

## ***EL IMPACTO DEL FERROCARRIL EN MÉXICO. EL CASO DE LA CAPITAL Y DE OTRAS CIUDADES EN EL CENTRO DEL PAÍS.***

Luz Carregha Lamadrid  
El Colegio de San Luis, A.C.

Este trabajo describe las circunstancias en las que fueron tendidas las primeras líneas ferroviarias en México y tiene como objetivo analizar el impacto del tendido de las vías férreas y la instalación de la infraestructura ferrocarrilera en dos ciudades del centro de la República Mexicana: la Ciudad de México, actual Distrito Federal y la de San Luis Potosí. La primera es la capital del país y por ende, su núcleo político; la segunda – capital del estado del mismo nombre –, está ubicada en la parte centro norte del territorio mexicano y desde el inicio de la vida independiente del país, ha sido sitio de enlaces y tránsito de numerosas vías de comunicación. Ambas albergaron más de dos estaciones de ferrocarril, cuya presencia y actividad – sumada a la de talleres, patios, hospitales y vías – influyeron en el trazo y crecimiento urbano, así como en la vida cotidiana de sus habitantes.

El estudio se divide básicamente en dos partes. En la primera se hace una reseña de la historia ferroviaria mexicana, haciendo hincapié en los años de 1876 a 1910, periodo en el que se tendió la mayor parte de las vías férreas en México. En la segunda, se describen algunos efectos del arribo del ferrocarril y de la instalación de la infraestructura ferroviaria en la capital del país y en la ciudad de San Luis Potosí.

### ***BREVE HISTORIA DEL FERROCARRIL EN MÉXICO***

#### ***Las primeras líneas mexicanas***

Los gobiernos mexicanos del siglo XIX, tuvieron como una de sus prioridades el impulso al ramo de comunicaciones. En 1837, la administración nacional otorgó a un inversionista veracruzano, la concesión para construir el primer ferrocarril en México; se trataba de la línea ferroviaria que uniría al puerto de Veracruz, en el Golfo de México, con la capital del país. El proyecto y la ruta se consideraron viables por el movimiento de pasajeros y mercancías que ya se daba entre ambos puntos desde el Virreinato. Posteriormente, entre las décadas de 1853 y 1873, las autoridades mexicanas otorgaron otras concesiones a diversos empresarios nacionales y extranjeros. Sin embargo, la larga serie de luchas armadas que afectó a México a partir del inicio de su vida independiente y durante una buena parte del siglo XIX, provocaron el fracaso de las compañías constructoras y retrasaron el proyecto ferroviario mexicano. Así, la concesión del ferrocarril México – Veracruz sufrió varias modificaciones, fue cancelada en distintas ocasiones y finalmente quedó en manos de la Compañía del Ferrocarril Mexicano, que concluyó la obra en 1873 con capital y tecnología extranjeros. Esta línea ferroviaria fue la primera que se puso en marcha en el país.

A pesar de que distintos tramos de vía funcionaron antes de 1877 en algunos puntos del territorio mexicano, no fue sino hasta el periodo que la historiografía nacional ha denominado como Porfiriato, cuando el proyecto ferrocarrilero de México se convirtió en una realidad.

El general Porfirio Díaz gobernó al país de 1877 a 1911, bajo los postulados de paz y progreso. Durante esa etapa, México gozó – por primera vez desde su independencia –, de un clima de prosperidad, como resultado de la política pacificadora que implementó el presidente Díaz. El gobierno porfirista emanó del grupo liberal,

republicano y federalista, que se había enfrentado durante varias décadas a monarquistas, centralistas y conservadores. El liberalismo mexicano de la época se interesó por conducir al país al progreso y los porfiristas no fueron la excepción. El gobierno de Porfirio Díaz se preocupó por transformar a la nación, impulsando la educación, la salud y la construcción de obras materiales, estas últimas como muestra palpable de que el país se encontraba ya a la altura de las naciones industrializadas. Lo mismo que las autoridades, los inversionistas nacionales – comprometidos o no con el liberalismo –, vieron en el ferrocarril, la plataforma de lanzamiento del nuevo país (Chanfón; 1998). Así, a pesar de que las luchas armadas anteriores habían afectado seriamente la economía mexicana y de que el erario público carecía de recursos suficientes, los gobiernos porfiristas<sup>1</sup> coincidieron en la necesidad de invertir en este medio de transporte, para incluir a México en el ámbito de las naciones progresistas.

Durante el Porfiriato, las esperanzas de mantener la paz, de establecer un mercado nacional comunicando a las diferentes regiones del país y de alcanzar por ende el progreso, fueron puestas en la red ferroviaria:

El ferrocarril ha sido y será siempre en todas las naciones de su prosperidad; él al atravesar desiertos áridos, los convierte después en fértiles campiñas; al subir montañas escabrosas, hace que se extraigan de su seno riquísimos tesoros; al cruzar de orilla a orilla caudalosos ríos, forma otras corrientes cuyas aguas van a bañar dilatadas llanuras y vastísimos campos; él en fin, al tocar la playa de todos los mares, lleva por todas partes elementos de vida, de prosperidad y de grandeza, y lleva sobre todo, el progreso y la civilización [...], aún el mismo salvaje se inclina con respeto ante ese mensajero de la civilización, ante ese ángel de la paz, ante ese mesías que es la redención de todos los pueblos.[...] (*La Unión Democrática*; 28 abril 1886).

Al inicio del Porfiriato, México contaba con alrededor de 900 kilómetros de vías férreas y en 1911, cuando la Revolución obligó a Porfirio Díaz a renunciar a la Presidencia de la República, éstas alcanzaban ya una longitud de cerca de 20 000 kilómetros, cifra que no ha tenido un incremento significativo en los años posteriores.

