían en la feria y, muchas veces,

---

<sup>7</sup> Erik Larson, *The Devil in the White City*, Vintage Books Random House, Nueva York, 2003, pp. 313, 314.

gracias a estos juegos mecánicos que enfrentaban a sus pasajeros a una nueva forma de percepción. Había siempre una provocación y un reto en el hecho de subir a estas máquinas; quienes lo hacían podían jactarse de extrovertidos y valientes, características que serían de las más codiciadas para los nuevos habitantes de las grandes ciudades.

A pesar de ser producto de la innovación tecnológica y del entretenimiento en las grandes urbes, estos juegos mecánicos apelaban al encanto de elementos de la naturaleza, por una parte, y, por otra, a la creación de un mundo fantástico o más parecido al de épocas antiguas y supuestamente obliteradas del mundo moderno. El carrusel representaba una cabalgata de corceles, de animales de la selva e incluso de animales fantásticos, de otra forma inaccesibles para el mundo urbano, tan lejano simbólicamente y literalmente del campo, de la selva o de los cuentos de hadas. En la montaña rusa, la conexión con la naturaleza sería explícita: una montaña de madera o de hierro que logra insertarse en la estructura de la ciudad y se apropia de un rasgo característico de la vida de su gente —la gran velocidad a la que todo transcurre, la intensidad de sus eventos y su impulso descontrolado hacia el futuro—. La rueda de la fortuna, con sus incontables alusiones místicas, poco relacionada en apariencia con lo natural, reveló sin embargo a sus pasajeros una nueva forma de disfrutar de ese producto recién ofrecido al turismo, tan valorado por los poetas románticos: el paisaje.

Además de este constante elemento de integrar a la estructura de la ciudad una naturaleza artificial o simbólica, ayudando así a crear la “selva de asfalto”, la apariencia y decoración adoptadas para estos juegos mecánicos parece enlazar fuertemente elementos antiguos y modernos. El carrusel, con su estética rococó, abrigada, artificiosa, nos remite a cuentos de fantasías o al fulgor de iglesias barrocas. Por las noches, la rueda de la fortuna era en sí misma un espectáculo cuando se decidió cubrirla de bulbos

incandescentes que la convertirían en una luminosa telaraña en el cielo. La montaña rusa mostró en su paseo atracciones de todo el mundo, pirámides de Egipto, Alpes suizos, grutas naturales, demostrando que se podía condensar lo más representativo del mundo en un breve e intenso recorrido.

Pudiéramos clasificar estos tres juegos mecánicos de menor a mayor intensidad. Mientras que el carrusel ofrece un movimiento rítmico, continuo, y una música que a veces se escucha como una canción de cuna, la rueda de la fortuna, o rueda Ferris, nos aleja del suelo para observar el mundo desde lo alto y sentir el subir y bajar, al tiempo que vemos cómo la perspectiva cambia. La montaña rusa, la cual en algunos casos conserva elementos de observación, es, sin embargo, mucho más intensa que los otros dos juegos. Los tres nos ofrecen, por el tiempo que dura el viaje, un ritmo distinto de vida, un movimiento involuntario de nuestra persona física en el espacio, una nueva visión y una perspectiva cambiante del exterior.

Pocos placeres son tan universales como estos tres juegos mecánicos. Han logrado introducirse sin resistencia alguna en todas las culturas y sociedades, se adaptan a todos los contextos y se insertan en todas las convenciones. Parecen inherentes a nuestra naturaleza. Por esto mismo, dan la impresión de haber surgido súbitamente en todas partes, sin tener un origen específico, sin que alguien en particular haya decidido inventarlos. Si hay una aparente procedencia en común de los tres es el Oriente, ese punto que fue por mucho tiempo el lugar más lejano y de difícil acceso para la cultura occidental, de donde todo exotismo, toda magia, parecía surgir. La esencia, sin embargo, de estos juegos que nos hacen girar, subir, bajar, desafiar las alturas o adquirir velocidades fuera de lo común, se encuentra en todas partes y en todas las épocas, aunque hayan sido la tecnología y otros factores específicos los que los hayan modernizado y convertido en lo que conocemos y disfrutamos ahora en las ferias y en los parques de diversiones.

En la actualidad estos juegos mecánicos están lejos de perder popularidad y permanecen en distintas formas como obsesiones de la cultura. La carrera por construir la rueda de la fortuna más grande del mundo, iniciada alrededor de los ochenta en Japón, parece no tener fin. El Ojo de Londres, de 135 metros de alto, inaugurado en el 2000, tuvo el primer lugar hasta el 2006, cuando la Estrella de Nanchang, en China, lo superó por 25 metros; el Volador de Singapur superó a su vez a esta rueda por sólo cinco metros en 2008. Es poco el tiempo que se mantiene la misma rueda en el primer lugar; el más reciente proyecto es de Nueva York, en Staten Island, donde se pretendía construir (al menos hasta antes del huracán Sandy en el 2012) una rueda de 190.5 metros de altura. Por su parte, las montañas rusas buscan ser cada vez más complejas y más veloces, ofrecer emociones más intensas que nunca. Han pasado de ser *roller coasters*, a ser *mega coasters*, o *mega hyper coasters*, con subidas y bajadas totalmente verticales, simulando no sólo la caída de una montaña sino el lanzamiento de un cohete al espacio. Con el carrusel ha pasado algo distinto, pues no se busca su mejoramiento o modificación, sino la restauración de piezas originales de la llamada época dorada del carrusel; se le quiere conservar como una pieza de museo, como una inmensa caja de música: el mejor ejemplo de esto es el Jane's Carousel en Dumbo, Brooklyn, restaurado incluso con su órgano musical y puesto a girar dentro de grandes paredes de cristal a la orilla del East River. A los primeros talladores de caballos y demás animales de madera de los carruseles ahora se les considera artistas no lo suficientemente valorados en su tiempo. Las piezas originales han subido de precio y es toda una obsesión de coleccionistas apropiarse de alguna y restaurarla hasta hacerla ver lo más parecida a lo que era originalmente. El carrusel despierta la nostalgia, la añoranza de una época pasada, muy propio de su cadenciosa naturaleza dirigida a la infancia.

Somos algo más que seres de razón, nos dice Huizinga, puesto que el juego es irracional. Y grandes hombres de razón y de ciencia, de negocios y tecnología, están al servicio de lo irracional en la construcción de estos juegos mecánicos.

Tan poco recordadas son las historias de los primeros inventores, su obra y las vicisitudes que tuvieron que enfrentar para construirlos, que existen sólo uno o dos libros de investigación dedicados a cada uno de estos inventos, todos basados en viejos dibujos, fotografías, periódicos y patentes. Menos aun son los textos que han aventurado interpretaciones sobre el porqué de estos juegos, cómo es que su éxito en el mundo entero perdura hasta nuestros días, al grado de que seguimos buscándolos en los parques de diversiones y seguimos comparándolos con la vida misma. Estar a bordo de ellos nos libera y nos desautomatiza, nos muestra un nuevo paisaje y deja salir secretos de nuestra vida interior. A algunos los vuelve adictos. Otros no pueden soportar el vértigo que provocan. Pero nadie puede permanecer ajeno o indiferente a su presencia constante y a su influencia en nuestra cultura; están ahí, ofreciéndonos un placer fuera de lo cotidiano pero tan universal que nos hace sentir más humanos, nos libera de las normas ordinarias y de nuestras propias barreras personales, para lanzarnos a un viaje en apariencia breve, pero del cual volvemos siempre transformados.





Carrusel



## Reliquias en movimiento

Mi primer recuerdo de un carrusel es de mis dos o tres años de edad, en la pequeña feria que se mantuvo durante décadas en el cruce de Río Mixcoac y avenida Revolución, en la Ciudad de México. La rústica feria estaba formada por un carrusel para niños muy pequeños, igual que su rueda de la fortuna, unos juegos de canicas, de pescar peces de plástico y unos carros chocones. Esta feria fue acusada en años recientes de evadir pagos de luz y agua, de ser insegura por obstruir la vista de los peatones y albergar indigentes en las noches. Se mantuvo ahí hasta hace poco tiempo. Y en el carrusel permanecían, en su estática cabalgata, los caballos, jirafas y otros animales que mis vecinos y yo montamos en nuestra infancia. Los caballos, lo sé ahora, son muy “Filadelfia”, el estilo popularizado por la familia alemana Dentzel y por la Philadelphia Toboggan Company en Estados Unidos: caballos que parecen relinchar y enfurecerse al avanzar en su carrera, con miradas iracundas y mostrando los dientes. Por supuesto, estas figuras eran de fibra de vidrio, pero heredaron la postura y el gesto de sus antecesores de madera tallada. Por temerle a estos caballos encabritados, mi elección a los tres años era siempre el elefantito volador, Dumbo, un advenedizo entre los briosos corceles. Descubro ahora, en los pocos libros existentes sobre el tema, que las figuras de Walt Disney eran exclusivas de los carruseles fuera de Estados Unidos, pues ahí no parecían una novedad y el carrusel se mantuvo con los típicos caballos y otros animales, nada de estrellas del cine animado.

En 1981, el año en que nació, fue instalado en un jardín de niños al sur de Chiapas, México, el primer carrusel construido enteramente por William H. Dentzel III, quinta generación de la familia Dentzel, que desde el siglo XIX se dedica a la construcción de carruseles. El pequeño y más bien rústico carrusel de Chiapas fue donado como parte de un proyecto de apoyo a las comunidades. Al parecer, la familia Dentzel, viajera por naturaleza y siempre dispuesta a explorar nuevos mercados, estuvo interesada en la comunidad chiapaneca y aportó una obra invaluable no sólo para los niños que la abordan, sino para aquellos interesados en las piezas de colección. El carrusel se mueve a mano, sin motor ni pedales; tiene caballos pequeños, muy sencillos, y una carroza con forma de tigre a los costados; debe cargar a lo mucho unos ocho niños. Es considerado una reliquia y forma parte del censo de carruseles Dentzel, que realiza la que fuera en otro tiempo la gran Dentzel Carousel Company, hoy más bien el modesto negocio familiar de William y sus tres hijos aprendices, Zaryn, Sophia y Noah, quienes sostienen fielmente la tradición.

Los sencillos carruseles que produce hoy en día la familia Dentzel, movidos por pedales, cuerdas o hasta energía solar, todos hechos a mano, pequeños y portátiles, poco tienen en común con los inmensos carruseles de la ahora conocida como *era dorada del carrusel* en Estados Unidos, ese periodo, entre 1905 y 1925, en que las enormes maquinarias asombraban tanto a niños como a ingenieros y a artistas. El pequeño carrusel de William en Chiapas pareciera tener mucho en común con los más viejos modelos de carruseles en la historia y sus mecanismos simples, sus asientos colgantes y ese infantil placer de hacer un viaje circular a lo más profundo de nuestra sensibilidad humana.

## La pequeña guerra

Como bien lo señala un especialista en historia del carrusel, Peter J. Malia, “a través de todas las culturas de las que se tienen registros de los últimos 1500 años [y muy probablemente más atrás] varias formas de carruseles han jugado un papel significativo en las religiones, los eventos deportivos, el entretenimiento, el espectáculo y el arte del mundo”.<sup>8</sup> Casi sin excepción, en libros y artículos que intentan rastrear el origen del carrusel, se menciona un bajo relieve del Imperio Bizantino, del año 500 d.C., donde se aprecia lo que parece ser una escena de un circo, con espectadores alrededor y acróbatas, juglares y dos osos al centro, además de este original aparato: un poste del que cuelgan dos canastas giratorias con dos hombres subidos en ellas. Más que un antecedente exclusivo del carrusel, parece ser una más de las pruebas de la permanencia de nuestra naturaleza humana, como bien dice Callois: el placer de girar y levantarnos del suelo está presente desde la antigüedad.

En *Los viajes de Peter Mundy por Europa y Asia, 1608-1667*, el viajero inglés describe lo que vieron en Philippopolis (Bulgaria): lo más parecido a una rueda de la fortuna y a un carrusel, donde los niños se subían en pequeños asientos atados a una gran rueda, ya fuera horizontal o vertical, y eran movidos de manera manual

---

<sup>8</sup> Peter J. Malia, *Flying Horses: The Golden Age of American Carousel Art*, The Connecticut Press, Estados Unidos, edición limitada (s/a), p. xiv.

para hacerlos girar, con un hombre al centro empujando uno de los rayos de la rueda; así lo muestran los bocetos dibujados de acuerdo a la descripción. En la fascinante acuarela turca del siglo xvii antes mencionada, donde se aprecia una feria increíblemente parecida a las de ahora, hay otra especie de carrusel más parecido a un volan-tín y con hombres adultos subidos en él. Puede apreciarse cómo parte del juego, cuando subían a esos asientos voladores, consistía en tirarle el sombrero a quien permanecía en el centro haciendo girar el poste del cual colgaban los asientos. En algunos libros también se menciona, como supuesto antecedente, la *Danza de los Voladores de Papantla*, ese ritual mesoamericano que todavía se practica hoy en día y que, por su principio acrobático y giratorio, se les figura a algunos emparentado con el carrusel. Un despistado o sencillamente mórbido estadounidense, Frederick Fried, por lo demás experto en historia de ferias, califica a esta tradición mesoamericana como aterradora y sangrienta, sin señalar nunca la fuente del derramamiento de sangre ni el motivo de su terror.

Pero todas estas referencias parecen emparentadas con el carrusel sólo por el uso de la rueda giratoria y el placer de dar vueltas en el aire, una especie de columpio un poco más complejo; en el caso de los Voladores de Papantla, se omite por completo su carácter religioso y ritual, alejado del simple placer y el ocio. Hoy en día, los artefactos antes citados nos recordarían más a las sillas voladoras, pues el carrusel, en nuestro imaginario, se nos presenta de inmediato en la mente con el elemento indispensable de los caballos que uno debe montar. Esos caballos voladores, sustitutos de las sillas o canastas, fueron integrados después al mecanismo y tienen su propia historia.

Una más de las tantas importaciones que las Cruzadas llevaron a Europa tiene mucho que ver con los inicios del carrusel en occidente. La palabra *garosello*, del italiano antiguo o del español antiguo *carosella*, derivó al francés como *carrousel*; su significado era

“pequeña guerra”, y se refería a un entrenamiento militar, más que a un juego, que los cruzados vieron practicar en Arabia y Turquía durante el siglo XII. En dicho juego, hombres a caballo se arrojaban unos a otros pequeñas bolas de barro llenas de perfume; aquel que fallara en atraparlas quedaba impregnado con el olor al reventar la pequeña bala perfumada. En tiempos de Carlos VIII de Francia, cuando Cristóbal Colón estaba por descubrir América, el juego pasó de Italia a Francia, donde se llamó *carrousel* y adquirió la forma de un desfile, con derroche de vestuario y elegancia, dirigido al divertimento de la nobleza, lejos de su origen como entrenamiento de guerra. Desde el reinado de Enrique de Borbón, rey de Navarra, se practicaban estas ceremonias, a finales del siglo XVI, y el 5 de junio de 1662 se llevó a cabo la más famosa de esos tiempos, encabezada por Luis XIV y realizada en el espacio aún famoso como la Place du Carrousel, en París, recordado así por este singular evento. Una litografía del escuadrón de los turcos, dirigida por el príncipe de Condé (*Escadron des Turcs. Commandé Par Le Prince de Condé*), muestra con claridad el modelo que tomaron cientos de talladores de carruseles en los siglos posteriores: el parecido de estos caballos con los de los carruseles venideros es imposible de ignorar.

Como parte de estas mismas festividades, otro juego de origen moro, llegado a Europa por España, se practicaba a caballo: un torneo en el que los jinetes debían atinar con su lanza a un pequeño aro dorado con listones de colores atados que colgaba de un árbol. El carrusel con caballos en vez de asientos se convirtió en un entrenamiento ecuestre de la alta nobleza para competir en este tipo de torneos y se quedó la costumbre de los aros dorados que siglos después significarían una vuelta gratis para aquel que lograra atraparlos.

En un trueque de sillas por caballos y de sombreros por aros, los elementos del carrusel quedaron al fin reunidos en un solo juego, una sola máquina y un solo nombre en Francia. El carrusel

comenzó a ser un elemento común de los jardines de la nobleza, un juego pequeño y movido a mano por la fuerza de un hombre o un caballo. En una ilustración de 1680 de un carrusel francés es un caballo el que hace girar unas elegantes góndolas, pero no hay aún ningún animal de madera como silla. En uno de 1766 aparecen dos caballos, con hombres arriba, y dos carros, muy apropiados para dos damas de amplios vestidos. En la quinta estrofa de la “Canción XXXVI” de *Songs, Comic and Satyrical*, de George Alexander Stevens, el poeta y actor inglés habla de la Feria de San Bartolomé en Inglaterra y menciona a los “merry-go-rounds, come who rides, come who rides, Sir?”; esto en 1729. Y en un dibujo de un carrusel inglés del siglo XVIII son ya los caballos de madera los que llevan en su montura a los arriesgados nobles que disfrutaban de este juego a una altura bastante peligrosa; la ilustración muestra una escalera por la que debían subir hasta su asiento equino. En *The Miseries of Human Life or the Last Groans of Timothy Testy and Samuel Sensitive*, la obra satírica de James Beresford publicada en 1806, en la que habla de la vida cotidiana, un verso alude a esta posible caída:

May Sue still despair  
 To revisit a Fair  
 Or if once she get there-  
 May she fall to the ground  
 From a merry-go-round!<sup>9</sup>

Uno de los partidarios de las ideas de la Revolución Francesa, después decapitado en el Terror, Felipe de Orleans, duque de Chartres, erigió en su jardín particular, en Monceau, hoy conocido como el Parque Monceau, un carrusel de gran extravagancia como

<sup>9</sup> James Beresford, *The Miseries of Human Life or the Last Groans of Timothy Testy and Samuel Sensitive; with a few supplementary sighs of Mrs. Testy*, vol. III, W. Bulmer and Co. Cleveland-Row, Londres, 1807, p. 246.



entretenimiento para sus invitados, con almohadones sostenidos por sirvientes para sentarse y para colocar los pies, y un extraño mecanismo de lámparas chinas donde salían aros que debían atrapar. Otra maquinaria, también de estética china y movida por un hombre que la hacía girar desde una especie de foso en el centro, aparece en una litografía de 1815, también de París, en los jardines Tivoli.

