

*Un camino olvidado.
Estaciones de ferrocarril en el
estado de San Luis Potosí;
Línea México-Laredo
(Ferrocarril Nacional
Mexicano)**



ENSAYES

El libro está dividido en cuatro capítulos y un balance general. Independientemente de esta estructura, distinguimos dos grandes apartados, que reflejan la formación académica de las autoras. Uno es la parte histórica, en la que se van bordando las historias en torno al establecimiento del ferrocarril, tanto en San Luis Potosí, como en los ámbitos nacional e internacional. La otra parte corresponde al análisis arquitectónico, que se transforma en una propuesta de clasificación y de interpretación de las influencias estilísticas internacionales, de las relaciones económicas y políticas, y de los temas vinculados a la historia cultural, derivados del uso que tuvieron esos espacios.

El texto refleja cuatro líneas de interés: el contexto geográfico, las relaciones económicas, las formas de vida de la época y el análisis arquitectónico.

■ El contexto geográfico

Están presentes en el libro la repercusión que el ferrocarril tuvo en las diferentes regiones geográficas,



* Luz Carregha Lamadrid y Begoña Garay López, *Un camino olvidado. Estaciones de ferrocarril en...*, El Colegio de San Luis-FONCA, San Luis Potosí, 1999.

que de alguna manera modificaron el paisaje natural. Las autoras afirman que el ferrocarril siguió los recorridos tradicionales. Sin embargo, hubo también otros factores, que habría que exponer, que determinaron el paso de la línea por ciertas poblaciones.

Uno de los puntos tratados es la modificación del trazo de algunas poblaciones, como en el caso de Vanegas. Otros poblados crecieron en torno a las estaciones, como Los Charcos y La Maroma.

Las autoras exponen la transformación de las formas de comunicación y relación entre las poblaciones. Gracias al ferrocarril, San Luis Potosí quedó comunicado con el resto del país, a través de las líneas del Ferrocarril Nacional Mexicano y del Central; por ello se le consideró como “el mapa de la república mexicana”(sic). Si bien es cierta esta aseveración, se requiere de un estudio mucho más amplio que sustente con bases sólidas el entramado de relaciones que posibilitó u obstaculizó dicho proyecto empresarial. Es decir, es necesario determinar, a partir del tránsito “forzoso” en el estado y de los beneficios de la circulación de mercancías, la definición de San Luis Potosí como punto nodal de la estructura ferroviaria.

■ Relaciones económicas

Resulta muy importante mencionar el hecho de que la inversión extranjera en el país, junto al ferrocarril, en algunos casos ha marcado una cierta historia negra sobre las consecuencias negativas del ferrocarril en la economía mexicana. Sin embargo, hay que agregar que la repercusión de la inversión extranjera en los ferrocarriles no fue negativa, ya que creó una red ferroviaria que los recursos nacionales no hubieran podido construir en ese momento, permitiendo que los capitalistas internos invirtieran en sectores de mayor rentabilidad. Por otro lado, la construcción de los ferrocarriles favoreció a la economía mexicana, orientándola hacia las áreas marginales, y puso en movimiento el mercado de tierras al aumentar el valor de las propiedades por donde pasaban las líneas.

En este trabajo, L. Carregha y B. Garay apoyan la estrecha relación del ferrocarril con la minería, que sustentó en parte el auge minero de finales del siglo XIX. En este sentido, cabe preguntarse sobre la importancia de la explotación minera

de San Luis Potosí para el establecimiento del ferrocarril comunicando puntos de importancia estratégica para las relaciones económicas, frente a la situación geográfica del estado en el territorio nacional, que favoreció “casualmente” el paso de las líneas por esta zona.

■ Las formas de vida de la época

Como señalan las autoras: “Uno de los elementos que definieron al liberalismo mexicano de la segunda mitad del siglo XIX fue el interés por conducir al país hacia el progreso”. Ello significaba transformar la nación. En este proceso, el tendido de las vías férreas fue una de las preocupaciones de los gobiernos, tanto de Europa como de América latina. Las esperanzas de mantener la paz, de establecer un mercado nacional comunicado con las diferentes regiones del país y de alcanzar, por ende, el progreso se cifraron en la red ferroviaria.

“El ferrocarril ha sido y será siempre en todas las naciones su prosperidad [...] lleva por todas partes elementos de vida, de prosperidad y de grandeza, y lleva ante todo, el progreso y la civilización”. Este es un concepto un tanto romántico del ferrocarril, al que se ve como panacea, como un sendero que conduciría al progreso. Idea que no considera el estudio de otros elementos básicos, como el cambio en la estructura económica del país, el apoyo a procesos de industrialización, y la atención a los indicadores del desarrollo. Acertadamente, las autoras mencionan que dentro de esta “fiebre ferrocarrilera” hubo proyectos exitosos y proyectos fracasados.