#### INCREMENTO ACUMULATIVO DE VÍAS FÉRREAS EN MÉXICO (1873 – 1920)

Año	Kilómetros		Año	Kilómetros
1873	500		1900	13 400
1875	900		1905	16 800
1880	1 100		1910	19 900
1885	6 900		1915	20 500
1890	9 900		1920	20 900
1895	10 900		1993	26 480 *

Fuente: Sinopsis histórica de los ferrocarriles en México, 1967; \*Cabrera Rodríguez, 2000.

El trazo de las líneas ferroviarias en México, tuvo como objetivo cruzar las regiones más productivas del país, uniendo el territorio nacional de norte a sur y al Golfo de México con el Océano Pacífico. Por esto, uno de los proyectos que más interés a las autoridades mexicanas y a los inversionistas, fue la construcción de un ferrocarril interoceánico que uniera los puertos de Veracruz en el Golfo y el de Acapulco en el Pacífico. Simultáneamente, también la frontera norte se convirtió en un objetivo importante para la red ferroviaria que se pretendía tender.

Como resultado de la “fiebre ferrocarrilera” que se extendió por el territorio mexicano, el régimen porfirista otorgó numerosas concesiones para el tendido de vías férreas durante las primeras décadas de su administración. Sin embargo, no se contaba aún con una legislación que reglamentara la construcción de ferrocarriles y las concesiones carecieron de uniformidad excepto por los siguientes puntos:

- 1° la reversión de la vía a la Nación después de cierto tiempo;
- 2° la fijación de tarifas máximas;
- 3° la obligación de rendir informes anuales;
- 4° el transporte gratuito de la correspondencia; y
- 5° el uso, para el telégrafo nacional, de los postes del ferrocarril (Manero; 1911).

Esto explica que las redes ferroviaria y telegráfica se extendieran paralelamente por el territorio mexicano. En cada una de las estaciones de regular o mayor importancia que se construyeron en el país, se instaló una oficina telegráfica como parte indispensable del inmueble. De esta manera, los inmuebles ferroviarios se convirtieron en el centro de comunicación de muchas comunidades.

El ferrocarril desplazó a otros medios de transporte en el traslado de grandes volúmenes a largas distancias, por lo que los inversionistas lo consideraron el medio terrestre de conducción más económico. Las concesiones otorgadas por el Ejecutivo de la Unión y el capital de las compañías constructoras, dieron como resultado una amplia red ferroviaria que enlazó a diferentes regiones del territorio nacional. Sin embargo, el tendido de las vías afectó terrenos que pertenecían a diversas haciendas, cuyos propietarios cedieron tierras en venta o gratuitamente a las empresas ferroviarias, ya que el hecho de que una línea de ferrocarril atravesara sus terrenos, aumentaba el valor de las propiedades. Las compañías de ferrocarril, se comprometieron con dichos propietarios a devolver las tierras a sus dueños o a sus herederos, en caso de que las vías o la estación fueran retiradas. Este compromiso aparentemente influye en la actualidad, en la decisión sobre el destino de las estaciones de ferrocarril que ya no se ocupan como tales y que en su mayoría se encuentran abandonadas a lo largo y ancho del país.

La construcción de ferrocarriles en México, también perjudicó a comunidades indígenas campesinas. Las leyes liberales mexicanas desconocieron la propiedad comunal desde 1857, sin embargo, el proceso de desamortización de esos terrenos, que avanzaba lentamente, fue acelerado por el proyecto ferroviario nacional. Pronto aumentó el valor de las tierras por donde serían tendidas las vías y las autoridades – federales y estatales –, las entregaron en concesión o en venta, tanto a compañías constructoras como a particulares, desconociendo los títulos de propiedad originales. En muchos casos, esto resultó en graves enfrentamientos armados y en la movilización de grupos campesinos.

Cuando las vías férreas tuvieron que atravesar el campo mexicano, las compañías ferroviarias se obligaron a levantar guardaganado y rejas en los sitios donde hubiera la costumbre de pastar ganado a lo largo de la vía; debían también respetar el cauce de los ríos y, en su caso, construir alcantarillas; además, se comprometieron a no maltratar las plantas y los árboles que hubiera en el terreno (García; 1991). Sin embargo, las empresas de ferrocarril no siempre cumplieron con estas obligaciones.

A partir de 1857, la construcción de las vías férreas fue subvencionada de manera general por el gobierno federal. En los primeros años, los subsidios fueron más o menos considerables en las concesiones importantes, como puede observarse en el

cuadro que se incluye a continuación, donde se anotan las tres compañías constructoras más significativas entonces en el territorio mexicano

SUBSIDIOS OTORGADOS POR EL GOBIERNO FEDERAL (1867–1880)

Línea por kilómetro	Fecha de la concesión	Subsidio
Ferrocarril Mexicano		
México – Veracruz	27 noviembre 1867	\$ 29 661
Veracruz– Jalapa – Puebla	26 mayo 1871	5,000
México – León	5 diciembre 1874	9,500
León – Río Bravo	5 junio 1875	9,500
Zacatecas– San Luis Potosí	28 marzo 1878	8,000
Ferrocarril Central		
México – El Paso	8 septiembre 1878	9,500
Ferrocarril Nacional		
México – Laredo	13 septiembre 1880	6,500

Fuente: Calderón, 1973.

Durante la primera administración de Porfirio Díaz, el Ministro de Fomento Vicente Riva Palacio, elaboró un plan que contemplaba tres propuestas para impulsar el tendido de vías férreas en el país:

1. El Estado financiaría con sus propios recursos la construcción [de ferrocarriles]. [...]
2. Se otorgarían concesiones a los estados de la Federación, con el fin de que participaran económicamente en conjunto con inversionistas locales o extranjeros. [...]
3. Se darían concesiones al capital privado (nacional o extranjero) que presentara proyectos ambiciosos, como los ferrocarriles interoceánico e internacional (José; 1994).