Eran en un principio sólo las clases altas quienes podían darse el lujo de tener estos extravagantes artefactos, cuya emoción era más parecida a la de un juego de destreza, para mostrar habilidad y precisión ensartando los aros, y no a la de un pequeño viaje a bordo de una máquina, cuyo atractivo es sentir la velocidad o retar al cuerpo a disfrutar del mareo. Poco a poco, a la par de estos complicados y elegantes artefactos, se difundieron aparatos más rústicos para el común de la gente, además de versiones pequeñas exclusivas para los niños. Los caballos que aparecen en imágenes de estos primeros carruseles no tienen patas, son apenas el remedo de un caballo, sin ninguna intención artesanal por parte de sus creadores. Para finales del siglo XVIII, los artesanos en toda Europa construían ya carruseles para el público general y en Estados Unidos comenzaban a ser conocidos. En 1837, en Alemania, Michael Dentzel consideró tan prometedor el negocio de hacer carruseles y llevarlos de feria en feria que decidió convertir su fábrica de vagones en un taller exclusivo de carruseles y, unos 13 años después, envió a sus hijos a Estados Unidos para que probaran suerte en esas tierras y logran perfeccionar dicha máquina con las ventajas de la ingeniería moderna.

Dos caricaturas políticas, una de alrededor de 1830 y otra de 1848, muestran cómo el carrusel era ya parte del imaginario público: un juego que inevitablemente hacía ver un tanto ridículos a sus participantes adultos y, por lo tanto, servía magníficamente a los caricaturistas para retratar las luchas de poderes. En la primera caricatura, el duque de Orleans y dos princesas van en el carrusel,

mientras que el padre del duque, el rey Luis Felipe I, empuja con dificultad para que el aparato gire. El príncipe intenta atrapar uno de los aros codiciados que parece ser metafóricamente el compromiso matrimonial. Las dos princesas van adelante en carruajes y llevan ya sus aros en las manos y hacen un gesto de burla al duque que viene detrás de ellas; estas princesas parecen ser Thérèse d'Artois, con quien el duque estaba comprometido hasta antes de la revolución de 1830, cuando la familia rompió el compromiso; y Sofía de Wuttemberg, otra posibilidad fallida de matrimonio. Para las clases altas de aquellos días, la “pequeña batalla” era la lucha por conseguir alianzas y cerrar pactos por medio de matrimonios para conservar su poder. En la caricatura de 1848, en vez de anillos para atrapar con espadas, están las urnas con los votos, y quienes tratan de atrapar la mayor cantidad de votos en sus lanzas son el príncipe Luis Bonaparte, Cavaignac, Ledru-Rollin, Lamartine, Raspail y Marest: todos ellos luchaban por el poder en aquella elección francesa. Quienes hacen girar el carrusel son el príncipe de Joinville y Louis Blanc. La “pequeña guerra” parecía perfecta para retratar la política de la época, en toda su ridiculez.

Mientras tanto, en América, los carruseles aún primitivos ya viajaban con algunos mercados errantes. Se tiene registro de que en 1831, en Dayton, Ohio, un carrusel desató una verdadera guerra entre los habitantes y un grupo de indios sénecas enviados ahí camino a una reserva. Los indios, fascinados con montar los caballos voladores, comenzaron a rivalizar con los habitantes de Dayton, lo cual llevó a una revuelta y a la violenta destrucción del carrusel. Es curioso pensar que este juego tan simple en su estructura causa entusiasmo en culturas tan distintas, una fascinación universal, pues entre indios acostumbrados a cabalgar a caballo y aristócratas franceses, entre campesinos europeos y guerreros turcos, todos parecen disfrutar de este viaje circular a ninguna parte, predecible en todos sus aspectos objetivos pero al parecer impredecible en lo

que respecta a la vivencia personal, un viaje secreto y único en esa cabalgata sobre un corcel artificial.

En el mundo hispanohablante, los llamados hasta entonces *caballitos* adquirirían otro nombre. En el libro de la periodista Sofía Tartilán, *Costumbres populares*, publicado en Madrid en 1880, aparece la referencia más antigua conocida sobre el origen de la palabra “tiovivo”. De acuerdo a Tartilán, en una epidemia de cólera en Madrid en 1834, uno de los muertos fue Esteban Fernández, quien manejaba un carrusel, hasta entonces llamado “caballitos”, en el paseo de las Delicias, detrás del Hospital General, en Madrid. Pero cuando llevaban el ataúd a la fosa, Esteban Fernández se levantó de esa muerte aparente y gritó “¡estoy vivo!, ¡estoy vivo!”. La gente convirtió al operador de carruseles en una leyenda y comenzaron a llamarlo el tiovivo, nombre que heredó su famoso aparato. Cierta o falsa, la anécdota sobre el origen de esta palabra le va bien al estilo azaroso y casual del surgimiento del carrusel.

Una ilustración de 1832 en el periódico francés *La Caricature* muestra un carrusel muy inglés —con barcos en vez de vagones o caballos— titulada “La Flotte Aérienne”. Ya fueran los asientos simuladores de barcos, carruajes o caballos, estos primeros modelos de carruseles comienzan a mostrar el verdadero ofrecimiento al público, el regalo tan tentador al que tendrías acceso al subir a estos artefactos: la experiencia domesticada de la batalla, como bien lo sugería el origen de su nombre, una “pequeña guerra” que, lejana para la aristocracia y para el común del pueblo, podría ser vivida de manera artificial en estos juegos, cargada de todo el romanticismo ausente en la cruda realidad. Pero más aún, estos juegos mecánicos ofrecían la experiencia domesticada del viaje, pues después del descubrimiento de América, de la era de las grandes exploraciones, el mundo se había vuelto súbitamente pequeño, sin más fronteras que trascender. La nostalgia del viaje comienza a volverse parte de la cultura de las grandes ciudades y la única travesía que representa aún

un verdadero misterio, una aventura a lo desconocido, comienza a ser el viaje subjetivo, la experiencia personal, lo que los exaltados sentidos nos revelan cuando son puestos a prueba.

## La carrera que no termina

A mediados de siglo XIX, la evolución del carrusel parece haberse convertido en una carrera de la invención y la tecnología de feria, un verdadero torneo de caballería en el cual representantes de todo el mundo estaban listos para participar y el vencedor sería quien tuviera las mejores artes para poner a sus caballos en marcha. Esa búsqueda de nuevas emociones para el divertimento del público creciente, con más tiempo libre que nunca en la historia, parece haber impulsado a estos singulares inventores, tan poco prácticos en apariencia, pero visionarios de lo que sería el negocio aún en expansión de los juegos mecánicos. Los carruseles necesitaban algo más que fuerza humana o animal para ser impulsados, sólo así podrían crecer en tamaño y podría aumentar su velocidad.

En 1850, un mecánico de Coney Island llamado Eliphalet S. Scripture llenó la primera patente en Estados Unidos para un carrusel cuyos caballos podrían moverse de arriba abajo. “Caballos voladores” decía el documento oficial de aquel invento que nunca llegó a realizarse, pues según lo explica J. Malia, Scripture se dedicó después con más ímpetu a mejorar modelos de estufas y de calefacción, un proyecto mucho más sensato y remunerable a corto plazo. En el año nuevo de 1861, en Bolton, Inglaterra, el mecánico Thomas Bradshaw mostró al mundo el primer carrusel movido por una máquina de vapor. Patentó su invento dos años después y lo llevó hasta Halifax, donde la gente parece haberse preocupado, según los

periódicos, por la velocidad a la que iban los caballos y por el peligro de que la máquina de vapor explotara. En una cronología del *National Fairground Archive*, se señala la preocupación de algunos médicos por lo mucho que afectaría a la salud humana el viajar en los trenes a más de 48 kilómetros por hora, así que la angustia por este sencillo carrusel de vapor no parece tan descabellada.

La máquina de vapor de Bradshaw estaba fuera del carrusel, unida a éste por medio de bandas. Es muy probable que la preocupación del público tuviera que ver con esta apariencia un tanto insegura de la máquina, además de la irregularidad de la velocidad a la que debe haber avanzado. En 1865, otro ingeniero inglés, Sidney George Soames, utilizó una máquina de vapor para su circo de vapor (*Steam Circus*); aunque no se conservan imágenes de éste, es fácil suponer, debido al nombre, que no eran sólo caballos los que formaban parte de su maquinaria, tal vez la variedad de animales comenzó desde entonces. Pero al igual que Bradshaw, la máquina de vapor estaba fuera del círculo del carrusel y al parecer esto volvía complicada su mejoría, no podía cargar mayor peso y parecía peligrosa y fuera de control, así que el ingeniero de Norfolk la abandonó. Fue un joven maquinista y herrero inglés, Frederick Savage, quien desarrolló en 1870 la máquina de vapor de vagón interno (*center truck steam engine*), la cual iba al centro del carrusel, permitiéndole cargar mayor peso; al mismo tiempo, adaptó el sistema que haría “galopar” a los caballos, logrando que subieran y bajaran mientras el carrusel giraba, aquello que Scripture nunca llevó a la práctica. Los *gallopers* o *jumpers* pronto adquirieron popularidad. La plataforma se volvió necesaria para el carrusel debido a este sistema, aunque algunos despistados investigadores piensan que se trataba de un invento “para seguridad de los niños”.

Gracias a estos avances tan significativos, puede decirse con certeza que Savage fue el verdadero pionero de los juegos mecánicos, pues en los años siguientes construiría muchos de los cuales

aún vemos en todas las ferias de todo el mundo y que pocos saben que surgieron de la mente de un joven maquinista del siglo XIX en Kings Lynn. En 1880 construyó un primer diseño de *Switchback* —zigzag—, lo que ahora conoceríamos como el trenecito, poco a poco avanzando hacia la gran montaña rusa. Lo que ahora reconocemos como las tazas locas son los *Rolling Ships* de Savage, de 1885, cada vez más grandes, más decorados y pesados o sus *Rolling Gondolas*, construidas en 1896, ya con un ornamento muy rococó, característico de las ferias de esos días. El ornamento y la decoración de las fachadas de estos juegos así como de sus interiores, todo tallado en madera, pintado en colores dorados y plateados, muestran otro deseo explícito de representar en estos parques de diversiones la añoranza por un mundo de elegancia y derroche, un remedo de la riqueza de los reinos de antaño, un palacio de juguete accesible a la burguesía: la aventura del pasado, los reinos caídos levantados otra vez para disfrutar de ellos por un rato, en la ilusión de un breve viaje a otros tiempos, reales y ficticios.

La idea de mover el carrusel con máquinas de vapor parece haber estado en el aire por todo el mundo, aunque sólo alguien como Savage supiera cómo llevarla a cabo de manera más eficiente. En 1867, Gustav A. Dentzel, recién instalado en Filadelfia, decidió colocar a la entrada de su taller un letrero que decía “G. A. Dentzel, Steam and Horsepower Carousell Builder”, a pesar de que su primer carrusel lo movía él mismo con sus propias manos. Dentzel comenzó a tener éxito y decidió con entusiasmo llevar su carrusel hasta Richmond, Virginia, donde contrario a lo que él esperaba, la gente comenzó a arrojarle piedras. La policía tuvo que explicarle a Dentzel que si quería detener las pedradas y hacer un buen negocio quitara la canción “Marching Through Georgia” del órgano de su carrusel, pues representaba la marcha del general Sherman y el Ejército del Norte, triunfante pero implacablemente destructivo para los estados vencidos de la Confederación.

En 1871, Wilhelm Schneider, de Iowa, patentó un carrusel de dos pisos, el cual puso a funcionar dos años después en Davenport, sólo por una temporada, pues el tiempo que tardaba en cargar y descargar pasajeros lo volvió una mala inversión económica. Aunque los datos son imprecisos, es evidente que usaba ya máquinas de vapor para moverlo pues de otra forma hubiera sido imposible ponerlo a girar.

Poco a poco, los constructores de carruseles se volverían expertos en calcular este tipo de cuestiones respecto al equilibrio entre la magnificencia que querían lograr con la apariencia de sus maquinarias y la practicidad y remuneración que debían tomarse en cuenta. Si los ingresos obtenidos de un carrusel realmente serían suficientes para financiar dicho proyecto, es algo que parece haber escapado en un principio a los cálculos de entusiastas como Schneider. Sin embargo, ya había carruseles sencillos pero funcionales que además vendían espacio para publicidad alrededor de su base, como el de un inmigrante europeo, Joseph Brown, quien en 1880 instaló sus caballos voladores en Salem Willows, Massachusetts, los cuales sobrevivieron hasta 1945, tal vez por su visión como comerciante, además de su habilidad como constructor y escultor.

En los cafés franceses del tardío siglo XIX, era una moda instalar los carruseles portátiles cerca de estos negocios, como muestran dibujos de periódicos donde los turistas en los Champs Elysées toman un paseo a bordo de estos sencillos caballos y góndolas voladoras. La mayoría de los de abordó son adultos, pero hay también niños, lo cual muestra cómo en este juego mecánico la línea de edades no tenía importancia alguna, todos podían disfrutar de él. La expansión de las vías de tren en todo Estados Unidos tuvo mucho que ver con la instalación de carruseles y ferias, según explican William Manns y Marianne Stevens en *Painted Ponies*, pues estas atracciones eran colocadas en las estaciones para ofrecer una forma



de viaje en miniatura y popularizar así al mismo tiempo el uso del tren, aumentando a la vez las ganancias de los propietarios de las vías. Las ferias comenzaban a ser una forma menos cara de viajar, creando por los minutos que dura el paseo la ilusión de la distancia y la travesía, volviendo al final sanos y salvos a la cotidianidad.



## Animales de artesanía

Si en un principio la carrera por mejorar el carrusel había tenido que ver con la ingeniería utilizada para hacerlo más grande, más estable y más veloz, para finales de siglo XIX y principios del XX la verdadera competencia se centró en la labor artesanal de los escultores, quienes fueron mucho más allá de las austeras y simples figuras que en sus inicios cabalgaban estos juegos mecánicos.

Dentzel fue quien comenzó a dar mayor importancia a esculpir caballos cada vez más realistas, más expresivos y, por lo tanto, más tentadores al público en general. Las crines de los caballos de Dentzel muestran desde muy temprana etapa la gran dedicación puesta en esta labor. Escultores como Salvatore Cernigliaro, un italiano de 23 años que empezó a trabajar para la compañía Dentzel en 1903, mostraron de lo que eran capaces en el viejo mundo al llevar a cabo la labor de construir de principio a fin estos caballos de madera cada vez más perfeccionados.

Las figuras de Cernigliaro dieron gran variedad a los carruseles de los Dentzel, entre éstas había liebres, cerdos, osos, venados, leones, tigres y otros animales tanto de granja como propios de la selva. Johann Heinrich Muller, otro escultor de la compañía Dentzel, murió en 1890, dejando como herederos de aquel oficio a sus dos hijos, Alfred y Daniel, quienes fueron tratados como parte de la familia Dentzel y poco a poco adquirieron prestigio por su originalidad, especialmente Daniel, considerado ahora uno de los

mejores escultores de carruseles. En 1903, los hermanos Muller decidieron iniciar su propia compañía, lo cual los enemistó para siempre con Gustav Dentzel, quien lo vivió como una traición; pero después de la muerte de Gustav, en 1909, y tras el fracaso de la empresa de los Muller, en definitiva más artesanos que hombres de negocios, William Dentzel decidió dejar atrás los rencores de su padre y recontratarlos, esto en 1918.

En 1876, el primer carrusel de Charles Loeff fue instalado en Coney Island. Loeff era tanto ingeniero como artesano. El muy particular estilo Coney Island fue definido prácticamente por él, obsesionado en un principio con llenar los caballos de focos en todo recoveco posible, una idea poco práctica y fácil detonadora de incendios, por lo cual a la larga cambió los focos por espejos y otras piedras de fantasía que harían a los caballos de Coney Island los más recargados en reflejos de joyería falsa. Otros escultores como Marcus Charles Illinois, William E. Mangels y John Zalar trabajaron para Loeff por algunos años, hasta que en 1905, por presiones de la ciudad, al parecer, la empresa de Loeff dejó Brooklyn.

Otra gran constructora de carruseles que conformaría con los Dentzel el estilo Filadelfia sería la Philadelphia Toboggan Company, fundada no por artesanos ni constructores de juegos mecánicos, sino por hombres de negocios, entre ellos Henry B. Auchy, ya experimentado en distribución de licor y quien en 1899 pensó que sería buena idea para un área grande de *picnics* colocar un carrusel. En 1900, Auchy se asocia con Louis Berni, importador de órganos musicales, el complemento perfecto para la idea final de hacer una compañía de construcción de carruseles. En 1903, se asocian con Chester E. Albright y queda conformada la empresa como tal, la cual contrataría a escultores como John Zalazar, los ya conocidos hermanos Muller, Cernigliaro y también Frank Carretta, cuya especialidad parece sintomática a su nombre,

pues el italiano, antes fabricante de muebles, se especializaría en hacer los carruajes más barrocos y elegantes jamás vistos.