Es significativa y amena la descripción de los festejos de inauguración de la línea, es sobre todo atractivo estudiar la participación de la Cámara del Comercio en el evento, suceso que muestra la atención en el comercio y no el impulso al sector secundario. Además, esta descripción muestra aspectos de la vida cotidiana, tales como la preparación de enramadas que recuerdan otras festividades cívicas, como la celebración del día de la Independencia.

■ Características arquitectónicas

Uno de los puntos más novedosos y ricos en su contenido es la propuesta de clasificación de las estaciones, apoyada posteriormente por la presentación de una ficha técnica en la que se proporcionan datos interesantes. Entre los puntos tratados figuran: 1) el tipo de estación; además de incluir una definición técnica, proponen una definición social atractiva. Agregan, además, que las estaciones tenían, según lo reglamentado, dos tipos de elementos: los artísticos y los de carácter social; 2) localización y datos generales; 3) relación funcional regional: en esta parte aportan breves datos relativos a la economía regional, como el peso de los sectores de la producción, los nexos entre las haciendas, comercios, poblados y personas, entre otros; 4) antecedentes históricos del lugar; 5) descripción general del conjunto; 6) descripción arquitectónica: esta es una parte fundamental, porque contribuye a formar una idea más completa de las características de las estaciones, que tienen semejanzas y diferencias con las estaciones de otros lugares, como es el caso de las estaciones ferroviarias inglesas. Estos datos constituyen una singular tipología de la arquitectura regional, que obedeció más a un modelo funcional utilitario que a un ejercicio estilístico, sumándose con ello al llamado movimiento ecléctico, y 7) el estado de conservación actual.

Partiendo de una frase del texto: “las estaciones han dejado de utilizarse como tales. La carga y descarga de mercancía se hace únicamente en la capital potosina, y los pasajeros compran sus boletos a bordo del tren. Sin embargo, los locales que ocuparon las estaciones del Nacional Mexicano aún son puntos de reunión y actividad en las comunidades, y el silbato de la locomotora que pasa de largo sigue marcando el tiempo a sus pobladores”, así como la idea de la recuperación o nueva valoración de las estaciones del tren, es pertinente mencionar algunos ejemplos de relevancia.

Uno de ellos es la transformación de la estación de Orsay (Gare d’Orsay) de París en el Musée d’Orsay. Ésta fue construida en 1900, con el concepto de maravilla de la *Belle époque*. Fue transformada en museo y actualmente alberga una rica colección de arte europeo de mediados del siglo XIX, abarcando parte del simbolismo, del realismo y del impresionismo.

Hoy en día, el museo se ha convertido en un nodo de la ciudad, un punto de referencia e, incluso, en un icono del modernismo de París. Obviamente, el con-

cepto integral del Musée d'Orsay corresponde a otro tipo de cultura a otra sociedad, a un país avanzado tecnológicamente, en fin, a las características propias de una economía de primer mundo. Esto le permite plantear, debatir y poner en marcha estrategias de acción, respondiendo a preocupaciones sobre aspectos culturales, que en sociedades como las latinoamericanas parecerían "frívolas". De cualquier manera, podemos encontrar casos como el del Museo del Ferrocarril en Puebla y el acervo histórico del ferrocarril, que actualmente ocupan viejas estaciones ferroviarias.

De estos ejemplos sobresalen algunos puntos. Las estaciones de ferrocarril fueron, en su momento, un punto de referencia para las poblaciones en las que se establecieron. Algunas veces dieron origen a determinadas poblaciones, en otros casos transformaron la traza urbana de las comunidades. En este sentido, las estaciones fueron importantes pues se convirtieron en puntos nodales urbanos, en lugares de reunión, en esferas de encuentros y de partidas.

Finalmente, cabe preguntarse en qué línea se inscribe el trabajo de Luz Carregha y Begoña Garay. Personalmente, creo que *Un camino olvidado...* postula su propia línea; es decir, trata los ferrocarriles desde un enfoque particular que se distingue por sus propuestas. Se desarrolla a partir de un postulado incial que está presente a lo largo de los capítulos que lo componen y representa cada una de las estaciones el discurso. Es una aportación original al estudio de los medios de transporte y a la historia regional, que representa el inicio de una línea de investigación futura.

Hoy en día, las estaciones despiertan, como lo comentan las autoras, la incertidumbre y la nostalgia. Por ello, creo que la propuesta de Luz Carregha y de Begoña Garay cobra un gran sentido en la medida en que extiende una invitación a volver la vista a estos espacios, a revalorarlos, a reconfirmar su categoría de lugares de encuentro y de identificación.