De esta manera, el proyecto de enlazar al Golfo de México con el océano Pacífico volvía a adquirir importancia a través de la propuesta para la línea interoceánica; mientras que el ferrocarril internacional contemplaba a los Estados Unidos como punto de destino. En ambos casos, el territorio de San Luis Potosí sería considerado para el tendido de las vías ferroviarias por su localización geográfica en el mapa de la república mexicana. El estado potosino era un lugar de tránsito forzoso entre el Golfo y el interior del país, y un punto de enlace entre el norte y el sur del territorio nacional. Mientras que la Ciudad de México, enlazada ya con el golfo a partir de la apertura de la línea a Veracruz, sería uno de los puntos terminales de los ferrocarriles hacia el territorio norteamericano, dirección en la que fueron construidas tres líneas ferroviarias entre 1880 y 1890: México – Laredo, del Ferrocarril Nacional Mexicano; México – Paso del Norte, del Central Mexicano y la que llegó a Piedras Negras, Coahuila, del Internacional Mexicano.

A lo largo de sus primeros cuatro años de administración, el presidente Porfirio Díaz otorgó varias concesiones a los gobiernos de los estados de la república para la construcción de vías férreas, entre ellas estaba la línea San Luis Potosí – Tampico. Sin embargo, en la mayoría de los casos, estas obras no se llevaron a cabo por las escasas posibilidades económicas y técnicas de los gobiernos estatales, de los inversionistas nacionales y de la autoridad federal. Así, en vista de lo anterior, el régimen porfirista se

inclinó por la tercera propuesta del ministro Riva Palacio, y dejó en manos de compañías extranjeras la construcción de la mayor parte de los ferrocarriles en México.

Como resultado de esa política, el tendido de líneas ferroviarias en el territorio nacional tuvo una estrecha relación con la inversión foránea, especialmente estadounidense. Esto influyó definitivamente en el trazo urbano de algunas ciudades que emergieron como resultado de la instalación de una estación de ferrocarril. Influencia que también puede apreciarse en el trazo de las zonas habitacionales aledañas a las estaciones, en ciudades como el Distrito Federal o San Luis Potosí, cuya fundación es anterior al arribo del ferrocarril.

Pronto, el tendido de vías férreas en el país, dio como resultado una amplia red ferroviaria que a través de la difícil topografía mexicana, enlazó a regiones antes distantes y puso las bases para el surgimiento de un mercado nacional; mientras que los ferrocarriles hacia el norte y el Golfo de México, impulsaban el comercio con el exterior. Sin embargo, en diversas ocasiones, los intereses de las compañías estadounidenses dificultaron el traslado de grandes volúmenes, por la imposibilidad de enlazar algunas vías. Ese fue el caso de la línea México – Laredo, donde inicialmente la empresa constructora utilizó vía angosta para unir este ferrocarril con el Denver – Río Grande en los Estados Unidos, cuando la mayoría de las líneas ferroviarias en México utilizaban vía ancha. Años después la compañía ferrocarrilera obtendría la autorización del gobierno mexicano para sustituir su vía y poder así, enlazarse con otras líneas troncales.

La línea México – Laredo, inaugurada el 1 de noviembre de 1888, fue la primera vía férrea que tocó el estado de San Luis Potosí. Tres años después, el autor potosino Antonio Cabrera anotaba que el ferrocarril recorría 1 936 kilómetros entre sus dos puntos terminales, en un tiempo de sesenta y dos horas, y que el viaje de la ciudad de San Luis Potosí a la capital del país duraba veinte horas sobre esta vía férrea, mientras que por la línea del Central Mexicano tomaba veinticuatro, por tratarse de una distancia mayor (Cabrera; 1891).

Como sucedió en el caso de esta línea ferroviaria, las rutas que siguieron los ferrocarriles mexicanos, coincidieron de manera general con aquellas que habían sido trazadas durante el Virreinato, mismas que durante el siglo XIX, habían dado lugar ya a los caminos carreteros principales. En la época virreinal, el trazo de las rutas tuvo dos objetivos primordiales: por una parte, se trató de unir a las ciudades principales con los puertos marítimos, facilitando así la comunicación con España a través de mar y por otro lado, también se abrieron caminos con la finalidad de extender el ámbito novohispano, especialmente hacia el norte del actual territorio mexicano. En ambos casos, los puntos intermedios en el tránsito, desempeñaron un papel importante que conservarían aun después de la aparición del ferrocarril, “[...] pueblos, haciendas, porterías, ranchos, puertos y portezuelos, ventas, trojes y chozas, estancias y estanzuelas, etc. fueron un lugar de refugio, descanso y refrigerio de quienes emprendían un camino.” (Martínez; 1977). De aquí, que la localización de un buen número de estaciones de ferrocarril en México, coincida con la ubicación que tuvieron estos paraderos.

#### *Hacia la consolidación ferroviaria*

En los primeros años del régimen porfirista, los asuntos ferroviarios fueron atendidos por la oficina del inspector de ferrocarriles, que se instaló en 1877 en el Ministerio de Fomento. Sin embargo, el rápido crecimiento del comercio y de la industria, así como de las necesidades que resultaron de estos, obligó a la administración federal a crear la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, que se

estableció el 13 de mayo de 1891 (Manero; 1911). Esta oficina quedó a cargo de los ramos de correos, telégrafos, teléfonos, vías marítimas de comunicación o vapores, faros, carreteras, calzadas, puertos, ríos, puentes, lagos, canales, monumentos públicos, obras de utilidad y ornato; así como de la conserjería y obras en los palacios Nacional y de Chapultepec en la Ciudad de México; del desagüe del Valle de México y, por supuesto, de los ferrocarriles, ramo en el que dicha Secretaría asumió de inmediato el control de las concesiones.

Algunos años antes, en 1883, fue publicado un reglamento para la construcción, conservación y explotación de vías férreas, mismo que fue modificado en su parte técnica en 1894. A pesar de esto, el Secretario de Hacienda José Ives Limantour aseguró que en México se carecía de una reglamentación en materia ferroviaria:

La política ferrocarrilera del Gobierno, antes de mi entrada al Gobierno [1892], consistía únicamente en otorgar con suma liberalidad las concesiones que se solicitaban para construir líneas en cualquier dirección, mediante subvenciones pecuniarias en la mayor parte de los casos, y en todos ellos con exenciones y franquicias abundantes. Consecuencias naturales de esta conducta fueron la multiplicidad y la variedad de las concesiones otorgadas, y desgraciadamente también, la esterilidad relativa de los esfuerzos y un derroche de fondos públicos (Limantour; 1965).