La obsesión de los coleccionistas, casi un siglo después, sería encontrar las piezas de uno u otro escultor, restaurarlas hasta hacerlas lucir lo más cercanas a como se cree que se veían en sus tiempos, señalar las diferencias de uno y otro artesano. Los caballos más famosos de Daniel Muller se caracterizan por su temática militar, llevan espadas o hachas alrededor de la silla, algunos incluso llevan armadura completa. Una famosa liebre de Cernigliaro, con una patita hacia arriba en señal de saludo, es de las más famosas por la anécdota detrás de ella, la cual dice que cuando le preguntaron a Cernigliaro por qué estaba la liebre en esa posición, él respondió: “porque es el niño conejito que está saludando a la niña conejita”. Los cerdos y osos de Cernigliaro son siempre sonrientes, mostrando haber estado dirigidos a los niños para animarlos a montar; sus caballos y venados son igualmente de expresión amable y tranquila; su creación más feroz, sin duda, es el león, de impresionante realismo, pero con un toque de fantasía siempre en su decorado, un duende o espíritu del bosque agarrado a la banda alrededor de su cuello; los tigres, igualmente fieros, tienen a veces monos con frutas como decorado alrededor de la silla.

El trabajo de muchos de estos escultores es en verdad incomparable y revela algo mucho más profundo que una simple labor de comerciantes o empleados. Como señala Gary K. Wolf, creador del personaje animado Roger Rabbit, en la introducción a *Carousel Animals*, de Tobin Fraley, estos escultores podrían haber acelerado su ritmo de producción y, por lo tanto, sus ganancias habrían sido mayores si hubieran decidido dedicar menos detalle a cada ejemplar, sin embargo, nunca tomaron esa elección. “[...]uno de mis caballos de colección [menciona Wolf] duplica con exactitud los arreos de piel, la silla y la brida de los usados por el Séptimo de

Caballería del General George Custer. Eso es arte, no comercio”.<sup>10</sup> Otro caballo mencionado también por Wolf, creado por Charles Carmel para la compañía de Loeff, incluye un retrato detrás de la silla de montar, el cual desde el punto de vista de un niño, visto de abajo hacia arriba, se asemeja a la esposa de Camel, Hannah, pero visto desde arriba podría ser cualquier rostro de mujer: un retrato de dos vistas esculpido en madera.

El conjunto de todas estas creaciones de la época dorada del carrusel muestra la idea total que encerraba el desfile circular de este invento tan profundamente arraigado en el romanticismo: los caballos, de cualquier estilo, dan siempre la impresión de estar en verdadero movimiento y encabritados, son caballos con los que bien podría haber posado Napoleón para mostrar esa braveza del espíritu humano, ese dominio de las fuerzas de la naturaleza al servicio de la voluntad del hombre. De los demás animales, si bien había algunas inofensivas liebres, algunos cerdos y gatitos satisfechos con su pescado en la boca, los más impresionantemente detallados y realistas eran los leones y tigres que mostraban los dientes en un silencioso rugido: la selva de asfalto, con todas sus indomables fieras, puesta en movimiento para recrear las fantasías del Romanticismo, los hombres montando a estos animales de otra manera indomables. Incluso algunas figuras fantásticas llegaron a ser parte de estos carruseles: centauros y caballos con cola de hipocampos, con un colorido y estética de cuento de hadas. Los querubines están presentes casi invariablemente en el decorado general de los carruseles, lo cual nos recuerda que de cierta forma la estética de feria se volvió el último refugio del Barroco, lejos ahora de las catedrales y los palacios, con un nuevo lugar en el mundo moderno. Si el Barroco fue una ansiosa búsqueda por rellenar el espacio, por acabar con el vacío, en un tiempo en que la humanidad

<sup>10</sup> Tobin Fraley, *Carousel Animals. Artistry in Motion*, Chronicle Books, San Francisco, 2002, p. 8.

había descubierto la angustia de las grandes guerras, las armas de fuego, la posibilidad de la autodestrucción, la modernidad sintomáticamente repitió esta compulsión por el exceso de ornamento. Pero el lugar adecuado para dar rienda suelta a este deseo de borrar los espacios vacíos y llenarlos de fulgor sería la feria.

Las ferias se volvieron esos lugares llenos de luz artificial, de falsos dorados, de remedos de riqueza donde todos podían satisfacer por un rato sus obsesiones de infancia, jugando a la guerra, al explorador, al romance, en un espacio socialmente permitido para esto. Como recuerda uno de los hijos del escultor Charles Marcus Illions, Bernard “Barney” Illions, el siglo xx hizo que el negocio del entretenimiento creciera súbitamente, pues era la forma de pasar el tiempo en un mundo aún sin radio ni televisión; la gente quería disfrutar de estos lugares públicos dedicados al entretenimiento, con todo tipo de viajes disponibles para un nuevo tipo de aventureros.





## Déjame llevarte de vuelta

Si el siglo xx trajo en sus inicios la prosperidad, el derroche y la proliferación de negocios dedicados al entretenimiento público, la Gran Depresión se llevó todas las promesas de gloria en cuestión de unos años. En 1928, año en que murió William Dentzel, su hermano vendió la compañía a la competencia, la Philadelphia Toboggan Company, la cual logró sobrevivir y adaptarse a las necesidades de un mundo más austero. Utilizó las piezas de los carruseles Dentzel para adaptarlas a sus nuevas máquinas y comenzó a diversificarse en máquinas de entretenimiento, sobre todo en la fabricación de Montañas Rusas. Dicha empresa sobrevive hasta la fecha como la Philadelphia Toboggan Coasters, Inc. Otras de las empresas que lograron adaptarse al cambio y sobrevivir con dificultad fueron la Stein & Goldstein, cuyos carruseles son de los más viejos aún funcionando, el más famoso en Central Park, Nueva York. También fueron sobrevivientes la compañía de Herschell y Spillman, la cual comenzó a hacer los caballos de aluminio mucho más simples pero más duraderos, y la familia de Charles Looff, quien continúa restaurando los viejos carruseles en existencia.

Pero no fue sólo la Gran Depresión, sino los incendios y otros desastres naturales los que se llevaron cientos de los carruseles de principios de siglo. Algunos libros sobre historia del carrusel incluyen largas listas de los incendios que acabaron, una y otra vez, con grandes parques como Coney Island.

Aunque sean pocas las sobrevivientes de estas piezas históricas tan significativas, el carrusel sigue siendo el centro de todos los parques de diversiones. Sin importar cuántas nuevas atracciones existan, cada vez más complejas, más extremas y siempre retando el atrevimiento del público, la tranquilizadora sensación que ofrece el carrusel sigue siendo irremplazable, según señalan algunos psicólogos, es muy parecida a la de ser mecido en una cuna o a la satisfacción infantil de una tarea bien hecha y terminada de principio a fin. De manera misteriosa, la fantasía de cabalgar con libertad y despreocupación por paisajes impredecibles sigue teniendo actualidad.

Si hay una película que refleja el lado más inocente de esta obsesión por el carrusel es *Mary Poppins*, cuando los caballos del carrusel aumentan su velocidad y súbitamente deciden dejar el viaje en círculos para ir a explorar otras pasturas y realizar una carrera de verdad. Pero más de 10 años antes de la plácida cabalgata en *Mary Poppins*, estrenada en 1964, Alfred Hitchcock había usado la estética del carrusel para propósitos menos inocentes.

En su famosa película *Extraños en un tren*, traducida en México como *Pacto siniestro*, Hitchcock utiliza como uno de sus escenarios principales una feria, donde en el principio ocurre la escena de un crimen y, al final, la persecución y captura del asesino. Esta persecución final se convertiría en una escena clásica, repetida en varias ocasiones en el cine: a bordo de un carrusel fuera de control, el asesino y su persecutor se enfrentan entre los caballos desbocados que crean una estética macabra por la velocidad a la que se mueve la máquina, en contraste con su relinchar estático de piezas de madera inanimadas.

La película, basada en la novela homónima de Patricia Highsmith, fue estrenada en 1951 y, años después, Hitchcock diría en una entrevista a François Truffaut que él había escogido el libro y que el gran fracaso de la película era responsabilidad del guionista, Raymond Chandler, con quien parece haber habido una pésima

relación durante todo el proceso. Hitchcock menciona también que la escena final del carrusel era lo que sería la coda para un músico, sin la cual el todo habría quedado incompleto, sin un momento final de paroxismo. Confiesa también que, aunque el momento en el que el carrusel se desbarata al ser frenado de súbito, éste es una maqueta amplificadas en cámara. Antes de esto, cuando el viejo se mete por debajo del carrusel fuera de control, su vida en verdad estuvo en peligro, pues todo estaba ocurriendo tal cual, el carrusel avanzando y el hombre arrastrándose con sumo cuidado por debajo de la plataforma para llegar a su centro.

Los cineastas nos muestran cómo la feria se había convertido a mediados de siglo en un lugar no sólo de diversión y placer, sino también en el espacio para las emociones humanas más oscuras, donde la falsa elegancia y la luz artificial, que no lo ilumina todo, pueden ocultar también al criminal, al traidor, al asesino.

El carrusel se ha convertido en un elemento nostálgico de la cultura, como si nos transportara de vuelta a nuestra infancia, pero también a una época en la que los grandes inventos de las ciudades prometían un futuro mejor para Occidente, un espacio accesible a todos para la diversión y también para el olvido, para alejarnos de las preocupaciones del mundo moderno tan distinto de lo que se nos prometía.

David Carradine, el actor mundialmente famoso por su participación en la serie *Kung Fu, la leyenda continúa*, produjo, dirigió y actuó una película que encierra magníficamente este espíritu decepcionado de la modernidad: *Americana*. En esta película, adaptación de una parte de la novela *The Perfect Round*, del escritor estadounidense Henry Morton Robinson, Carradine es un capitán recién regresado de la guerra de Vietnam; perturbado por sus recuerdos, vaga por un pequeño pueblo en Kansas donde encuentra un viejo carrusel abandonado y decide dedicar sus días a reconstruirlo y a hacerlo funcionar. En ese aparentemente pacífico pueblo, Carradine

descubre pronto que hay quienes no lo quieren ahí y sin motivo alguno intentan destruir su carrusel; el único supuesto amigo que tenía, un mecánico que le da trabajo, resulta ser quien organiza peleas de gallos y perros clandestinamente, lo cual lo enemista con Carradine. Al final, el mecánico no quiere darle al protagonista la última pieza que falta para echar a andar el recién reconstruido carrusel, a menos que acceda a pelear contra un perro de pelea. Contra sus propios principios, Carradine, con tablones amarrados en los brazos, logra vencer al perro y matarlo, lo lleva hasta el carrusel y lo coloca dentro una de las carrozas; después pone la pieza final, hace girar el carrusel y una vez visto esto, toma sus cosas y se aleja mientras los niños se suben entusiasmados a los caballos. La canción que cierra la película, también compuesta por Carradine, habla de este viaje “para calmar el dolor que sientes dentro”, un lugar “donde puedas esconderte”; la letra sugiere que son los caballos de carrusel los que te incitan a sostenerte de sus crines para llevarte a dar un paseo más allá de esta tierra incomprensible. El cartel de la película llevaba la leyenda “Hay un caballo oscuro en el sueño americano”, convirtiendo al carrusel en este sueño idílico de los estadounidenses, pero secretamente imperfecto por el dolor, la violencia y la muerte que lleva a bordo.

En su introducción a *Flying Horses*, Peter J. Malia señala que de los más de tres mil carruseles tallados a mano para el mercado estadounidense entre 1870 y 1930, sólo aproximadamente unos 160 se mantenían operando para el 2010. William Manns y Peggy Shanks creen que los números de los originales carruseles son mucho más altos: calculan una producción de siete mil a nueve mil carruseles de la época dorada, reducidos a poco menos de 300. Todos estos investigadores señalan también que el hecho de que los coleccionistas los consideren ahora tan preciados, incrementando cada vez más su costo y la obsesión por conseguir originales, ha colaborado a que los carruseles tradicionales se conviertan

en piezas de museo, ya no en un divertimento popular al alcance de todos, al menos no con sus piezas de madera talladas al nivel de esculturas clásicas. Sin embargo, en su forma moderna y en el rescate de su época dorada, el carrusel sigue ahí, como ese elemento indispensable de nuestra cultura que nos vincula con nuestra infancia, con esa vena romántica que añora el mundo de siglos pasados, reales o ficticios; ese juego tan simple y a la vez tan complejo en su subjetividad, cuyo placer ha cautivado a todas las culturas en distintas formas, a niños y a adultos de los siglos pasados, es difícil saber si será también así en los siglos por venir.



## Rueda de la fortuna





## Las cenizas perdidas

El 15 de septiembre del año 2000, en la ciudad de Chicago, mientras se realizaban excavaciones para construir una pista de patinaje en Hyde Park, parte del área conocida como Midway Plaisance, los constructores dejaron al descubierto los enormes cimientos de la primera gran rueda Ferris o rueda de la fortuna, construida en 1893 para la Feria Mundial de Chicago. Hay pocas evidencias que corroboren la existencia de esta magnífica creación de la ingeniería de finales del siglo XIX, al igual que pocos testimonios en papel sobre la vida de su inventor. La gran rueda Ferris fue dinamitada en 1906; el destino de los cientos de trozos de acero que alguna vez la conformaron es desconocido, algunos dicen que se encuentran quizá formando parte de sillas de bancas de parques o de elegantes puentes de arco. De igual forma, el paradero de las cenizas de su inventor, George Washington Ferris, es imposible de confirmar, debido a las penosas circunstancias de su muerte. No existen fotografías de cuando era niño, ni de cuando fue estudiante en la más importante escuela de ingeniería de entonces, el Instituto Politécnico Rensselaer, en Nueva York. La única fotografía de George W. Ferris, la que aparece en todos los libros y artículos sobre él, es la que tomaron en 1893 para los panfletos oficiales de la Feria Mundial de Chicago, cuando tenía 34 años de edad. Tampoco existen fotografías de su esposa, aunque los periódicos de la época la hayan descrito en sus páginas como bella y orgullosa, brindando

por el triunfo y la salud de su esposo en las alturas dentro de una de las elegantes góndolas, en la primera y exitosa vuelta de prueba que dio aquella máquina nunca antes vista. Poca atención ha recibido George W. Ferris en comparación con otros dos personajes de su tiempo, el arquitecto Daniel H. Burnham, director del comité organizador de la Feria Mundial de Chicago, y otro arquitecto de naturaleza más oscura, el primer asesino serial de América, H. H. Holmes. Sin embargo, en aquellos tiempos, los testimonios periódicos demuestran que Ferris tenía en popularidad lo que hoy tendría un galán de cine; su invento, mundialmente famoso, fue enaltecido e imitado.

Un siglo después, la historia de Ferris y su rueda parecen desdibujados en la historia. Lo que sí existe, sin embargo, como testimonio de la invención de la gran rueda, es una buena cantidad de diversos souvenirs de la Feria Mundial con la imagen de la gran atracción: monedas conmemorativas con la leyenda “greatest mechanical achievement of the age”, partituras de vals para tocar canciones dedicadas a la gran rueda Ferris, pequeños panfletos de recuerdo con fotografías de la entrada a los vagones.

De todos estos souvenirs, el que llegó a mis manos más de 100 años después gracias a las maravillas del mercado por internet es una pequeña cucharita de aleación de plata con la imagen de la rueda Ferris en la hoja, la cual parece rodeada de unas simpáticas figuras humanas que saltan como duendecitos alrededor de ella; en la punta del mango está el rostro de Cristóbal Colón y, justo debajo de él, el mundo con la imagen de América; del otro lado, alrededor de un ancla, hay dos años grabados: 1492 y 1893, el descubrimiento de América y la Feria Mundial que celebrara los 400 años de aquel hallazgo, con un año de retraso. Este objeto viajero de la historia me parece casi mágico y me gusta pensar que alguna vez estuvo en las manos del gran ingeniero Ferris, aunque es poco probable; lo que sí es muy probable es que quien compró por primera

vez ese souvenir tuvo el privilegio de subir, por 50 centavos, a dar un paseo por alturas nunca antes alcanzadas en aquella invención vista por primera vez girando en el aire, y de la cual todas las demás ruedas giratorias de los parques del mundo son sólo un reflejo.



## El hombre con círculos en la cabeza

George W. Ferris aceptó el reto lanzado por Daniel H. Burnham, director de obras de la Feria Mundial de Chicago, quien en una cena de ingenieros declaró que ningún proyecto de ingeniería había logrado captar la atención del comité, mucho menos llenar las expectativas de quienes esperaban algo que superara a la Torre Eiffel, inaugurada en la Feria Mundial de París tres años antes. Se esperaba que la Feria Mundial de Chicago demostrara que la joven nación estaba a la vanguardia en industria, arquitectura e ingeniería, que el país se había recuperado de su sangrienta guerra civil y que la ciudad de Chicago, a su vez, se había recuperado del devastador incendio de 1871.

La frase de Daniel H. Burnham se volvió famosa: “No hagan planes pequeños, carecen de magia para conmocionar las mentes de los hombres”. Ferris la tomó muy en serio y de inmediato inició sus cálculos para diseñar una rueda giratoria de observación de 83 metros de altura, con 36 vagones y capacidad para 60 personas cada uno. Los periódicos dirían después, como en las grandes leyendas populares de genios e inventores, que todo fue diseñado en una servilleta en aquella misma cena con Burnham. Servilleta o papel, en unos minutos o unas horas, Ferris estructuró su proyecto en muy poco tiempo y tan solo seis meses después, ya realizada su hazaña, declararía a la prensa que aquel primer esquema que mostró a sus colegas no había variado en lo más mínimo: el tamaño,

el número de carros y el número de personas, incluso cuánto se cobraría por dar un paseo y cómo se abordaría la rueda: “mi plan nunca se modificó en un solo detalle desde entonces. La rueda se encuentra en la Plaisance en este momento justo como apareció ante mí en aquel día”.<sup>11</sup>

Además de los artefactos retratados en los bocetos y acuarelas de Oriente antes mencionadas, existe otra vieja imagen, un dibujo de Inglaterra mucho más reciente de la feria de San Bartolomé en 1728, donde un juego llamado *ups-and-downs*, de sólo cuatro góndolas para dos personas cada uno, muestra el mismo principio; un inexperto o presuroso dibujante dejó fuera de la imagen el cuarto carro, además de los pies de un observador. También hay una imagen en un más cercano 1860 de una rueda en Francia, de siete góndolas bastante inestables para dos personas cada una. En ambos casos, una persona movía manualmente la rueda por medio de una manivela desde el eje. Con el mismo mecanismo pero mucha más ornamentación se encontraba una rueda en Ceilán, a principios de 1890.

En pequeñas ferias y parques de América aparecieron rudimentarias ruedas de madera donde la gente subía, más que para observar, para sentir en esas simples bancas, similares a las de los parques, la emoción de un subibaja circular. Un francés, Antonio Maguino, instaló en 1848 una rueda de madera en Georgia donde las góndolas podían cargar hasta cuatro pasajeros. Otras ruedas o *pleasure wheels* aparecieron poco a poco, la mayoría hechas de madera, de muy pocos pasajeros y movidas manualmente. Sólo los hermanos Conderman de Indiana, en 1880, se arriesgaron a construir una rueda de tubos de metal, de poco más de 10 metros de alto y con capacidad para 18 pasajeros. Es posible que una

---

<sup>11</sup> Ferris, citado por Snyder, 1893, en Richard G. Weingardt, *Circles in the Sky. The Life and Times of George Ferris*, Asce Press, Chicago, 2009, p. 4.

silenciosa carrera por ascender más alto y aumentar el diámetro de estas ruedas estaba en marcha desde entonces: en Rhode Island apareció una de 15 metros de alto, movida por un modesto ingenio de vapor.

El mismo Ferris abordó una de estas primerizas ruedas, de 16 metros de altura, en Atlantic City. Según declaró años después ante un tribunal, a causa de una demanda en su contra, interpuesta por la Garden City Observation Wheel Company, que no le causó mayor impresión dicho divertimento infantil, porque no había ningún radical avance tecnológico en él y ni siquiera recordó qué lo impulsaba. Además, posiblemente otras fuentes competían en su memoria: los molinos de agua que vio en su niñez en Nevada y las ruedas industriales que estudió minuciosamente en sus días de estudiante en Rensselaer. Ferris, sin embargo, lo atribuía todo a un instante de inspiración.

A finales de la década de 1880, George W. Ferris era ya ampliamente reconocido por construir puentes, vías férreas y por probar acero. Había participado en la importante construcción del puente Henderson de Ohio, donde tuvo que dejar la construcción y volver al trabajo de escritorio después de que contrajo la común enfermedad entre los ingenieros conocida como *caisson's disease* o *the bends*, el síndrome de descompresión, provocado por bajar en cajones hidráulicos al fondo del río para fijar los cimientos. Ferris había fundado una compañía para consultoría e inspección de acero, G. W. G. Ferris and Company, Consulting and Inspecting Engineers, lo cual indicaba que si alguien estaba listo para romper los límites en cuanto a altura y tamaño de las estructuras de acero construidas hasta entonces era él.

Durante esta época, Andrew Carnegie, uno de los hombres más ricos del mundo, promovía el uso del acero y su empresa hizo posible la construcción del gran puente de San Luis, así como del que es considerado el primer rascacielos del mundo, el Home

Insurance Building de Chicago, terminado en 1885. Otros consideran que el primer edificio llamado rascacielos fue el Montauk Building, donde el jefe de construcción fue precisamente Daniel Burnham; dicho edificio tenía, al igual que el Home Insurance, tan solo 10 pisos, 40 y 42 metros de alto, respectivamente. La rueda que Ferris planeaba construir era de 80 metros, mucho más alta que cualquier edificio en América.

El proyecto de Ferris fue aprobado y revocado inmediatamente al día siguiente, como si se tratara de una broma. Ferris seguramente tenía gran poder de convencimiento y por esto no hubo objeciones hasta que estuvo ausente. El comité alegó que la rueda parecía endeble y frágil, que se doblaría en cuanto empezara a girar y que incluso, si no sucedía así, la gente tendría miedo de subir a una cosa de ese tamaño y de insegura apariencia. Además, el comité tal vez estaba ya cansado de propuestas inverosímiles y francamente ridículas: una lona de tres mil pies de diámetro que cubriría toda la feria, una torre de Babel de 40 pisos hecha de troncos donde se hablaría un idioma distinto en cada piso, una Estatua de la Libertad tres veces más grande que la original y una isla aérea sostenida por seis globos aerostáticos gigantes; incluso había un proyecto que proponía comprar el Coliseo romano y llevarlo en partes hasta Chicago para volver a levantarlo ahí. También fue rechazada una propuesta del mismo Eiffel, quien pretendía construir una torre más alta que la de París, pero a las vistas del comité fue indignante pensar que el proyecto no se le diera a un ingeniero estadounidense y que la construcción fuera una réplica de la ya famosa torre. Otras torres fueron rechazadas, Burnham insistió en que no tenían originalidad y en que una carrera por la simple altura no tenía sentido ni novedad. Como fue corroborado después, otras tres ruedas de observación fueron rechazadas también: todas eran desastres de ingeniería que los vientos de Chicago derribarían en un instante, o eran desastres económicos, con pequeñas góndolas



que sólo permitirían una mínima entrada de pasajeros y no salvarían la inversión ni aunque la Feria hubiera sido 10 veces más concurrida. Como perseguido por la sombra de todos estos proyectos insostenibles, Ferris no fue tomado en serio; la noticia se difundía sobre lo que planeaba construir y los expertos vaticinaban el fracaso; un periódico lo llamó “el hombre con círculos en la cabeza”.

Pero el ingeniero no se desilusionó ante aquel primer rechazo del comité ni ante las críticas de otros ingenieros. Incitado por su esposa, Margaret Ann Beatty (una mujer de Ohio, quien, se decía, disfrutaba ser el centro de atención tanto como Ferris), el desafiante inventor pensó en plantear nuevamente el proyecto, hacer una defensa más fuerte de la forma en que conseguiría el financiamiento y volvió a hacer cálculos junto con su equipo, especialmente con William F. Gronau, otro graduado de Rensselaer que trabajaba para Ferris e hizo gran parte de los cálculos. Una vez más, Ferris se presentó ante Burnham, quien de inmediato reavivó su desconfianza sobre la aparente fragilidad de la rueda y la improbabilidad de que pudiera moverse. Fue entonces que Ferris lo desarmó con una oración que debiera ser tan famosa como la de Burnham: “Usted es un arquitecto, señor, yo soy un ingeniero, y mi rueda representa estrictamente un problema de ingeniería. Los radios pueden parecer endeble, pero son más fuertes de lo necesario. Creo que ningún hombre debe prejuizar la idea de otro, a menos que sepa de lo que está hablando”.<sup>12</sup> Fue entonces que Burnham dejó de buscar pretextos, prometió insistir al comité en que se diera el permiso y el 16 de diciembre estuvo firmado, tan solo cuatro meses y medio antes de la inauguración de la Feria.

La construcción de la rueda se llevó a cabo entre ausencias largas de Ferris, ocupado con su primera compañía en Pittsburgh, con la

---

<sup>12</sup> Richard G. Weingardt, *op. cit.*, pp. 79, 80.

recién fundada Ferris Wheel Company y particularmente con conseguir el financiamiento de su extraordinaria máquina que costaría poco más de \$362,000 (más de ocho millones de dólares actualmente). Ferris había nombrado a Luther V. Rice supervisor de la construcción y operaciones de la rueda, mientras Gronau trabajaba en el diseño y los cálculos; su esposa, quien también permaneció en Chicago, le telegrafaba pormenores de los avances de la construcción.

Como muchos señalan, la rueda de Ferris era esencialmente en su diseño una gigantesca rueda de bicicleta: tenía un diámetro exterior de 250 pies, aproximadamente 83 metros; estaba levantada del suelo unos cinco metros, montada sobre torres de acero de 40 metros de alto. Las torres se conectaban por un eje giratorio de 15 metros de largo y 81 centímetros de grosor. Era la pieza de acero forjado más grande del mundo en aquella época. Los radios que iban del eje a todo el círculo tenían unos seis centímetros de grosor. Los vagones eran 36 y cada uno llevaría 60 personas en su interior: un total de dos mil 160 pasajeros a la vez.

La Feria se inauguró el 1 de mayo y la construcción de la gran rueda no terminaba aún, pues entre otros contratiempos estuvo el terrible invierno de aquel año, el cual volvió más lentos todos los procedimientos. A finales de mayo, Ferris dio orden en sus telegramas de que se apresuraran, quitaran los soportes de la rueda y la hicieran girar. Gronau contaría años después que la orden de Ferris fue algo parecido a esto: “ve a pararte debajo de la estructura que diseñaste mientras quitan los soportes. Si se mantiene en pie, bien; si no, bueno, de regreso al escritorio, eso si sobrevives”.<sup>13</sup> Contrario a todas las predicciones de los incrédulos, la rueda se sostuvo y logró girar. Ferris festejó desde lejos y ordenó que apresuraran la instalación de los carros.

---

<sup>13</sup> *Ibidem*, p. 85.

El 11 de junio, Margaret decidió que haría el primer viaje en la rueda, con sólo seis carros instalados de prueba. Sin ninguna muestra de miedo o incertidumbre, la mujer de Ohio subió al carro y Rice y Gronau la siguieron, con algunos otros empleados de Ferris, así como con el jefe de ingenieros de puentes de la ciudad de Chicago, su esposa e hija. Después de un intimidante crujido momentáneo, la rueda giró con suavidad y todos festejaron el éxito. Margaret telegrafió la buena noticia a su esposo, quien respondió desde Pittsburgh: “Dios te bendiga, querida”.

Uno de los mejores testimonios que podemos encontrar de aquellos primeros observadores que miraron desde una altura inusitada el panorama de Chicago es el de un reportero anónimo de la *Pittsburgh Commercial Gazette*, publicado el 17 de junio de 1893, relatando sus impresiones del día anterior, cuando la rueda de Ferris dio una entrada especial para la prensa local. Con Margaret a bordo una vez más, tres carros se llenaron de pasajeros, de botellas de champaña y cigarrillos para el festejo. “A la salud de mi esposo y del éxito de la rueda de Ferris”, dijo Margaret con orgullo cuando alcanzaron la altura máxima y todos se admiraron de una panorámica nunca antes vista. Ésta fue la gran revelación de la rueda de Ferris para estos y todos sus pasajeros: la posibilidad de tener ante sus ojos una panorámica inigualable y, además, en movimiento. El reportero de la *Pittsburgh Commercial Gazette* escribió: “Hacia el este estaba la maravillosa ciudad de los palacios resplandecientes, cuyas sombras se extendían ampliamente sobre las aguas agitadas. Era como los sueños de los profetas bíblicos, que vieron en sus visiones las naciones del mundo unidas en poderosa concurrencia y a quienes las glorias del cielo fueron reveladas”.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> “266 Feet in the Air: The Ferris Wheel Turns and Mrs. Ferris gives a Toast”, *Pittsburgh Commercial Gazette*, Pittsburgh, 17 de junio de 1893, pp. 2, 3.

La apertura oficial de la rueda de Ferris se llevó a cabo el 21 de junio. Se habían enviado invitaciones especiales para gente importante, entre ellos familiares de Ferris y de su esposa, accionistas de la compañía de Ferris, dignatarios y oficiales de la Feria y otros personajes que, sin duda, ayudaron a corroborar para el resto de la gente que la rueda era segura y funcionaba bien. Hubo varios discursos, ensalzando el logro de Ferris y la supuesta confianza que desde el principio habían tenido en él; se habló de las siete maravillas del mundo superadas por esta enorme máquina, de lo insignificante que era la Torre Eiffel a su lado, del gran valor de los ingenieros estadounidenses al ser capaces de romper todos los límites. Finalmente, Ferris echó a andar su rueda con un silbato de plata que le regaló ese mismo día su esposa Margaret; la banda tocó *America*, la gente aplaudió eufórica y se aglomeró para subir a la primera rueda Ferris del mundo. Pero nada de esto ocurrió sin que antes Ferris, en su discurso, definiera con orgullo e ironía el gran logro de su vida: “al fin pude sacar los círculos de mi cabeza”.

## Lo que vi desde la gran rueda de Ferris

Los periódicos de la época tienen mucho qué decir sobre cómo la gente de Chicago y del mundo recibió el gran invento de Ferris. Un encabezado de *The Alleghenian*, del primero de julio de 1893, es particularmente esclarecedor:

La Gran Rueda de Ferris.

Es la mayor sensación de la Feria Mundial.

El inventor es declarado un genio.

La primera vez que mostró sus planos a los directores de la Feria Mundial, pensaron que estaba loco.

Una descripción de la Rueda tal como se encuentra en Midway Plaisance.<sup>15</sup>

Con el ya entonces típico estilo exagerado de la prensa, el encabezado del artículo del periodista Robert Graves revela mucho sobre la recepción de este nuevo gran invento que rompía con los límites de lo conocido para la ciencia y la ingeniería de finales de siglo XIX, pero revela también los intereses del público general que sin conocimientos específicos de ningún tipo querían saberlo todo sobre la enorme máquina que se veía a gran distancia en la Feria. La imagen de Ferris que los periódicos dieron a conocer, como la de los grandes héroes románticos, es la del loco reivindicado, el iluminado científico

---

<sup>15</sup> Robert Graves, "The Big Ferris Wheel", *The Alleghenian*, Chicago, 1 de julio de 1893, p. 1.

que tuvo un momento de inspiración, esa palabra favorita de la época que va más allá del conocimiento adquirido y necesita de la imaginación para existir. Y Ferris supo aprovechar bien esta imagen, mejor que nunca en su gran momento inaugural, cuando devolvió el golpe a la prensa y a quienes se burlaron de su proyecto. Como bien señala Norman D. Anderson, en esta época no había aún estrellas de cine ni de los deportes, por lo cual los medios se enfocaban en figuras como la de Thomas A. Edison o Andrew Carnegie, los inventores e industrialistas que estaban construyendo y reconstruyendo el nuevo país.<sup>16</sup> Anderson compara a Ferris con Walt Disney, por la venta de souvenirs con su imagen: el ingeniero usaba ya estas estrategias tan modernas para inmortalizarse a sí mismo y sobre todo a su invento. La imagen de su esposa ayudó en mucho a crear un marco perfecto: el gran hombre que ve hacia el futuro, bastante atractivo él mismo, y que tiene el amor y respaldo de una bella mujer que confía ciegamente en él, dispuesta incluso a subir a la rueda antes que nadie y a brindar desde las alturas por él.

En el artículo de Graves, se insiste también en cómo la rueda de Ferris logró el propósito de superar a la Torre Eiffel: Ferris realmente trascendió e innovó en principios de ingeniería, nunca se había construido una rueda de ese tamaño y mucho menos una estructura así que pudiera moverse, la precisión de los cálculos además hacía que la rueda fuera elegante sin ser frágil. Graves, en su artículo la ensalzó con palabras: “la Torre Eiffel no involucraba ningún principio nuevo de ingeniería y cuando fue terminada era una cosa muerta e inerte. La rueda, por el contrario, tiene movimiento, gracia, el indescriptible encanto que posee un inmenso cuerpo en acción”.<sup>17</sup> Los discursos de inauguración, aún más grandilocuentes, afirmaban cómo las siete maravillas del mundo habían

---

<sup>16</sup> *Ibidem*, p. 2.

<sup>17</sup> *Ibidem*, p. 1.

sido opacadas ante esta obra. Nelson Miles, uno de los dignatarios invitados a la inauguración, declaró: “nuestro país revisó las siete maravillas del mundo y afirmó que al lado de la rueda de Ferris, todas ellas serían empequeñecidas hasta la insignificancia”.<sup>18</sup> Otros no dudaron en afirmar que Ferris se había vuelto famoso en todos los rincones de la tierra:

Hay un hombre cuyo nombre se ha vuelto conocido por las naciones del mundo. Cada hombre, mujer y niño lo conoce; los salvajes de la oscura Dahoney y de las tribus desnudas de las Islas del Mar del Sur, los esquimales del mar polar y los árabes del desierto de Nubia están contando a sus amigos en sus hogares la increíble historia de la gran rueda en la Midway Plaisance de la Feria Colombina. Y el hombre que ha diseñado, construido, levantado y maniobrado esta maravilla giratoria es G. W. G. Ferris de Pittsburgh.<sup>19</sup>

El gran invento de Ferris era en verdad impactante visto desde lejos. Esta obsesión por el tamaño, por lo gigantesco (“no hagan planes pequeños”, había dicho Burnham) que llegaría hasta el absurdo con la construcción del Titanic, provocaba expectación: es interesante que la primera rueda Ferris no diera sólo un pequeño paso entre las modestísimas ruedas de madera ya conocidas de las ferias, sino un gigantesco cambio que fuera parte de la prueba de fuego al nuevo invento y sus principios. Pero el mayor impacto sin duda, la gran innovación, era la vista que podía apreciarse desde arriba, una vez alcanzada la cúspide en una de esas anchas góndolas. En tiempos en que los más altos edificios, ya llamados “rascacielos”, medían 40 metros, esta construcción diseñada

<sup>18</sup> “In an endless circle: The Ferris Wheel Commences its journey through space”, *Chicago Tribune*, 22 de junio de 1893, p. 3.