Conforme a Limantour, las líneas de ferrocarril que se habían construido hasta entonces en diversas partes de la república, no seguían un plan general, situación que había provocado que muchas de ellas contaran únicamente con tramos pequeños y que en la mayoría de los casos, las líneas no estuvieran interconectadas. Además, aseguraba Limantour, se habían tendido lo mismo vías angostas que vías anchas, y esto dificultaba el enlace de las líneas ferroviarias. Sin embargo, también el Secretario de Hacienda reconoció la existencia de tres o cuatro vías troncales de importancia, entre las que se contaban las líneas del Ferrocarril Nacional, del Central Mexicano y del Mexicano, este último con cerca de veinte años de operación. La red ferroviaria mexicana, aunque incompleta, contaba entonces con poco más de diez mil kilómetros de vía férrea que comunicaban a varias poblaciones de importancia en el país.

En 1896, el secretario Limantour presentó al presidente Porfirio Díaz, un plan de administración pública en materia de ferrocarriles, que – previa autorización del Congreso de la Unión –, fue aprobado y publicado en la Memoria de la Secretaría de Hacienda correspondiente al ejercicio 1898 – 1899. El plan entró en vigor con la publicación de la ley del 29 de abril de 1899, que dio inicio a la legislación general en materia ferroviaria en México. Poco después se integró la comisión de tarifas, conformada por representantes de diversos sectores económicos, la que conjuntamente con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, fijó los topes en las cuotas ferroviarias para fletes y transporte de pasajeros.

El tránsito de los ferrocarriles no estuvo exento de accidentes, por lo que paralelamente a la legislación de tarifas, se expidió así mismo la correspondiente al levantamiento de cadáveres en las vías. El transporte ferroviario era también objeto de asaltos a lo largo del trayecto, por lo que las autoridades porfiristas, que estaban empeñadas en mantener la seguridad en los caminos, emitieron leyes relativas a la suspensión de garantías y castigos para los salteadores de trenes y los destructores de las vías férreas, con cuya aplicación obtuvieron los resultados esperados.

Cuatro años después, mientras la prensa afirmaba que México ocupaba el primer lugar entre las naciones hispanoamericanas del continente, en extensión de vías férreas

(*La Unión Democrática*; 15 marzo 1902), Limantour hacía notar al Ejecutivo de la Unión que algunos aspectos en materia ferroviaria habían quedado excluidos de la ley de 1899. Uno de los puntos que más preocupaba entonces al Secretario de Hacienda, era la posibilidad de que las pequeñas compañías fueran absorbidas por la fusión de las grandes empresas ferroviarias y que esto diera como resultado un monopolio extranjero sobre las líneas que funcionaban en el territorio nacional:

Impelida, como ya se sabe, por la necesidad de poner al país a cubierto de una combinación ideada por los magnates americanos ferrocarrileros para fusionar en una sola empresa nuestras principales líneas, la Secretaria de Hacienda formó el proyecto de quitar de las manos extranjeras en que se hallaban, la propiedad y la explotación de dichas líneas, haciendo la concentración en condiciones tales que, sin que el Gobierno, que en general es mal administrador, manejara los ferrocarriles, adquiriera sin embargo un predominio sobre todo ese sistema de líneas, asegurándose así para siempre la independencia económica de la República, una mejor distribución de las vías férreas en el territorio nacional, grandes beneficios en el servicio de transportes, y por fin, la verdadera nacionalización de las empresas (Limantour; 1965).

Desde el inicio del proyecto ferrocarrilero en México, hubo quienes llamaron la atención a las autoridades nacionales sobre la posibilidad de que las líneas ferroviarias en manos extranjeras, pudieran conducir al país a una dependencia de la frontera norte y de los puertos del Golfo. La falta de capital nacional para llevar a cabo la empresa de los ferrocarriles había obligado a las administraciones liberales a buscar la inversión de compañías extranjeras y, aunque ingleses y franceses, entre otros, habían invertido en México en este ramo, para finales del siglo XIX la mayor parte de las inversiones en materia de ferrocarriles estaba en manos de norteamericanos y diversas líneas ferroviarias, enlazaban al territorio mexicano con el de los Estados Unidos.

En 1901 la empresa del Nacional Mexicano quedó completamente a cargo de inversionistas norteamericanos y la Compañía del Central Mexicano, de capital también estadounidense, compraba en México diversos ramales construidos y administrados originalmente por inversionistas ingleses. Dos años después, la prensa oficial del estado de San Luis Potosí afirmó que el 80% de los capitales invertidos en los ferrocarriles mexicanos pertenecía a norteamericanos (*La Unión Democrática*; 15 abril 1903). Esta situación alarmó a algunos sectores de la población mexicana, que temían que los Estados Unidos pudieran apropiarse de México a través de las vías férreas. Sin embargo, el mismo órgano informativo procuró calmar estos temores asegurando que, aunque se podía afirmar que los ferrocarriles en el territorio nacional eran norteamericanos, existían importantes excepciones, como era el caso del Ferrocarril Interoceánico que había sido comprado por el gobierno federal, el Istmico que construía el inglés Pearson, y el Mexicano que era administrado también por ingleses.