<sup>19</sup> Discurso de Max J. Becker, 1893, presidente de la Sociedad de Ingenieros del Oeste de Pensilvania, citado por Weingardt, *op. cit.*, p. 1.

específicamente para observar el paisaje les doblaba la altura. Subir a la rueda Ferris era ya un sustituto de “arriesgar la vida”, era un atrevimiento, pero a la manera elegante y burguesa, fuera de todo peligro real, al alcance de 50 centavos. El desafío consistía en realidad en confiar en los inventores de aquella máquina que pocos tenían idea a profundidad de cómo funcionaba. Y la obsesión por subir una y otra vez a retar las alturas, tan popular ahora en los parques de diversiones, se iniciaba desde entonces: la joven sobrina de Ferris, Eva Dangberg, de 19 años, subió 64 veces a la rueda de Ferris y recibió un certificado firmado por el inventor para corroborar esto.

El 9 de julio, la rueda de Ferris pasó su más difícil prueba contra una tormenta que llegó a Chicago con vientos de 115 millas por hora. Ferris, al escuchar de la tormenta que se aproximaba, corrió a su rueda en compañía de su esposa y de un reportero de la *International Magazine*, y subió a uno de los carros, como si su mera presencia pudiera asegurar que la rueda se sostendría. El reportero Carl Snyder escribió cómo los vientos creaban un sonido ensordecedor a través de la araña de metal y cómo los nervios de cualquier hombre podrían ser puestos a prueba ahí arriba: “El inventor tenía fe en su rueda, la señora Ferris, en su esposo. El reportero en ese momento no creía ni en Dios ni en el hombre. Pero la hermosa rueda apenas si tembló”.<sup>20</sup> La tormenta pasó y la rueda de Ferris se sostuvo intacta, a pesar de que muchas otras estructuras en la Feria habían sido dañadas. El *Scientific American*, una publicación muy respetada de ciencias en aquel entonces, puso gran énfasis en la seguridad y solidez de la rueda: ahora quedaba comprobado que era perfectamente segura. La imagen de Ferris se enaltecía aún

---

<sup>20</sup> Carl Snyder, “Engineer Ferris and his Wheel”, *The Review of Reviews: An International Magazine*, Estados Unidos, 8 de septiembre de 1893, p. 2.



más, como la de un capitán que se queda en su barco en los peores momentos, confiando en que no se hundirá.

La rueda siguió dando vueltas en el cielo de Chicago sin ninguna contrariedad. Las únicas dos experiencias inusuales en pasajeros registradas fueron de uno que había pedido su dinero de regreso, alegando que no había sentido ninguna emoción fuerte allá arriba, a lo cual Ferris respondió que eso estaba a favor de su invento: debía ser suave, preciso, para ofrecer seguridad, era una rueda de observación, no una para causar exaltamientos desmedidos. Otro pasajero, como para contrastar, entró en pánico una vez alcanzada la altura y puso en riesgo a los demás pasajeros al sacudir la góndola e intentar salir de ella, hasta que a una mujer del vagón se le ocurrió quitarse la falda y cubrir la cabeza del pasajero con ella, para que se calmara; su desinhibida estrategia funcionó y todos bajaron agradecidos con ella del vagón. El resto de las historias de pasajeros tuvieron que ver, principalmente, con declaraciones de amor y matrimonio: ya se erigía la gran máquina como símbolo romántico.

Algunos de los souvenirs más vendidos como recuerdo de la rueda de Ferris fueron las partituras de las canciones que hablaban de ella: el vals de la rueda de Ferris, donde la letra sugiere la connotación romántica que de inmediato adquirió este paseo, donde, si subías con tu pareja, podías “dejar el suelo común” e ir a las alturas y el nerviosismo estaría del lado de las pasiones humanas:

This is the wheel, love  
stately and real, love.  
Come, we will sail around,  
let's leave the common ground.  
Now she is frightened,  
her face has whitened,  
his arm he tightened

His dear sweetheart's waist around.  
 Oh! that was nice, love,  
 let's go it twice, love.  
 [...]Fear don't distress you,  
 Why is it, guess you?  
 Be scared and I'll press you,  
 As I did the time before.<sup>21</sup>

La idea de alejarse de la tierra y elevarse hacia los cielos, como en un ritual amoroso, se sugería también en los folletos de recuerdo de la rueda, donde el decorado eran dos aves en una rama floreada y al fondo un cielo azul: la típica representación de dos enamorados. Otra de las canciones populares fue “I met her on the Ferris Wheel”, con un tono cómico pero igualmente referente al flirteo que se desataba sin freno en ese lugar privado, dentro de las góndolas y en las alturas: el miedo que podía causar el vértigo de la altura, alentaba a hombres y mujeres a dejar a un lado las buenas costumbres y entregarse a los arrebatos. Pero quizá la canción que mejor describe la importancia de esa nueva plataforma desde donde podía verse el mundo es “The Sights I saw from the Big Ferris Wheel”, de Harry F. Carson, uno de los compositores más populares de ese entonces:

Some very queer things I now will reveal,  
 of sights that I saw from the big Ferris Wheel.  
 If you don't believe the things that I cite,  
 You can see for yourself from the wheel any night.<sup>22</sup>

<sup>21</sup> Esta es la rueda, amor, / majestuosa y real, amor. / Ven, daremos una vuelta, / dejemos este suelo común. / Ahora ella se ha asustado, / su rostro ha palidecido, / él con su brazo aprieta la cintura / de su querida. / ¡Ah! Eso fue hermoso, amor, / vayamos otra vez, amor, / [...] Que el miedo no te altere / ¿adivinas por qué? / Ten miedo y te apretaré / como hice la vez anterior. (Trad. de la a.) “The Ferris Wheel. Waltz-Polka”, *Souvenir World's Fair 1893*, en <http://jscholarship.libraly.jhu.edu/handle/1774.2/23623>

<sup>22</sup> Algunas cosas muy raras revelaré ahora / de vistas que vi desde la gran rueda de Ferris. / Si no creen las cosas que cito ahora / pueden ver por ustedes desde la rueda cualquier noche. (Trad. de la a.)

Desde el primer verso, Carson deja entrever que hay cosas extrañas que sólo pueden apreciarse desde la rueda Ferris, cosas secretas pasando en la vida cotidiana de la gente que pueden ser vistas desde las alturas y que ahora están a la vista de todos. Habla de damas comiendo con gusto salchichas de feria que en su casa jamás comerían; de dos damas paseando a la vista de todos con dos jóvenes egipcios “negros como la noche”, sugiriendo que entre las luces de la feria se olvida cualquier pudor y distinción racial. Menciona a Buffalo Bill, quien tenía en la Feria su espectáculo del viejo oeste; al presidente Grover Cleveland y a sus dos pequeñas hijas, Esther y Ruth, “sentadas en sus rodillas”. Otro personaje mencionado es Bill McKinley, promotor en 1890 de la Ley Arancelaria para subir los impuestos a las importaciones extranjeras casi en un 50% una estrategia para proteger a las industrias nativas; Carson lo ve, desde la rueda Ferris, aplicándoles un impuesto a las chicas del Nilo. Menciona una de las canciones más populares de la época, “After the Ball”, cuyo gran éxito indujo a su autor, Charles K. Harris, a escribir el *best seller* *How to write a popular song*. Menciona a George Francis Train, un gran aventurero de la época, al general Davis, director de la Feria, flirteando con las chicas del estado libre del Congo. Esta mezcla de razas prevalece en toda la canción, sugiriendo que la Gran Feria lograba unificar realmente a todos los visitantes de distintos orígenes, haciéndoles olvidar sus diferencias. Es además un recuento de las atracciones de la Feria: la villa de Java, el teatro turco, el palacio moro.

Desde la rueda se puede ver a la gente sin máscaras, tener acceso a su intimidad, pero además, se puede ver el panorama del país, su presente y hasta su futuro. En cada coro parece ser que la rueda muestra cada vez más no lo que pasa sino lo que pasará: “cuando subí a la rueda pude ver este país regido por los paganos chinos, y muchas cosas más que eran igualmente reales...”. En 1890, la población de chinos en Estados Unidos era altísima en

relación con la de otros inmigrantes, y los estadounidenses pasaban cada vez más leyes para restringir su inmigración. El verso final habla directamente del futuro, las visiones que puede uno tener desde la rueda Ferris sobre lo que pasará:

When I went up in the wheel I could see,  
the next President would be Baby McKee,  
and many more doings that were just as real,  
were sights that I saw from the big Ferris Wheel.<sup>23</sup>

Baby McKee era Benjamin Harrison McKee, nieto del presidente Harrison, hijo de Mary Harrison McKee, quien tomó las funciones de anfitriona de la Casa Blanca después de que su madre muriera, por lo cual se decía que Baby McKee ansiaba la presidencia desde que era un niño.

La rueda de Ferris abría de ocho de la mañana a 11 de la noche, en la oscuridad, era iluminada por tres mil focos: una enorme rueda luminosa sobre la ciudad de Chicago. La rueda dio más de 10 mil vueltas en el cielo durante toda su estancia en la Midway Plaisance. Más de un millón 400 pasajeros subieron a dar ese paseo inolvidable para admirar aquella vista, tal vez también para vislumbrar algo de su presente y de su futuro.

---

<sup>23</sup> Cuando subí en la rueda pude ver / que el siguiente presidente sería Baby McKee / y muchas más cosas que eran reales / fueron vistas desde la gran rueda Ferris. (Trad. de la a.)

## El gigante solitario

Pero lo que también comenzaba a pasar y pocos vieron venir fue la caída de Ferris, pues justo al día siguiente de la gran inauguración de la rueda llegaron los primeros papeles de la que sería una de varias demandas contra él. La Garden City Observation Wheel Company alegaba que había infringido sus patentes. Poco después hubo otra demanda, de un tal George E. Baird, quien alegaba que él había publicado un artículo sobre un plan de construir una rueda similar en 1889 y que Ferris tomó su idea de ahí. A la larga, ninguna de las demandas procedería: no existía ningún parecido entre dichas ruedas, de las cuales varias fueron rechazadas, alguna vez, por el comité de la Feria por ser imposibles de realizar, lo cual despertó sin duda la envidia y el odio contra quien sí logró llevar sus planes a cabo.

Al mismo tiempo, mientras la rueda seguía girando, algunos pasajeros subían una y otra vez no sólo por mero divertimento, sino para copiar esquemas y crear nuevas versiones de la rueda, por las cuales Ferris nunca recibió ninguna compensación. Él decía que serían como un homenaje a su primera gran rueda, única y original: “la imitación es una forma de halago”,<sup>24</sup> fue lo único que dijo al respecto.

---

<sup>24</sup> Richard G. Weingardth, *op. cit.*, pp. 106.

Además de los gastos provocados por las demandas, Ferris tuvo que enfrentarse con las autoridades mismas de la Feria cuando comenzaron a hostigarlo el 1 de noviembre, con la Feria ya cerrada, para impedir el paso a la rueda. Los guardias de la Feria se enfrentaron con los guardias de Ferris, la gente defendía su derecho a entrar a la rueda pero no les fue permitido. Hubo varios detenidos y esa misma noche la gente de la Feria puso una reja para impedir la entrada. El 3 de noviembre, la Ferris Wheel Company comenzó a preparar su demanda contra la Feria por daños y Ferris comenzó a buscar una nueva locación para su rueda. Después de toda la euforia sobre lo mucho que la rueda de Ferris había superado a la Torre Eiffel, nadie hizo planes para conservarla como un símbolo de la ciudad ni del país. A diferencia de Eiffel, quien tuvo dos años para construir, además de apoyo económico, Ferris había logrado todo en seis meses y financió él solo el proyecto, teniendo que compartir más de la mitad de las ganancias con la Feria. Ni Burnham ni nadie en el Comité apoyó a Ferris y él tuvo que lidiar con una demanda más.

En el invierno de 1893 a 1894 la rueda permaneció en la Midway Plaisance sin ser abierta más para nadie. Weingardt imagina la gran maquinaria inmóvil: “el alto gigante solitario de acero permaneció solo, silencioso y detenido, abandonado y expuesto en la Midway Plaisance. Cuando fue cubierto con hielo y nieve, aparecía como un fantasma, como una colosal telaraña redonda que tratara de alcanzar el cielo”.<sup>25</sup>

Lejos de ahí, en 1894, en San Francisco, apareció la primera imitación de la rueda, construida por J. K. Firth, uno de los obsesionados pasajeros de la rueda de Ferris que copiaron su estructura para construir una casi idéntica, aunque más pequeña. Mientras tanto, el gigante de Ferris dormía desmantelado en vagones, listos para ser transportados a donde quiera que fuera

---

<sup>25</sup> *Idem.*

su nueva locación. La salud de Ferris se deterioraba lentamente por tuberculosis pulmonar y, al parecer, su relación con Margaret, afectada por las deudas y la difícil situación económica, comenzaba a entrar en crisis.

En 1895, W. B. Basset construyó una rueda unos metros más grande en Londres; la segunda en Blackpool, una ciudad al noroeste de la costa inglesa. La tercera y más famosa rueda construida por Basset, aún existente y operante, fue la Riesenrad de Viena, Austria. En 1914, una mujer incluso más aventurada que Margaret Ferris, *madame* Solage D'Atalide, directora de circo y jinete, subió con su caballo a uno de los techos de las góndolas. En 1916 la Riesenrad se salvó de la demolición, por falta de dinero para dinamitarla. Una famosa escena del cine tendría lugar a bordo de ella muchos años después, entre los escombros que dejó la Segunda Guerra Mundial: la escena de *El tercer hombre*, del director Carol Reed, protagonizada por Orson Wells, una película que puede sugerir mucho sobre la modernidad y sus inventos.

Holly Martins, el escritor de *best sellers* de suspenso que ha ido a la Viena de 1949, se reunió con su viejo amigo Harry Lime, quien fingió su muerte por estar involucrado en el mercado negro de la penicilina, pero fue descubierto por las incipientes investigaciones de su amigo. Para que nadie pudiera escucharlos mientras hablaban, subieron a la Riesenrad y ahí se revelaron confesiones de una índole para nada romántica. Lime subió encantado y ligero, diciendo: “los niños solían venir aquí a menudo antes, pero ahora, nadie tiene dinero para pagar la entrada”.<sup>26</sup> Una vez arriba, Martins corrobora lo que la policía le había revelado: Lime se dedicaba a robar penicilina de los hospitales militares, rebajaba las dosis y las vendía a enfermos que murieron o fueron irreversiblemente afectados por usar su producto. Martins se enfrenta al cinismo de

---

<sup>26</sup> *Idem.*

aquel a quien recordaba como un viejo amigo, incapaz de crímenes como éstos. “No somos héroes, ya no existen los héroes, salvo en tus libros”,<sup>27</sup> le dice Lime, como única excusa. Y cuando Martins le habla a Lime tanto de Ana, la novia que éste ha abandonado y quien sufre por su supuesta muerte, como de las muchas muertes que seguro ha causado con su negocio corrupto, Lime mira a través de las ventanas del vagón de la rueda, que ya gira en lo alto: “¿Sentirías piedad si alguno de esos puntos allá abajo dejara de moverse? Si te ofreciera veinte millones de dólares por cada punto que eliminaras, ¿me dirías que guardara mi dinero o comenzarías a contar cuántos puntos serían dispensables?”<sup>28</sup> La visión desde las alturas es para estos personajes de la posguerra un distanciamiento de lo humano, “nadie piensa en términos de seres humanos ahora”,<sup>29</sup> le dice Lime a Martins.

Para 1896, Ferris había vendido sus acciones en sus compañías y su esposa se había separado de él y vuelto a Ohio con su madre. Él estaba solo cuando entró enfermo al Mercy Hospital y su situación se volvió insalvable.

---

<sup>27</sup> *Idem.*

<sup>28</sup> *Idem.*

<sup>29</sup> *Idem.*



## La máquina infernal

En el norte de México, por su cercanía con Estados Unidos, la gente dice rueda Ferris para referirse al invento del ingeniero. Pero en el resto del país es conocida como rueda de la fortuna, un nombre más metafórico pero muy apropiado. El nombre de *noria* que se le da en España y otros lugares del mundo hispano proviene del árabe y significa rueda movida por agua o rueda hidráulica; la palabra se utilizaba en un inicio para referirse a los molinos que sacaban agua de pozos, movidos a veces por caballos. En el Diccionario de la Lengua Española también dice que *noria* puede referirse a “cualquier cosa, asunto o negocio en que, sin adelantar nada, se trabaja mucho y se anda como dando vueltas”. Los nombres del invento de Ferris son ricos en significados y todos de alguna forma le van bien a la gran telaraña metálica.

Muchos han usado la imagen de la rueda de Ferris como escenario o fondo en películas y libros, pero si hubo un autor que aprovechó las connotaciones oscuras que podía sugerirle dicha máquina fue Malcolm Lowry. “Por encima de la ciudad, en medio de la noche oscura y tempestuosa, la rueda luminosa giraba al revés”<sup>30</sup> y con la vuelta en reversa de esa máquina infernal, nos transporta Lowry un año atrás, al día de la llegada de Yvonne, en el capítulo II de *Bajo el volcán*. Malcolm Lowry tenía esa cabalística y

---

<sup>30</sup> Malcolm Lowry, *Bajo el volcán*, Ediciones Era, México, 1997, p. 51.

tan humana afición por las coincidencias que a todos alguna vez nos ha impulsado a creer en un orden secreto detrás de la vida, a comparar los números de días significativos, a leer los horóscopos sin creer necesariamente en ellos, y que tantos escritores, desde el dieciochesco Daniel Defoe hasta el contemporáneo W. S. Sebald, utilizan para dar cierta sustancia, forma, y el poder de la persuasión a sus obras.

Pero la imagen de un círculo vertical que lleva a sus pasajeros de arriba abajo en *Bajo el volcán* no sólo alude a la rueda de Ferris en Cuernavaca. La décima carta del tarot, con una de las pocas imágenes anteriores al medievo, mostraba desde tiempos remotos una rueda donde un mono baja y un perro sube con el movimiento circular; y, por encima de todo, inalterable, una esfinge observa tal devenir: una tragedia y drama cósmico, la repetición, el eterno retorno, la caída y la salvación. Para los tarotistas, el círculo cerrado representaba la integración del animal con el ser humano, la evolución e involución: el mono, que fue hombre y se animaliza; el perro en su proceso de humanizarse. Y la esfinge, esa integración perfecta del hombre y la bestia, observa todo desde una realidad superior. Pero para los tarotistas cristianos, se habla también del círculo cerrado del egoísmo, el infierno subjetivo e individual que nunca termina, del que no es posible escapar; es el principio imitador de la conciencia sin la iluminación celestial, la intelectualidad cerebral sin el amor. El siglo XIX encontraría una nueva reflexión alrededor de esta posibilidad del tiempo y de la eternidad con Nietzsche y su eterno retorno: “toda verdad es curva, el tiempo mismo es un círculo”, dice el enano en *Así habló Zaratustra*.

Malcolm Lowry eligió esta máquina y esta carta como escenario y símbolo para su capítulo VII, el número de la buena-mala suerte, y declara: “mi casa se quemó un siete de junio, cuando regresé al lugar alguien había grabado, por alguna razón, el número

siete en un árbol quemado; ¿por qué no fui filósofo?”,<sup>31</sup> se preguntaba Lowry, desde la torre de Laruelle en Cuernavaca, donde escribiera esa carta invaluable a Jonathan Cape en defensa de su libro.

Desde el capítulo primero, Laruelle observa desde lejos el pueblo de Quauhnahuac y la rueda de Ferris se alcanza a ver, ya encendida y girando lentamente, más allá del Palacio de Cortés. Y mientras Laruelle camina, la rueda aparece y desaparece del horizonte, unas veces oculta detrás de los árboles, otras sólo asomando entre las copas, mientras él cree escuchar el sonido de risas proveniente de las brillantes góndolas que suben y bajan. Y después de los recuerdos de infancia de cómo se conocieron él y el Cónsul, de traer de vuelta aquellas dos “tristes pero sin duda providenciales frustraciones” que vivieron juntos, Laruelle nos deja con esa imagen que va y viene en su escenario, ese círculo en el cielo de la ciudad.

En el capítulo VII, el “mundo ebrio” gira con locura desde la visión del Cónsul. Y desde el mirador de la torre, con Yvonne a su lado, parece que la última oportunidad de romper el círculo de la fatalidad se escapa, poco a poco. El Cónsul escucha a lo lejos los sonidos de la feria, esas “máquinas voladoras” sobre los techos, como “gestos de dolor”. “¿Qué opinas, Yvonne, con tu mentalidad astronómica?”, pregunta Geoffrey con toda la indiferencia que lo imposibilita a amar, “¿acaso todo ese girar y precipitarse no te recuerda los viajes de invisibles planetas, de lunas desconocidas precipitándose hacia atrás?”.<sup>32</sup> El drama cósmico de los Cabalistas y el infierno de la conciencia sin la posibilidad de amar han atrapado al Cónsul y no lo dejarán escapar del círculo infinito. Desde ese balcón volado de la torre de Laruelle, Yvonne y Geoffrey se anticipan ya a su irrefrenable caída a los abismos. Qué distinta imagen de la de

<sup>31</sup> Malcom Lowry, *Sursum Corda! The Collected Letters of Malcom Lowry*, vol. 1, University of Toronto Press, Canadá, 1995, p. 517.

<sup>32</sup> *Ibidem*, p. 217.

Margaret, la esposa de Ferris, que con total confianza en la invención de su esposo brindaba en las alturas de la rueda.

Al encontrarse con el letrero de la máquina infernal, el Cónsul se sorprende, “una coincidencia”, piensa, refiriéndose a la obra de Jean Cocteau, una versión más del complejo de Edipo: el hombre imposibilitado de escapar a su destino, cargando el peso del pasado y el conflicto del padre. La visión del Cónsul de la rueda de Ferris hubiera sido terrible quizá para su inventor, quien habría leído en ella el triunfo y caída de la era industrial, la maravilla y la decepción del ingenio del hombre con su cabalístico juego mecánico: “La inmensa máquina ondulante, vacía, que giraba sin embargo a toda velocidad por encima de su cabeza en esta sección muerta de la feria, sugería la figura de algún inmenso espíritu maligno gritando en su infierno solitario, retorciendo sus miembros y fustigando el aire como con batanes. Oculta por un árbol, no la había advertido antes”.<sup>33</sup> El Cónsul es arrastrado en su delirio hasta una de las cabinas, *a little confession box*, un confesionario, una jaula, donde es levantado en el aire con violencia. O al menos así lo percibe él desde su mundo ebrio. La imagen prometeica del Cónsul nos sugiere de nuevo los significados del tarot y los augurios que indican lo que la Providencia tiene reservado para él: “El Cónsul, como ese pobre idiota que traía la luz al mundo, permaneció colgado sobre el vacío, boca abajo, con sólo un fragmento de alambre entre él y la muerte”.<sup>34</sup> La luz, la conciencia que tanto obsesiona al Cónsul, su gran batalla por la supervivencia de la conciencia no tiene nada de divino en el fondo, pues se ha alejado de la divinidad, del perdón, del amor: de ahí su fracaso, según las cartas del tarot.

Lowry, seguramente, nunca pensó en la primera vuelta de la rueda de Ferris en la Feria Mundial de Chicago, pero podría añadir

---

<sup>33</sup> *Ibidem*, p. 243.

<sup>34</sup> *Ibidem*, p. 244.

un símbolo más a su lista si hubiera descubierto lo diametralmente opuestos que fueron los viajes de estos dos luminarios, Ferris y el Cónsul, arriba de esa máquina providencial: la esposa de Ferris brindando en honor a su esposo, confiando en él como nunca más pudiera hacerlo Yvonne; la ciudad de Chicago restaurada y brillante después del incendio, mientras que la ignición de la cabaña en Canadá (ese paraíso inalcanzable para los amantes de *Bajo el volcán*) se aproxima cada vez más, en las visiones imaginarias de los personajes. Desde la primera rueda de Ferris, los pasajeros observaban a lo lejos “la ciudad de los palacios fulgurantes”, refiriéndose a Chicago y sus nuevas construcciones. Alexander Von Humbolt llamó a México de la misma forma en uno de sus viajes. La visión del Cónsul, desde su infierno solitario y alucinante, es igualmente reveladora, bíblica, pero en un sentido apocalíptico, diabólico: “Allí, por encima de su cabeza, pendía el mundo con su gente que se estiraba hacia él, a punto de salirse del camino para estrellarse contra su cabeza o sobre el cielo. 999”,<sup>35</sup> el número 666 volteado de cabeza. Las visiones de los personajes desde las alturas son recurrentes a lo largo del libro, exaltando el espectáculo del paisaje paradisiaco e infernal de México; pero si hubo una visión novedosa en estos tiempos fue la provista por un paseo en las góndolas de la rueda de Ferris.

Es en la rueda de Ferris, girando al revés, que el Cónsul se despoja de todo, “en particular todo lo que suministraba medios de ingreso o egreso, fijaba límites, confería significado o carácter o propósito o identidad a aquella aterradora maldita pesadilla que se veía obligado a llevar consigo por todas partes, sobre sus espaldas, que deambulaba con el nombre de Geoffrey Firmin [...]”,<sup>36</sup> es aquí cuando caen todas sus pertenencias, entre ellas su pasaporte, lo cual lo llevará al conflicto final con la policía fascista y a su muerte.

---

<sup>35</sup> *Idem*.

<sup>36</sup> *Ibidem*, p. 245.

El Cónsul tiene una última revelación antes de bajar de la rueda, “que esto continuaría por siempre; nadie podría detener la máquina...”, de la misma forma que nada podría interrumpir su suerte y su destino. La máquina infernal se frena, pero no la Providencia: “En tierra firme, el mundo seguía girando locamente”. Tres páginas adelante, el mundo por fin deja de rodar para el Cónsul, la última casa estaba quieta, el último árbol se enraizó otra vez. Pero en la novela, el movimiento ilusorio de continuar dando vueltas después de bajar de la máquina infernal se vuelve metafóricamente real, pues Geoffrey Firmin ya no saldrá de ese círculo de su eterno infierno, de su absurda lucha por la conciencia, de su alcoholismo. Un loco pasa frente a él arrojando una llanta de bicicleta. Lowry recuerda que en la tradición cabalística, el abuso de los poderes mágicos “es comparado con la borrachera o con el abuso del vino”.<sup>37</sup> En el tarot es el abuso de la razón, de la capacidad de imitar la conciencia divina, pero sin alcanzar la iluminación que sólo puede otorgarla el amor: el Cónsul ha perdido la capacidad de amar, de perdonar —a Yvonne por su traición con Laruelle y a sí mismo por su alcoholismo— y se encuentra para siempre en el infierno de su egoísmo y de su eterno retorno.

La rueda es, para Yvonne, el movimiento de las estrellas y los planetas en el universo que, al momento de su muerte, la elevan al cielo, “un torbellino de astros que se esparcían en lo alto en círculos cada vez mayores”<sup>38</sup> después de haber visto su casa consumida por un torbellino de fuego. En este sentido, Yvonne es elevada a los cielos, mientras que el Cónsul se hundirá en las profundidades de la barranca.

“Afuera en la oscura noche tempestuosa, la luminosa rueda giraba al revés”, cita Lowry sus propias líneas, “Esta rueda es por

<sup>37</sup> Malcolm Lowry, “210: To Jonathan Cape”, en *Sursum Corda! The Collected Letters of Malcolm Lowry*, vol. 1, p. 511.

<sup>38</sup> Malcolm Lowry, *Bajo el volcán*, p. 363.

supuesto la rueda de Ferris en la plaza, y también constituye, si usted quiere, muchas otras cosas: la rueda de la ley de Buda, la eternidad, el instrumento de la eterna recurrencia, el eterno retorno y, también, la forma del libro”.<sup>39</sup> La defensa que hizo Lowry de sus 12 capítulos tuvo como base la estructura de la rueda: “es la forma misma del libro [recalcó una vez más], la cual debe ser vista como la de una rueda, con sus 12 rayos, cuyo movimiento es algo parecido, posiblemente, al del tiempo mismo”.<sup>40</sup>

El 23 de noviembre de 1896, el *New York Times* anunció en sus páginas la muerte del ingeniero George Washington Ferris, constructor de la primera rueda de Ferris, la cual le dio fama alrededor del mundo. Su final, como el del Cónsul, fue trágico: no pudo escapar a su propia rueda providencial. Después de llevar el proceso de dos años de litigio porque la Feria se negaba a pagarle las justas ganancias que recaudó su invento, la fiebre tifoidea cobró la vida del ingeniero, al año siguiente. Declaraban los periódicos que dicha enfermedad era “consecuencia de preocupaciones por asuntos de negocios”; murió a los 37 años, “dejó una esposa en esta ciudad [Pittsburg] y amigos en la construcción de círculos mecánicos por todo el país”.<sup>41</sup> Pero como corroboraron otras fuentes, su esposa Margaret, separada de él desde hacía un año, no estuvo a su lado en el momento de su muerte: “fui llamada a Cleveland por negocios”, dijo, pero en realidad su matrimonio, en el que nunca hubo hijos, ya estaba por completo roto. “[...] debieron haber tenido niños, habrían podido tener niños, pudieron haber tenido niños, deberían tener [...]”,<sup>42</sup> pensaba Geoffrey sobre él mismo e Yvonne al bajar de la rueda, mientras los niños le restauraban sus pertenencias.

<sup>39</sup> Malcolm Lowry, “210: To Jonathan Cape”, en *Sursum Corda! The Collected Letters of Malcolm Lowry*, vol. 1, p. 511.

<sup>40</sup> *Ibidem*, p. 507.

<sup>41</sup> “Inventor Ferris is Dead”, *The New York Times*, 23 de noviembre, 1896.

<sup>42</sup> Malcolm Lowry, *Bajo el volcán*, p. 246.

Dos hermanos de Ferris dejaron orden en la funeraria de que bajo ninguna circunstancia se le entregaran las cenizas a Margaret. Las cenizas permanecieron ahí, sin que ellos mismos fueran a reclamarlas. Gustave Kaufman y D. W. McNaughter, compañeros de George W. Ferris, declaraban que la tristeza había consumido al ingeniero, hundido en la bancarrota y en la soledad, incluso consideraban que su enfermedad había sido una suerte de suicidio. En 1898, una nota en el *New York Times* afirmaba que las cenizas del aclamado ingeniero seguían retenidas en la funeraria por no haber sido cubiertos los costos del funeral. La Sociedad Occidental de Ingenieros tomó a su cargo la investigación de dicha situación, pero nadie sabe el final paradero de los restos. La primera rueda de Ferris sobrevivió varios años a su inventor, hasta que fue dinamitada en 1906. La única fotografía que existe de los escombros de la gran rueda, orgullo de la Feria Mundial de Chicago, es asombrosa y terrible. “Es un desastre el éxito”, pudo haber dicho Ferris antes de morir. “Es un desastre el éxito”, escribió Lowry después de la publicación de *Bajo el volcán*, “más hondo que tu casa en llamas consumida, el estruendo de ruinas y el desplome ante el que asiste inerme a su condena”.<sup>43</sup>

Por primera vez en el 2013, en el día del amor y la amistad, 14 de febrero, Google conmemoró el nacimiento de Washington Ferris con un *doodle* especial de ruedas Ferris. Chicago no parece recordar demasiado a quien diera su vida por esa obra maestra de la Feria. Pero desde los cuarenta en la Riesenrad de Viena, Austria, se recuerda el cumpleaños del ingeniero con un romántico ritual: docenas de parejas se casan a bordo de la Riesenrad. Actualmente todavía es posible pagar por una boda y cena a bordo de estas góndolas que encierran historias desde hace más de un siglo. Si el

---

<sup>43</sup> Malcolm Lowry, “Un trueno sobre el Popocatepetl”, en *Sursum Corda! The Collected Letters of Malcom Lowry*, p. 161.



carrusel nos muestra un desfile de animales salvajes y elegantes, reales e imaginarios, con sus deleitados jinetes viviendo la aventura de una cabalgata, la rueda Ferris nos muestra un desfile del amor, donde las góndolas avanzan llevando a sus pasajeros hacia lo inesperado de las pasiones humanas. Quizá este ritual amoroso, además de todas las ruedas Ferris del mundo, es el mejor homenaje al audaz ingeniero.



Montaña rusa



## A merced de la gravedad

La primera vez es inolvidable: el lento ascenso más allá de lo que se ha subido jamás a cielo abierto, con el viento soplando en la cara, volteando hacia un lado y otro sin nada más que la barra de seguridad en las piernas, con las manos aferradas al respaldo de enfrente o a una mano del compañero de asiento. Sólo si se es muy valiente o se ha hecho una apuesta o las órdenes a gritos de los compañeros de viaje lo exigen, las manos irán arriba, retadoras, esperando aumentar aún más la emoción. El sonido del mecanismo que sube los carros es un metrónomo de la ansiedad, sugiere siempre que hay un control minucioso y un orden inalterable detrás de este enorme artefacto, pero es difícil creerle por completo; secretamente, siempre tememos por nuestra seguridad al escuchar el ingenio en acción. En esta primera subida hay suficiente tiempo para preguntarse: “¿qué hago aquí arriba?”, llega el arrepentimiento por haberse sometido voluntariamente y con entusiasmo a semejante tortura, pero ya no hay otra posibilidad de bajar más que enfrentar el eufórico recorrido. “Este largo intervalo [escribió un reportero en 1974 en *Los Angeles Times*] es la mejor refutación del ateísmo creada jamás”.<sup>44</sup>

---

<sup>44</sup> Roberto Cartmell, *The Incredible Scream Machine*, Amusement Park Books, Inc. / Bowling Green State University Popular Press, Estados Unidos, 1987, p. 76.