Dos años después, en 1903, era evidente que los capitalistas norteamericanos se proponían consolidar las principales líneas férreas en México. Los contratos de concesión y la ley de 1899 no ofrecían al gobierno de Porfirio Díaz los elementos necesarios para frenar la fusión de las empresas, que ya se realizaba por medio de la compra de acciones. La administración porfirista optó entonces por utilizar el mismo método que estaban empleando las compañías ferrocarrileras, para convertirse en la accionista principal de la amplia red de ferrocarriles del país. Así, “[...] se robustecía la fuerza del Poder Público, agregando a las facultades de todo gobierno, los derechos que

puede ejercer una mayoría de votos en el seno de una empresa particular.” (Manero; 1911). Esta acción derivó en la constitución de la Compañía Ferrocarriles Nacionales de México, que en un primer momento fusionó a las empresas del Central Mexicano y del Ferrocarril Nacional, conforme al decreto que fue publicado en julio de 1907 y que entró en vigor el año siguiente; la nueva empresa federal controló de inmediato poco más del 50% de las acciones correspondientes a las distintas líneas del país. Sin embargo, la actividad normal de esta compañía duró apenas dos años, ya que el movimiento revolucionario que estalló en 1910 en México, pronto se extendió por el país desarticulando las operaciones comerciales e industriales y provocando el fin del régimen porfirista a mediados de 1911.

A pesar de la intervención del gobierno mexicano en la empresa ferrocarrilera, la planta de trabajadores de la mayoría de las líneas no sufrió alguna modificación inmediata. Los extranjeros siguieron ocupando los puestos directivos y la mayoría de los empleos en el ferrocarril hasta 1912, fecha en la que maquinistas, conductores, jefes de trenes, superintendentes de división, maestros mecánicos, oficinistas, etc. fueron sustituidos por personal mexicano. Dos años después, serían sustituidos también los altos funcionarios.

### *Nueva política ferroviaria en México*

El ferrocarril, que fue utilizado como instrumento para mantener la paz en el país durante el porfiriato, favoreció también la rápida extensión del movimiento revolucionario de 1910, precisamente contra el régimen porfirista. La lucha armada se generalizó en el territorio mexicano a partir de 1913, año en el que fueron construidos pequeños tramos de vías férreas en el norte del país. Sin embargo, como resultado del mismo movimiento armado, durante la década de 1910 a 1920 el ritmo de crecimiento de los ferrocarriles en México fue muy inferior al que se había dado durante el gobierno de Porfirio Díaz y en muchos casos, la infraestructura ferrocarrilera fue dañada o destruida por las acciones armadas que se llevaron a cabo. En el informe anual de la Compañía Ferrocarriles Nacionales de México correspondiente al ejercicio 1915 – 1916, quedó asentada la inutilización completa de un 40% de los puentes ferroviarios en el país, debido tanto a la lucha armada como a la falta de mantenimiento originada por la inseguridad y la falta de ingresos que había provocado el mismo movimiento revolucionario. En dicho documento, la empresa informó además, que el equipo de los ferrocarriles se encontraba prácticamente en las mismas condiciones de destrucción. Durante la etapa armada de la Revolución Mexicana, un buen número de las estaciones de ferrocarril localizadas en el territorio nacional, sirvieron como cuarteles militares de los bandos en conflicto o como puntos estratégicos para las batallas que sostuvieron estos.

En esos años, el gobierno de Venustiano Carranza (1915 – 1920) decretó la incautación de todas las líneas férreas y entregó a los militares la mayor parte del material rodante. La administración carrancista dividió al sistema ferroviario en dos: a cargo de la Dirección General de Ferrocarriles Constitucionalistas de México, quedaron las vías troncales de las antiguas compañías del Central, el Nacional y el Internacional Mexicano; en tanto, con el añadido de “administrados por el Gobierno”, los ferrocarriles de Veracruz al Istmo y el Panamericano, conservaron sus nombres originales. La reconstrucción del sistema ferroviario mexicano y la construcción de nuevas extensiones y ramales, inició hacia 1919.

El 1 de enero de 1926, el presidente Plutarco Elías Calles devolvió las líneas ferroviarias a la Compañía Ferrocarriles Nacionales de México y aseguró la absoluta separación e independencia de esta empresa respecto al Estado, a fin de que el

sistema ferroviario se manejara sin ingerencia del gobierno. Esta situación duró poco más de diez años, ya que en junio de 1937, bajo la administración de Lázaro Cárdenas, los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) fueron expropiados y el gobierno federal entró en posesión del 49% de las acciones que todavía estaban en manos de particulares. A partir de esa fecha, se inició en México una nueva política en materia de ferrocarriles, que se mantuvo en lo esencial hasta febrero de 1995, cuando por iniciativa del Ejecutivo Federal a cargo de Ernesto Zedillo, el Congreso de la Unión aprobó varias reformas al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y abrió al sector privado la oportunidad de participar en el sistema ferroviario mexicano. La iniciativa presentada a la Legislatura Federal, tuvo como fundamento la convicción del Ejecutivo de la Unión de que un régimen monopólico de prestación exclusiva del servicio ferroviario, no garantiza al Estado una rectoría eficaz sobre este campo y a esto se añadió, la necesidad de reafirmar la rectoría del Estado Mexicano en áreas prioritarias. (*Caminos de Hierro*; 1996).

Así, a partir de 1995, la red ferroviaria mexicana paulatinamente ha sido concesionada a empresas particulares, muchas de ellas con capital extranjero, aunque todas son mayoritariamente nacionales. Dichas concesiones han excluido prácticamente a todos los inmuebles que dieron servicio originalmente a las líneas de ferrocarril en el país. Meses antes de que las vías férreas fueran entregadas a las compañías concesionarias, el personal de Ferrocarriles Nacionales de México desocupó y cerró la mayoría de las poco más de 2 000 estaciones en el territorio nacional, las que a la fecha han dejado de utilizarse para el servicio ferroviario. Actualmente la carga y descarga de mercancía se hace únicamente en algunos puntos y de manera general, las corridas de pasajeros han sido suspendidas en el país. Los bienes muebles que se localizaban en las estaciones de ferrocarril, han sido trasladados a las bodegas del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en la ciudad de Puebla, donde esperan ser solicitados por autoridades estatales o municipales y por la sociedad civil, para ser exhibidos en museos locales. Lo mismo ha sucedido con el equipo telegráfico que albergaban estos inmuebles. Los edificios que ocuparon las antiguas estaciones, ahora vacíos y en desuso, continúan siendo el punto de reunión y de actividad para los habitantes de las comunidades en donde se ubican, y el silbato de la locomotora – que pasa de largo –, sigue marcando el tiempo a sus pobladores.

#### *EL IMPACTO DEL FERROCARRIL EN DOS CIUDADES MEXICANAS*

Las líneas ferroviarias que se extendieron rápidamente por México en las últimas décadas del siglo XIX, modificaron las formas de comunicación conocidas hasta entonces en el país. La estructura ferroviaria transformó el espacio habitado por los mexicanos, acercó a grupos humanos antes distantes, facilitó el traslado de enormes volúmenes por largas distancias y creó nuevos modos de relación entre las comunidades. Poco a poco, el silbato de la locomotora adquirió un lugar importante en la medición del tiempo de numerosas poblaciones, y las estaciones ferroviarias se convirtieron en el centro de reunión de los habitantes de diversos lugares y ocuparon un lugar relevante en el trazo de pueblos y ciudades. El ferrocarril también influyó en el crecimiento de ciudades ya establecidas y, en muchos casos, dio origen a nuevos asentamientos humanos dentro de ellas.

En las ciudades más importantes del país, las empresas ferrocarrileras instalaron estaciones principales o terminales. El inmueble de mayor jerarquía era la estación de pasajeros, independiente de la de carga, y en ella había variantes en el programa arquitectónico. La terminal de una vía de ferrocarril hacía las veces de puerta de entrada

a la ciudad, por lo que se convirtió en la imagen y símbolo de la misma. La estación reflejaba las características culturales, sociales, económicas y políticas del lugar, así como la importancia de la línea a la que pertenecía, por lo que las empresas ferroviarias no escatimaron recursos para otorgarle la jerarquía urbana que requería.

Lo mismo que en la Ciudad de México y en la capital potosina, en otras ciudades del centro del país, como fue en el caso de Aguascalientes, además de las terminales de ferrocarril se instalaron también talleres principales para la reparación y, en algunos casos, para la construcción de máquinas y vagones. Estos conjuntos ferroviarios contaron también con casas redondas, grandes patios para maniobras, escapes, espuelas y laderos, así como con talleres auxiliares, corrales para el ganado que transportaba el ferrocarril, bodegas, cisternas y tanques elevados de agua y de combustible. En estos sitios además, se levantaron por lo menos un hospital y varias casas habitación para los funcionarios de la empresa y los empleados de la línea.

Resulta difícil ubicar las estaciones de ferrocarril que se construyeron en México durante el Porfiriato dentro de un estilo arquitectónico determinado, ya que su edificación obedeció más a un modelo funcional utilitario que a un ejercicio artístico. Por la época en que fueron construidas, se ha asociado a la arquitectura ferroviaria mexicana con el llamado movimiento ecléctico, que tuvo su mayor auge en la arquitectura civil de los últimos años del siglo XIX. Como debió haber sucedido en otras partes del territorio nacional, en las ciudades que se localizan en el centro del país, la arquitectura ferroviaria influyó de manera importante en las características constructivas de otros edificios civiles, especialmente en los conjuntos fabriles y en los multifuncionales, dentro de estos últimos, se incluye a la vivienda obrera (Carregha, Garay;1999).

El trazo urbano original de las principales ciudades del centro de México, respondió a los modelos españoles de los siglos XVI y XVII, sin embargo, el arribo del ferrocarril y la instalación de la infraestructura ferroviaria en el siglo XIX, condicionó el trazo de nuevas zonas habitacionales en torno a las estaciones de ferrocarril. En ellas es palpable la influencia de modelos ingleses, pero sobre todo, como sucede en el caso de San Luis Potosí, estadounidenses.

### *La Ciudad de México*

Los orígenes de la actual capital de la República Mexicana, se remontan a la época prehispánica, cuando los aztecas o mexicas fundaron en 1325 la ciudad de Tenochtitlán sobre un islote en el lago de Texcoco. Esta población, pronto ganó terreno al lago y amplió el área habitable. Dos siglo después, a la llegada de los españoles, Tenochtitlán era ya la capital del Imperio Azteca y había integrado los terrenos donde varios siglos después se levantarían las colonias Guerrero, Buenavista, San Rafael y Santa María la Ribera (hasta Nonoalco), que albergarían posteriormente a los inmuebles ferrocarrileros. Sin embargo, tendrían que pasar más de 300 años para que la ciudad se extendiera hasta esos puntos entonces distantes. En 1521, a raíz de la conquista española, se fundó la Ciudad de México sobre la antigua Tenochtitlán. Esta población fue desde sus orígenes hasta 1821, la capital del Reino de la Nueva España.

La Ciudad de México, centro político y económico del país, ha tenido una enorme importancia en la historia nacional, sin embargo, durante el siglo XIX su preponderancia estuvo condicionada por los constantes conflictos armados internos y externos que tuvieron lugar en el territorio mexicano, y no fue sino hasta la época del Porfiriato, cuando la capital del país adquirió una real supremacía sobre otras ciudades de importancia en México. Fue en esa época también, cuando el ferrocarril convirtió a la capital mexicana en un punto necesario e importante de su recorrido a través del país.

Poco a poco, conforme avanzó el tendido de las vías férreas, la Ciudad de México incrementaría sus enlaces con otras regiones del país y del extranjero, hasta convertirse en un punto estratégico de la política de crecimiento económico del Porfiriato.

Cuando Porfirio Díaz asumió por primera vez la Presidencia de la República, la capital del país contaba con 54 kilómetros de vías férreas que daban servicio al transporte urbano y suburbano, comunicando a la ciudad con las poblaciones vecinas (Ramos; 2000). El gobierno porfirista otorgó facilidades para que todo aquel que lo solicitara, pudiera construir nuevas líneas ferroviarias – para transporte urbano, suburbano y tranvías –, en la Ciudad de México o para que aumentara las que ya existían. De esta manera, hacia 1890, la capital del país contaba ya con 173 kilómetros de vías férreas. La expansión del espacio urbano de la ciudad coincidió con el surgimiento de los trenes, primero de mulas y después eléctricos. Estos dieron servicio hacia varias villas de la parte occidental del Valle de México: Tacuba, Tacubaya y San Ángel, donde las familias acomodadas adquirieron o construyeron casas de campo.