Cuando no se puede ir más alto y las vías desaparecen del campo visual, comienza el tan esperado y a la vez tan temido descenso. Son sólo unos segundos en los que el asiento cambia drásticamente nuestra posición y lo siguiente es sentir cómo dejamos el estómago allá arriba; la cabeza lucha por mantenerse pegada al cuerpo y las piernas y los glúteos se despegan del asiento. Algunos abren los ojos como nunca los han abierto, otros los cierran con todas sus fuerzas para no ver el suelo aproximarse a toda velocidad. Siempre es mejor para los que gritan o profesan palabras atropelladas; los que permanecen mudos y boquiabiertos experimentarán una sensación de asfixia y sólo hasta el final del viaje recuperarán del todo el aliento. Las vivencias van desde el absoluto terror y la histeria a la epifanía y la adicción. Para algunos es cuestión de probarlo una vez y desearán subir tantas veces como sea posible. Para otros es la clase de cosa que no tienes por qué hacer en la vida.

Mi primera vez fue en Chapultepec, en una de las pocas tradicionales montañas rusas aún en existencia en el mundo. Con solo una vuelta, cinco pasajeros desarrollamos adicción: subimos otras seis veces seguidas. No se trataba sólo de un fanfarroneo adolescente para demostrar audacia, la alegría, la agitación y las exclamaciones de júbilo al final de cada viaje eran genuinas. Al recordarlo, puedo entender y coincidir con la descripción de Irene Clurman, una escritora de una revista especializada en montañas rusas: “es la emoción de estar a merced de la fuerza de gravedad y seguro a pesar de esto”, dice ella, “el goce de la absoluta felicidad”. Tal vez sólo a bordo de una máquina como ésa podemos descubrir el poder definitivo de la gravedad sobre nuestros cuerpos sometidos: una revelación en carne propia, mucho más amenazadora y explícita que la manzana de Newton cayendo del árbol. “Es mejor que el sexo”, aventura Michael Quinn, adicto a estas atracciones; “un vistazo a la muerte”, sugiere otro fanático. Otra forma de la

*petite mort*, podríamos concluir por ambas descripciones, una pérdida momentánea de la conciencia. Otros en cambio hablan de los despeinados y aturridos que terminaron, de dolores de espalda y cuello, o lo comparan con el terror de ver *Tiburón* o *Psico*.

En lo extremo de estos testimonios se percibe siempre la impresión de que abordar una montaña rusa implica dejar algo de sí mismo atrás, abandonar los límites de la personalidad y romper las normas del comportamiento diario: se es otro durante el trayecto y el reto consiste en disfrutarlo. Incluso los objetos perdidos que inevitablemente caen sugieren este desprendimiento del ser cotidiano. Ese primer grito catártico, como si se fuera a nacer otra vez, puede ser tanto un ritual renovador como un simple efecto del pánico, una relajación de todas las defensas en un espacio creado especialmente para ello. Un diseñador de montañas rusas, John Allen, afirma que parte del atractivo es el peligro ilusorio, lo cual prueba que los constructores de estas máquinas son muy conscientes de que aquellos a bordo buscan aterrorizarse.

Robert Cartmell, autor del primer libro sobre historia de las montañas rusas, *La increíble máquina de gritos (The Incredible Scream Machine)*, recopila estos testimonios y piensa que lo difícil no es tanto rastrear el origen de este invento sino imaginar por qué la gente decidió cambiar una relajante resbaladilla por curvas, subidas y bajadas cada vez más retorcidas. Tal vez visto desde nuestra época de intensidad y extremos nos parezca que los primeros antecesores de este aparato eran demasiado simples y sólo una forma de relajación, pero en su esencia está ya el juego de dejarse caer, de abandonarse a la atracción de la Tierra sin hacer mayor esfuerzo que en ese primer empujón, para bajar deslizándose a una velocidad por completo involuntaria hasta llegar al final del viaje. Esta cualidad de ceder por completo a los efectos de la gravedad muestra que desde tiempos ancestrales se buscaba el placer de retar a los sentidos.





## El vulgar placer de la caída

Si es una tarea casi imposible y un trabajo de ociosos buscar el origen de las primeras resbaladillas o deslizadores, no es tan complejo ni inútil señalar que las primeras “colinas de hielo” artificiales de que se tienen imágenes surgieron en Rusia, un país más lleno de planicies que de montañas, donde el largo invierno incitó a la diversión de pasear en trineos. Desde los siglos xv y xvi existieron los primeros toboganes artificiales hechos de madera y cubiertos de nieve, desde los cuales se arrojaba la gente sobre bloques de hielo ahuecados a modo de trineo. No era un juego fácil, requería destreza controlar el improvisado deslizador y, a veces, los montículos de tierra que servían para detener a los arriesgados conductores de hielos ocasionaban más bien el efecto de una rampa, causando accidentes.

En *Traveling Sketches in Russia and Sweden*, de 1813, Ker Porter menciona que estas formas de entretenimiento tan originales funcionaban también de noche, colocando antorchas a los lados del camino para iluminar la gran resbaladilla de hielo. Eran una diversión y un espectáculo nocturnos, incluso antes de la creación de la electricidad.

En San Petesburgo, en el siglo xviii, esos bloques de hielo fueron sustituidos por pequeños trineos y, tiempo después, por coches con ruedas, lo cual en un futuro permitiría a esta diversión dejar los límites del invierno. En una ilustración del siglo xvii

podemos ver una especie de torre de madera de unos 20 metros de alto, con gente subiendo por una escalera hasta una plataforma desde la cual baja hasta el suelo una ancha resbaladilla, en un ángulo de aproximadamente 50 grados.

Tarde o temprano, como suele suceder con este tipo de divertimentos populares, estas colinas de hielo llamarían la atención de la nobleza. Una mujer que en definitiva estaba en la búsqueda de la exaltación de los sentidos, Catalina la Grande, sería la primera en mandar construir en 1763 en los jardines de Oranienbaum una Katalnaya Gorka, montaña rusa, que consistía en una larga resbaladilla de madera encerada que iba del segundo piso de un pabellón especial hasta el jardín. Antonio Rinaldi, el arquitecto italiano de la corte imperial rusa, fue el encargado de diseñarla. Otra fue construida también en Tsarkoye-Selo, la nada modesta casa de campo de Catalina. En algunas versiones se dice que la zarina tuvo un accidente en esta última y por eso fue desmantelada. Es fácil imaginar una caída o un error en los cálculos de Rinaldi si consideramos lo impredecible de esos ostentosos y amplios vestidos en los que ataviada subía la gobernante por las escaleras y bajaba después deslizándose hasta el jardín, orgullosa de apropiarse de aquel vulgar entretenimiento.

Los soldados de las guerras napoleónicas fueron seguramente los primeros europeos que disfrutaron de estas montañas rusas y pronto difundieron su existencia en Europa. Como sucedió con muchos otros inventos exóticos de tierras lejanas, los franceses sintieron curiosidad y entusiasmo por crear su propia versión de estos artefactos y en 1804, en París, fueron instaladas con gran éxito *les montagnes russes*. Unos años después, en 1817, en Belleville, Francia, se instalaron otras *montagnes russes*, las primeras cuyas ruedas encajaban dentro de las vías. Cartmell señala que a la entrada de éstas había una estatua de Mercurio, símbolo del rayo, lo cual deja muy claro que desde entonces se trataba de buscar el

placer de la velocidad. El mismo año, en París, surgió también el Promenades Aeriennes, en Beaujon Gardens, con dos vías simultáneas que juntas formaban un corazón; algunos consideran a ésta la primera montaña rusa de carreras, ya que ambos carros podían salir al mismo tiempo y ver cuál llegaba primero al final, aunque otros piensan que la intención del Promenades Aeriennes nunca fue competir.

Aunque dos o tres de estos artefactos comenzaron llamándose montañas rusas, hubo después montañas suizas, montañas egipcias y de otras nacionalidades, incluso unas “Cataratas del Niágara”, las cuales extrañamente hacían abordar a los pasajeros una góndola veneciana que bajaba deslizándose hasta un río. Entre más exótico y lejano fuera el lugar que diera nombre a estas montañas artificiales, mejor, pues la idea del viaje instantáneo era un atractivo para los nuevos turistas de las emociones. Siempre se sugerían distintos tipos de paisajes y de aventuras a bordo, aunque la verdadera experiencia era siempre la velocidad y la sensación de caída.

En 1826, M. Lebonjer obtiene la patente para el primer sistema mecánico de cables para subir los carros en la primera colina y así evitar las escaleras. Esto representaría un cambio radical en el mecanismo y el diseño de las montañas rusas, además de cambiar para siempre la emoción de subir a bordo: donde antes se subía lento y dubitativamente o a rápidos y exaltados pasos por los escalones, ahora se cambiaba esta acción física por un simple sentarse y esperar con ansiedad contenida a que comience el descenso a toda velocidad.

En la primera mitad del siglo XIX, señala Cartmell, existía un juguete en Inglaterra y Francia que consistía en unos pequeños rieles en forma de bucle sobre los cuales se soltaba una pelotita para observarla dar la vuelta completa por este círculo sin salir de su camino. Es muy probable que muchos, al observar esto, pensaron

en qué se sentiría estar en el lugar de la pelotita, retando a la fuerza de gravedad, con la fuerza centrífuga como aliada, y por unos instantes ver el mundo de cabeza antes de volver al suelo. Tanto en París como en Inglaterra aparecieron alrededor de la misma época versiones para pasajeros humanos de este juguete, los cuales eran probados antes con costales; algunos no pasaban la faceta de pruebas. Pocos pasajeros se atrevían a abordar estos experimentales juegos, pero serían el antecedente de docenas de atracciones de finales del siglo xx.

## Suiza en América

Durante todos estos años, en Pensilvania se había realizado la construcción de un largo camino desde la montaña Summit hasta la población Mauch Chunk para transportar el carbón desde las minas. Erskine Hazard, George F. A. Hauto y Josiah White fueron los tres inversionistas visionarios que decidieron aprovechar al máximo el éxito económico que traería el carbón de esas minas. White sería quien ideara la mejor forma de transportar el carbón, pero también, sin darse cuenta, estaría dando origen a la primera vía de tren en América y también a una de las atracciones turísticas de mayor influencia en el mundo y en la historia. En 1827, White inauguró lo que llamaría *Gravity Road* (carretera de gravedad), un tren de entre siete y 14 carros que con fuerza de gravedad totalmente gratuita bajaría el carbón desde la montaña hasta Mauch Chunk; sólo se necesitaba de un conductor o *runner* (mensajero) para maniobrar una palanca de freno y en media hora el cargamento estaría en su destino. Las vías fueron las primeras en ser utilizadas en el continente, importadas desde Inglaterra. Pero el regreso de los carros era mucho más largo: tres horas que tardaban las mulas en subir los carros de vuelta a Summit Hill para después bajar caminando cuesta abajo acumulando cansancio. White no tardó más que un año en mejorar más su invento y en probar que no sólo el carbón podría descender por esas vías de gravedad: adaptó un carro especial para las mulas, donde además podrían

comer durante el trayecto. Tan sólo un año más tarde, las mulas no serían las únicas pasajeras a bordo: los turistas comenzaron a viajar en esta vía por las tardes, al precio de 50 centavos. Para 1845, la demanda de carbón había aumentado y era necesario acelerar su transportación. Una vez más, White encontró la solución y además inventó algunos de los elementos que permanecen en las montañas rusas modernas. Creó un circuito completo para llevar de regreso los carros hasta arriba, jalados esta vez por un *booster*, una especie de “carro elevador” con trinquetes de seguridad que se ajustaban a los carros de carga para subirlos, impulsados por la fuerza de dos máquinas de vapor de 120 caballos de fuerza cada una. Estos elementos permanecen casi idénticos en las montañas rusas actuales.

El conocido como Mauch Chunk Switchback se volvería innecesario para transportar carbón en 1872 gracias a un túnel construido que reduciría el tiempo del trayecto. Pero el divertimento del viaje, lejos de caer en el olvido, aumentaría el número de turistas, que para 1873 serían aproximadamente 35 mil al año. En los cartelones donde aparecían los horarios de salida de los carros se leía como encabezado “La Suiza de América”. Las descripciones del viaje hablarían del miedo y las expectativas, de la posibilidad de que los carros se soltaran en esa primera e inclinada subida al monte Pisgah y salieran disparados en reversa hacia abajo: muy parecido a los pensamientos de cualquiera que suba en la actualidad a un juego de feria, versión miniatura, de esta enorme vía. Pero la “Carretera de gravedad” de White era tan eficiente y segura que hasta un fanfarrón como Alva Edison diría que era perfecta e inmejorable; tuvo un récord de sólo dos accidentes en casi un siglo de funcionamiento. El circuito completo diseñado por White llevaba a los pasajeros cuesta arriba del monte Pisgah, donde se encontraban las dos máquinas de vapor. De la cima de este monte los carros bajaban hasta el pie del monte Jefferson, desde donde eran una

vez más remolcados, esta vez hasta Summit Hill. Ahí, los turistas podían bajar a observar el paisaje y los impresionantes colores de las entonces famosas minas encendidas, a comprar bolsas de diamantes de azufre, a comer en el restaurante del Eagle Hotel; incluso había bandas de música allá arriba. No es difícil comparar un día turístico de aquel entonces con un día en los actuales parques de diversiones, donde se han incluido todos estos elementos transformados por la modernidad pero esencialmente iguales.

Sólo la Gran Depresión acabaría con el Mauch Chunk Switchback Railway, como acabó con tantas atracciones y espacios para el tiempo libre. En 1938, igual que pasó con la gran rueda de Ferris, fue vendido como fierro viejo. Los deportistas que actualmente trotan por esos caminos pueden aún encontrar uno que otro pedazo de las vías originales.





## El tornado de hierro

En Coney Island, en 1884, un hombre que se había iniciado como inventor a los 12 años creando una batidora de mantequilla y una carreta de bueyes, probado suerte como carpintero en su adolescencia y hecho una buena fortuna con un artefacto para hacer medias sin costura, decidió poner su inventiva en diseñar una montaña rusa para Coney Island, el Gravity Switchback Railway, de un costo de cinco centavos por viaje, mucho más parecido a lo que actualmente conocemos como montañas rusas, sin ser todavía un circuito completo. Gracias a este invento y a los que seguirían, LaMarcus Adna Thompson sería llamado por muchos el padre del viaje de gravedad (*The Father of Gravity Ride*). Su primer diseño era sencillo y casi risible si lo comparamos con el viaje que se ofrecía entonces a los turistas en Mauch Chunk, pero las dos vías ondulantes sobre estructuras de madera, de unos 183 metros de longitud y con el punto más alto a 15 metros de altura, implicaba que estos *rides* eran posibles dentro de la ciudad, cada vez más compactos y capaces de ofrecer una emoción rápida e intensa. Los pasajeros subían a uno de los puntos más altos de una de las montañas y se deslizaban por ahí hasta el otro punto, donde debían bajar del coche mientras los empleados cambiaban el carro a la vía de regreso, para lanzarse nuevamente.

Sería todo un reto para Adna Thompson mantenerse a la vanguardia y obtener para la posteridad el título de padre de los viajes

de gravedad, pues el mismo año en que fue instalado su Gravity Switchback Railway en Coney Island, apareció la competencia. Charles Alcock decidió cerrar el circuito de las vías y hacer un viaje que fuera una elipsis completa, sin la interrupción de tener que bajar en un lado del juego para abordar el carro de regreso. Los periódicos describían la sensación provocada por el invento de Alcock como “igual que ser arrastrado por un ciclón”.

Tan sólo un año después, un nuevo competidor aparecería en Coney Island. Phillip Hinkle inauguró su propia atracción con una montaña verdaderamente alta que ofrecía mayor velocidad y reto, además de que, por primera vez, los asientos estaban colocados para mirar hacia adelante y enfrentar la caída cara a cara, mientras que el invento de Alcock era más parecido a unas bancas de parque para observar el paisaje alrededor.

Pero L. A. Thompson no iba a quedarse atrás. En los setenta, él fue de aquellos turistas que abordaron el Mauch Chunk Switchback Railway, incluso en contra de las instrucciones médicas que le tenían prohibidas las emociones fuertes debido a su estrés por exceso de trabajo; este viaje debe haberle causado grandes impresiones y seguro le dejó mucho qué pensar sobre lo que la gente esperaba de un paseo turístico. Durante estos años, L. A. Thompson desarrolló mejoras y obtuvo patentes para lo que sería su más famoso invento y también el de mayor influencia para los años venideros, el Scenic Railway, en cuya creación trabajó con dos grandes diseñadores e ingenieros, John A. Griffiths y John Miller. El Scenic Railway estaría listo para 1887 en Atlantic City y fue un éxito tanto de la ingeniería como del recién nacido mundo del entretenimiento. Más que la emoción de la velocidad, lo que se ofrecía en este trayecto eran paisajes de todo el mundo, pirámides de Egipto y junglas africanas, grutas con iluminaciones coloridas, cascadas e incluso escenas de pasajes de la Biblia que se iluminaban cuando los carros se acercaban a ciertos puntos del trayecto. Thompson se

hizo famoso en todo el mundo y aparecieron imitaciones de su creación en muchas ciudades, como si cada gran urbe quisiera tener su caleidoscopio donde poder observar paisajes de otras tierras. El mismo año, Thompson creó su compañía, L. A. Thompson Scenic Railway, la cual continuó creando máquinas de entretenimiento incluso después de su muerte en 1919. Ocho años después, su compañía construyó el tornado, en Coney Island, donde cuentan que en las noches el fantasma de L. A. Thompson se podía ver trabajando en algún nuevo invento para cautivar los sentidos.

Como muchos testigos de la época recordaron años después, Coney Island se volvió el lugar donde se probaban todas las nuevas ideas para juegos mecánicos. Hubo muchos triunfos momentáneos pero que a la larga resultaban malos negocios por la falla de cálculos en la capacidad del juego, como el Flip-Flap Railway, otro de esos primeros *rides* de un giro completo. También hubo intentos demasiado ambiciosos pero imposibles de construir, como el Cannon Coaster, que intentaba que el carro brincara sobre una brecha en la vía; nunca pasó las pruebas en su construcción.

Hasta finales del siglo XIX, los nombres que les habían dado a estos inventos eran tres o cuatro: montaña rusa, como aún la llamamos en español debido a sus antecedentes en San Petesburgo; *switchback* (cambio de regreso), un nombre que tenía que ver con la falta de circuitos circulares, pues había que cambiar los coches manualmente a la vía para volver al inicio; *gravity railway* o simplemente *railway* (ferrocarril de gravedad o ferrocarril), donde se señalaba su parentesco con los trenes y también la fuerza que impulsaba a estos juegos. El término *roller coaster*, que hasta nuestros días permanece en uso en el inglés para designar a estos artefactos, surgiría en Havervill, Massachusetts, según la versión más aceptada. Stephen Jackman y Byron Floyd construirían, dentro de un edificio de ladrillos en un tercer piso donde había una pista de patinaje, una especie de resbaladilla echa de troncos o rodillos de madera (*rollers*)

por donde se deslizaban en trineos. La Sliding Hill, según unos la llamaron, o Roller Toboggan, según otros, no duró más que de su apertura en 1886 a tal vez 1889, pero el nombre que hacía referencia a la forma en que estaba construida, con rodillos (*rollers*), por alguna razón permanecería para las demás montañas rusas.

Los nombres que adquirirían estos juegos en tiempos posteriores nos dicen algo sobre lo que intentan provocar en los pasajeros a bordo. Quizá el primer nombre creativo en este sentido fue el Thunderbolt (rayo), de 1925, diseñado por John Miller, y después el tornado, de la empresa de L. A. Thompson, inaugurado al año siguiente. Ambos nombres se enorgullecen de imitar a los elementos más violentos de la naturaleza y presumen la velocidad a la que someten a los aventureros, a pesar de que ésta era menor a los 100 kilómetros por hora, menor incluso que la del Mauch Chunk Switchback Railway que sí alcanzaba este número en gran parte de su alocado descenso desde la montaña. El nombre del famoso “ciclón” de Coney Island, construido en 1927 justo en el lugar del primer Switchback de L. A. Thompson y uno de los más famosos juegos mecánicos de la época, nos recuerda los testimonios de aquellos que ya anteriormente habían dicho que subir a estas máquinas era como ser arrastrado por un ciclón. En la época actual, la competencia parece ser no sólo por tener la *roller coaster* más veloz y aterradora, sino también la del nombre más original e inspirador del miedo: El Dragón de Acero, el Intimidador, el Leviatán, el Hijo de la Bestia, el Tornillo Místico.

Como con los demás juegos mecánicos, la Gran Depresión significó su momentáneo retiro de principios de siglo xx. Muchas de estas primeras montañas rusas o *roller coasters* se vendieron como fierro viejo para crear artillería. Pero en 1959, Walt Disney estaba en busca de una de las atracciones de su muy particular parque de diversiones. Claramente inspirado por la obra de L. A. Thompson, pero también por una larga estancia en Suiza durante

la filmación de *El tercer hombre en la montaña*, Disney imaginó un juego mecánico que simulara los Alpes Suizos, en particular la hermosa montaña Matterhorn, y que culminara en una caída en un río. La pequeña compañía Arrow Development ofreció crear para Disney el Matterhorn Bobsleds, mejorando en éste cuestiones técnicas, usando por primera vez las vías de acero tubular y las ruedas recubiertas de nylon. Este viaje panorámico, con alpinistas y hombres de las nieves que aparecen en el trayecto, fue restaurado y remodelado en el 2012 y sigue siendo uno de los juegos emblemáticos de la tierra de Disney.



## Riesgo y aceleración

Poco después, en 1966, en el Six Flags de Texas, el primero en el mundo, inaugurado en 1961, se abrió una nueva *coaster* que simulaba un carro de mina fuera de control, Six Flags Mine Train, la cual corría a unos modestos 56 kilómetros por hora. El verdadero renacer de las montañas rusas sería hasta 1972, con la construcción de The Racer, para King's Island en Cincinnati, Ohio, una montaña rusa de dos vías paralelas en la cual los dos trenes competirían en una carrera, como el nombre del juego lo indica, por llegar primero al final del viaje. La velocidad máxima que alcanzarían ambos trenes sería de 85.3 kilómetros por hora.

En 1975 se inauguró en Magic Mountain, en California, una montaña rusa llamada Great American Revolution, construida por una empresa alemana, diseñada por Anton Schwartzkopf. Fue la primera *roller coaster* moderna en tener un giro completo. Es como si estos inmensos juegos mecánicos fueran el orgullo de la nación por ser cada vez más atrevidos y acrobáticos, por aumentar la intensidad de la emoción en subir en ellos.

A partir de este renacimiento de las montañas rusas o *roller coasters*, la carrera por la velocidad y por el trayecto más acrobático parece no tener fin. Superman. El Escape alcanza una velocidad de 160 kilómetros por hora. El Top Thrill Dragster llega hasta poco más de 193 km/h y el Kingda Ka, tan sólo para superar el récord, lanza a sus pasajeros a 206 kilómetros por hora.

Lo atractivo de estos juegos, como señalan muchos de los diseñadores, es el peligro ilusorio. La gente busca una extraordinaria sensación sin desear un riesgo verdadero en ella. Un famoso diseñador de montañas rusas, Andy Brown, lo sintetiza así: “Muéstrale al cliente que puede ser un acróbata de circo sin lastimarse y hará cola por horas ante la taquilla, con los dólares en la mano”. El desfile circular comenzaba en estos juegos desde la fila para entrar, donde gente de todas las clases sociales se amontonaba para conocer las nuevas atracciones. Otro inventor, John Allen, afirma que “no necesitas un título en ingeniería para diseñar *roller coasters*, necesitas uno en psicología”. Frederick Thompson llamó a este tipo de negocio “la manufacturación de la experiencia de carnaval”. Muchos de estos inventores ponen énfasis en el hecho de que casi no se hacían cálculos ni medidas para la creación de las primeras montañas rusas: se utilizaban sacos de arena colocados en los asientos para ver si sobrevivían al viaje, todo era prueba y error, nada de complicadas aproximaciones científicas. Callois, en su lista de elementos que caracterizan el juego, incluye el riesgo limitado, sin consecuencias, como uno de ellos, y un pánico carente de significado, lo cual los *roller coasters* son capaces de ofrecer. Muchos ingenieros hablan de cómo la forma en que estaba construida la vía de la primera pendiente puede hacerse de modo que la inclinación parezca mucho mayor de lo que en realidad es; el sonido de la cadena que sube el carro no debe ser silenciado, pues forma parte del muestrario de emociones ofrecidas; incluso se habla de cómo hacían que la subida fuera innecesariamente lenta, para dar tiempo a los pasajeros de entrar en pánico.

Tal vez es por este elemento del riesgo ilusorio que muchos cineastas han aprovechado en sus películas para volver real el peligro: un desastre en una montaña rusa es de las escenas recurrentes en películas de terror o suspenso del siglo xx, donde casi siempre un criminal o un elemento sobrenatural causan un accidente, alterando



el frágil equilibrio de una montaña rusa. La película que convirtió por primera vez a las *roller coasters* en el lugar del crimen, donde el peligro deja de ser ilusorio para volverse real, fue precisamente *Roller Coaster*, de James Goldstone, realizada en 1977, donde un terrorista coloca bombas en las principales atracciones de los parques. Una vez más, la feria se convierte en un lugar donde se oculta el criminal, el asesino, el lado más oscuro de la naturaleza humana.

Según los datos de la Comisión para la Seguridad del Consumidor Estadounidense, el riesgo de sufrir un accidente en una montaña rusa o *roller coaster* es de uno en 1.5 billones. Sin embargo, algunos artículos médicos recientes sospechan que la velocidad a la que son disparados los pasajeros puede ser el detonador de daños cerebrales preexistentes y desconocidos para el sujeto. Nada se ha comprobado. La mayoría simplemente insiste en hacer caso de las indicaciones: si padeces presión alta, problemas del corazón, diabetes o estás embarazada, no te subas. Miles de adictos buscan por todo el mundo estas atracciones; hay revistas y periódicos en la red dedicados enteramente a ellas; muchas personas ocupan cada fin de semana o vacación para conocer una nueva.

Casi todos los aspectos de la vida están acelerándose, nos dicen Claudia Bell y John Lyall en *The Accelerated Sublime*, los turistas quieren el máximo placer en el mínimo de tiempo. La montaña rusa cumple con estas expectativas, intentando ser cada día más veloz y encontrar la fórmula de un nuevo nombre aterrador, para poder cumplir así su promesa de mayor intensidad y satisfacernos en nuestra búsqueda de un viaje de liberación.



## Conclusión



## El final del viaje

En 1932, Federico García Lorca dio una plática sobre su libro, aún inédito, *Poeta en Nueva York*. La descripción de Coney Island que el poeta lee en esta conferencia podría ser un retrato de cientos de parques de diversiones de la época:

es una gran feria a la cual los domingos de verano acuden más de un millón de criaturas. Beben, gritan, comen, se revuelan y dejan el mar lleno de periódicos y las calles abarrotadas de latas, de cigarros apagados, de mordiscos, de zapatos sin tacón. Vuelve la muchedumbre de la feria cantando y vomita en grupos de cien personas apoyadas sobre las barandillas de los embarcaderos, y orina en grupos de mil en los rincones, sobre los barcos abandonados y sobre los monumentos de Garibaldi o el soldado desconocido.<sup>1</sup>

Aunque los actuales parques temáticos o parques de diversiones pretendan ser mucho más ordenados, higiénicos, diseñados más para los niños que para los adultos, hay una vena de decadencia en ellos que fácilmente se pone al descubierto y que parece ser parte esencial de su naturaleza misma. Al simbolizar la infancia, simbolizan también lo efímero de la vida humana.

---

<sup>1</sup> Federico García Lorca, *Poeta en Nueva York: Poet in New York*, edición bilingüe, Farrar, Straus and Giroux, Nueva York, 2013, p. 7.

Uno de los parques de diversiones más famoso de nuestra época es ejemplo de esta caída de los sueños e ilusiones de infancia: Neverland, ese rancho privado de más de 11 kilómetros cuadrados con juegos mecánicos y un zoológico, financiado por el artista Michael Jackson, que por un tiempo recibió a niños de zonas pobres. Jackson siempre respondió en entrevistas que este parque compensaba la infancia que nunca tuvo, pero también la vida que no podría tener jamás, pues le era imposible ir a Disneyland o a cualquier feria sin ser reconocido y acosado de inmediato. Años después, Neverland se convirtió en la escena de supuestos crímenes y recibió docenas de policías, abogados y demandas. Actualmente, sólo recibe a sus puertas cientos de flores que los fans dejan en la entrada en el aniversario luctuoso del artista.

Fotógrafos como Reginald Van de Velde y Chris Luckhardt han creado series de poderosas imágenes de parques de diversiones abandonados en todo el mundo. La nostalgia y fascinación que provocan tienen que ver con su poder de revelar el fracaso de los sueños inocentes, la ambición colapsada de sus constructores y el inevitable paso del tiempo. Una de las fotografías más recientes es de una montaña rusa que el huracán Sandy arrastró hasta el mar en las costas de Nueva Jersey. Los restos fueron sacados del agua a mediados de 2013. Otra de las fotos más populares que ahora se vende en postales es la del Jane's Carousel en Brooklyn, inundado por la creciente marea durante la inundación causada por el mismo huracán; la belleza de esta fotografía radica en el instante en que fue tomada, unos segundos antes de que se apaguen sus luces y, con ellas, las luces de la gran ciudad de Nueva York.

De manera más específica, la decadencia de los parques de diversiones puede hablarnos de la era del vacío, de la parafernalia de la modernidad que fácilmente pierde su brillo y se muestra sin disfraces. De igual forma, el turismo perdió hace mucho su encanto.

Sin embargo, el desfile circular continúa. Los planes para construir ruedas de la fortuna más altas siguen en pie, aunque a veces un desastre natural nos obligue a recordar su fragilidad. Más *roller coasters* están en camino, sobre todo aquellas que imitan las nuevas aventuras de la ciencia: los viajes al espacio. Los esfuerzos por conservar los carruseles originales de épocas doradas continúan. Y algunos ociosos escriben estudios sobre todo esto, en un intento por reivindicar la curiosidad que los hizo surgir y la búsqueda del placer que generan.

El impulso por el juego no pierde brillo y no puede obliterarse de nuestra condición, ya no digamos humana ni social, pues parece ir incluso más allá de eso; la existencia de los seres vivos parece inseparable de ella. Dependerá todo de la capacidad del hombre para crear y recrear en estas máquinas, el carrusel, la montaña rusa y la rueda de la fortuna, las características esenciales del juego. Erikson afirma respecto a esto: “dondequiera que el juego prevalece, siempre hay un elemento sorpresivo que sobrepasa a la mera repetición o habituación, y en su mejor caso, sugiriere un elemento del azar recién conquistado, una libertad de acción divina y compartida”.<sup>2</sup> Si es verdad, como Callois lo dice, que los juegos prevalecen incluso ante la caída de los imperios, podemos suponer que estos artefactos, a la vez simples y complejos, metáforas de la vida, prevalecerán; todavía no han llegado al final de su viaje.

---

<sup>2</sup> Erik Erikson, *op. cit.*, p. 17.





## Fuentes consultadas

- Anderson, Norman D., y Walter R. Brown, *Ferris Wheels*, Pantheon Books, Nueva York, 1983.
- Appelbaum, Stanley, *The Chicago World's Fair of 1893*, Dover Publications, Inc., Nueva York, 1980.
- Bell, Claudia, y John Lyall, *The Accelerated Sublime: Landscape, Tourism and identity*, Praeger Publishers, Estados Unidos, 2002.
- Beresford, James, *The Miseries of Human Life of the Last Groans of Timothy Testy and Samuel Sensitive; with a few supplementary sighs of Mrs. Testy*, vol. III, W. Bulmer and Co. Cleveland - Row, Londres, 1807.
- Caillois, Roger, *Man, Play and Games*, The Free Press of Glengoe, Inc., Nueva York, 1961.
- Cartmell, Robert, *The Incredible Scream Machine*, Amusement Park Books, Inc. / Bowling Green State University Popular Press, Estados Unidos, 1987.
- Chicago Tribune*, 22 de junio de 1893.
- Croft-Cooke, Rupert, y Peter Cotes, *Circus. A World History*, Macmillan Publishing Co., Inc., Nueva York, 1976.
- Erikson, Erik H., *Toys and Reasons*, Redwood Burn Limited, Gran Bretaña, 1977.
- Fried, Frederick, *A Pictorial History of the Carousel*, The Vestal Press, Nueva York, 1964.
- Fraley, Tobin, *Carousel Animals. Artistry in Motion*, Chronicle Books, San Francisco, 2002.

- García Lorca, Federico, *Poeta en Nueva York: Poet in New York*, edición bilingüe, Farrar Straus and Giroux, Nueva York, 2013.
- Graves, Robert, *The Alleghenion*, Chicago, 1 de julio de 1893.
- Huizinga, Johan, “Esencia y significación del juego como fenómeno cultural”, *Homo ludens*, Alianza Editorial, España, 1972.
- Larson, Erik, *The Devil in the White City*, Vintage Books Random House, Nueva York, 2003.
- Lowry, Malcolm, *Bajo el volcán*, Ediciones Era, México, 1997.
- \_\_\_\_\_, *Sursum Corda! The Collected Letters of Malcom Lowry*, vol. 1, University of Toronto Press, Canadá, 1995.
- Malia, Peter J., *Flying Horses: The Golden Age of American Carousel Art*, The Connecticut Press, Estados Unidos, edición limitada (s/a).
- Mann, William, *Painted Ponies*, Zon International Publishing Company, Nueva York, 1986.
- Petroski, Henry, *Remaking the World: Adventures in Engineering*, Alfred A. Knopf, Nueva York, 1997.
- Pittsburgh Commercial Gazette*, Pittsburgh, 17 de junio de 1893.
- “The Ferris Wheel. Waltz - Polka”, *Souvenir Worlds Fair 1893*, en <http://jscholarship.library.jhu.edu/handle/1774.2/23623>
- The New York Times*, 23 de noviembre de 1896.
- The Review of Reviews: An International Magazine*, Estados Unidos, 8 de septiembre de 1893.
- Weingardt, Richard G., *Circles in the Sky. The Life and Times of George Ferris*, Asce Press, Chicago, 2009.





*El desfile circular.*

*Ensayo sobre el carrusel, la rueda de la*

*fortuna y la montaña rusa*, de Elisa Corona Aguilar,

se terminó de imprimir en noviembre de 2014, en los talleres gráficos de Jano, S.A. de C.V., ubicados en Ernesto Monroy Cárdenas núm. 109, manzana 2, lote 7, colonia Parque Industrial Exportec II, C.P. 50200, en Toluca, Estado de México. El tiraje consta de tres mil ejemplares. Para su formación se usó la tipografía *Borges*, de Alejandro Lo Celso, de la Fundidora PampaType. Concepto editorial: Hugo Ortiz, Juan Carlos Cué y Lucero Estrada. Formación y portada: Daniel Centeno Fuentes. Cuidado de la edición: Eridania González Treviño, Delfina Careaga y la autora. Supervisión en imprenta: Daniel Centeno Fuentes. Editor responsable: Félix Suárez.