Conforme se extendía la red ferroviaria en México, las compañías constructoras levantaban la infraestructura necesaria para el servicio de las líneas en distintos puntos del territorio nacional. Originalmente, las estaciones, talleres y patios rodearon a la Ciudad de México formando un abanico, sin embargo, pronto quedaron insertos en zonas densamente pobladas dentro de la misma ciudad y hacia 1901, los vacíos entre las áreas habitacionales y estos conjuntos ferroviarios habían sido ya eliminados. Lo anterior fue consecuencia del crecimiento demográfico, que resultó a raíz de los movimientos migratorios provocados por la puesta en marcha del ferrocarril. A partir de la construcción de la línea México – Veracruz, numerosos habitantes de distintas localidades abandonaron sus lugares de residencia y se trasladaron a la capital del país, buscando mejores oportunidades de trabajo. Esta migración se debió al crecimiento desigual de las poblaciones mexicanas, situación que fue favorecida por el tendido de la red ferroviaria en el territorio nacional, ya que, a pesar de que el ferrocarril comunicó a regiones y a puntos distantes en el país, también afectó la productividad de algunas zonas que no tuvieron fácil acceso a él, ya por la lejanía de las estaciones o por la falta de caminos que las enlazaran con las vías férreas.

La estructura ferroviaria que se instaló en el norte de la Ciudad de México, pronto se convirtió en una frontera que dividió y definió dos zonas habitacionales con características económicas distintas. En la colonia Guerrero y en el área de Nonoalco, se originaron asentamientos de nivel popular y medio, mientras que en las colonias San Rafael – donde estuvo ubicada la extinta estación Colonia –, y Santa María la Ribera, se desarrollaron barrios de nivel económico medio y alto. Así, la colonia Guerrero, ubicada en los terrenos que anteriormente ocupara la hacienda de Buenavista, surgió como resultado de un asentamiento popular ferrocarrilero, en tanto que la colonia Santa María la Ribera, se originó a partir del establecimiento de familias “de abolengo” que prefirieron vivir en las afueras de la ciudad. Aunque ambas surgieron hacia 1860, fue durante el Porfiriato cuando recibieron su mayor impulso, en buena medida, a raíz de la construcción de los ferrocarriles. Por otra parte, al norte y al este de la capital del país, se instalaron también industrias en la orilla de las vías férreas, que poco después originarían otros asentamientos populares.

De manera general, hay tres elementos civiles que pueden indicar y explicar el desarrollo de las ciudades: las obras hidráulicas, los caminos – incluidas las garitas – y los ferrocarriles. En el caso de la capital de la República, el crecimiento urbano siguió la ruta de estos dos últimos. Durante el Porfiriato, la Ciudad de México albergó trece terminales ferroviarias, cada una de ellas integrada por distintos inmuebles que dieron servicio a igual número de líneas de ferrocarril. En la mayoría de los casos y como

resultado de la consolidación ferroviaria que tuvo lugar a principios del siglo XX, las distintas estaciones ferroviarias dejaron de funcionar como tales y los terrenos que ocupaban fueron fraccionados. Actualmente, sobreviven dos de ellas: la estación de Villa de Guadalupe – hoy en completo abandono –, que perteneció a un conjunto integrado además por patios y talleres, propiedad del primer ferrocarril de la Ciudad de México y la estación Buenavista, que se ubica en el mismo sitio donde se localizó la terminal del Ferrocarril Nacional Mexicano y cuyo destino aún es incierto, por haber dejado de utilizarse a raíz de la reciente privatización de la red ferroviaria mexicana y de la eliminación de corridas para pasajeros.

### *La ciudad de San Luis Potosí*

El estado de San Luis Potosí, es la entidad federativa que colinda con mayor número de estados en la República Mexicana. Abarca una extensión de 63 820 km<sup>2</sup> y su territorio representa el 3.2% de la superficie nacional. De acuerdo a los inventarios realizados por Ferrocarriles Nacionales de México, en 1995 el estado potosino albergaba cerca del 5% de las poco más de 2 000 estaciones de ferrocarril que se localizaban en el país.

Hacia 1878, fecha en la que se otorgó la primera concesión para la construcción de una línea de ferrocarril en el estado de San Luis Potosí, la capital de la entidad del mismo nombre, registró un importante descenso de población<sup>3</sup> y la prensa oficial estatal lo atribuyó a la puesta en marcha del ferrocarril México – Veracruz unos años antes. Conforme a la opinión pública de la época, dicha línea ferroviaria había convertido a la capital del país en centro abastecedor, provocando que la ciudad de San Luis Potosí perdiera los beneficios económicos que antaño obtuviera del tráfico comercial con el Golfo de México. Así, aparentemente la apertura del tránsito ferroviario entre el puerto veracruzano y la Ciudad de México, había dado como resultado la emigración de un buen número de potosinos hacia otros puntos del país, especialmente a la capital de la República.

A lo largo del Porfiriato, la ciudad de San Luis Potosí se transformó en un centro ferroviario de importancia. Su ubicación geográfica la había convertido ya en un sitio de enlaces entre el Golfo de México y el interior del territorio nacional, así como en lugar de tránsito entre el norte y el sur del país. En las últimas décadas del siglo XIX, arribaron a la capital potosina, dos de las líneas ferroviarias troncales más importantes de la época: la del Central Mexicano, que unió al Puerto de Tampico en el Golfo de México con la ciudad de Aguascalientes en el interior del país, a través de tierras potosinas y la del Nacional Mexicano que enlazó a la ciudad fronteriza de Laredo, Tamaulipas, con la capital de la República, también atravesando el territorio de San Luis Potosí. A partir de entonces, la capital potosina fue uno de los puntos principales en el recorrido de ambas líneas de ferrocarril y se convirtió en un sitio idóneo para establecer, además de estaciones de pasajeros y de carga, otros espacios de servicio para el ferrocarril y sus empleados. Externamente, las estaciones de San Luis Potosí atendieron fundamentalmente el servicio de tráfico de la capital potosina y de su periferia; mientras que en el ámbito interno, brindaron servicio a los trenes y a los operarios que transitaban por ella.

En la ciudad de San Luis Potosí, las estaciones del Nacional Mexicano para pasajeros y para carga, fueron construidas al lado oriente de la actual Alameda Juan Sarabia en el centro de la capital potosina. La primera mereció el elogio de sus contemporáneos “[...] por la belleza arquitectónica y solidez del edificio, cuanto por lo bien combinado de todos sus departamentos.” (Cabrera; 1981). Al norte de la misma

Alameda, se levantaron las construcciones de la Compañía Central Mexicana. Así, este sitio pronto se convirtió en un centro ferrocarrilero dentro de la ciudad de San Luis Potosí y como resultado de ello, las líneas de tranvía que corrían por la capital potosina, tuvieron como destino principal dicha Alameda.

Entre 1910 y 1911, consolidadas ya las líneas ferroviarias mexicanas, corrió el rumor entre los habitantes de la capital potosina de que la nueva empresa, Ferrocarriles Nacionales de México, pretendía adquirir los terrenos de un antiguo cementerio de la ciudad, para ampliar los talleres que habían pertenecido al Nacional Mexicano. Aunque esta obra no se realizó de inmediato por la inminente renuncia del presidente Porfirio Díaz, en 1913 se inauguró una nueva estación de pasajeros. Dicha estación, localizada también en la Alameda Juan Sarabia, sustituyó a la antigua estación del Central Mexicano y abarcó parte de los terrenos del cementerio mencionado, para atender el servicio de pasajeros de las Divisiones San Luis (línea México – Laredo), Cárdenas y Aguascalientes (línea Aguascalientes – Tampico). Sin embargo, este inmueble fue consumido por el fuego en 1919 y fue hasta 1942, cuando se construyó y puso en servicio la “nueva estación” de ferrocarril en el costado norte de la Alameda Juan Sarabia. Actualmente ésta ha dejado de funcionar y se encuentra en completo abandono, a pesar de que hace cerca de dos años fue entregada en concesión al gobierno del estado para la instalación de un Museo del Ferrocarril.

El arribo del ferrocarril a la ciudad de San Luis Potosí, modificó las condiciones de funcionalidad y desarrollo urbano de la capital potosina de manera definitiva. El gran patio de la estación del Nacional Mexicano y el resto de las instalaciones, ocuparon por completo el extremo oriente de la ciudad, constituyendo una enorme franja o barrera que limitó, durante muchos años, el crecimiento urbano hacia esa dirección. El espacio físico que abarcaron las estaciones corría desde el río Santiago, en el extremo norte de la ciudad, hasta las inmediaciones del río Españita – en dirección suroriente –, que entonces se encontraba fuera de la mancha urbana. Con el establecimiento de las líneas férreas, la tendencia de crecimiento urbano cambió por completo; la limitante hacia el poniente, que era llamada entonces Corriente Seca (hoy calle de Reforma), resultó un obstáculo más fácil de librar que las propias vías del ferrocarril; por lo que los nuevos asentamientos humanos, se extendieron hacia el barrio de Tequisquiapam en el poniente y la Calzada de Guadalupe hacia el sur. A mediados del siglo XX, se traspasó la *barrera ferrocarrilera* y la ciudad logró crecer hacia el poniente; sin embargo, el resto de la mancha urbana estaba ya consolidada y en pleno crecimiento.

La ciudad de San Luis Potosí fundada en 1592, durante la época virreinal, se integró con siete villas que posteriormente dieron origen a los siete barrios de la capital potosina. La estructura ferroviaria convirtió a uno de ellos, al de Montecillo, en la zona ferrocarrilera de la ciudad. Ahí se levantaron las viviendas de los trabajadores del ferrocarril, un hospital que dio servicio a las líneas, así como el resto de los inmuebles ferroviarios. El hecho de que las estaciones del Ferrocarril Nacional Mexicano y las del Central Mexicano, hubieran sido construidas tan cerca una de otra y de que compartieran algunos tramos de vía en el interior de la ciudad, creó un hueco urbano entre los terrenos de ambas empresas. Ese espacio fue ocupado posteriormente por nuevas instalaciones ferroviarias, que dieron origen a una enorme área inaccesible, cuya dimensión se conserva en la actualidad marginando al barrio del Montecillo del resto de la ciudad y creando una especie de península del mismo barrio entre ambas estaciones. El tendido de las vías férreas se extendió hasta unos pocos metros de la que había sido originalmente la fachada principal de la parroquia de Montecillo; este acceso tuvo que ser clausurado y fue sustituido por otro que se abrió en la parte posterior del templo.

Desde el inicio de la actividad ferroviaria, en la ciudad de San Luis Potosí se instalaron pocos puntos para el cruce de las vías del ferrocarril, lo que originó un serio conflicto vial al adoptarse el vehículo automotor como medio de transporte interurbano. A pesar de que para el tránsito de vehículos sobre la vía férrea, en los principales cruces fueron construidos posteriormente dos puentes sobre las avenidas Universidad y Manuel José Othón y de que recientemente se inauguró un tercero sobre la calle de Alonso, el conflicto vial persiste en la actualidad.

Hacia 1880, cuando se construía ya la línea Aguascalientes – Tampico y se había otorgado la concesión para el tendido de la vía férrea México – Laredo, las autoridades y los habitantes de San Luis Potosí veían en la apertura del ferrocarril una oportunidad, para que tanto el estado como su capital reactivaran su economía:

“El camino de fierro que ha comenzado a construirse de San Luis a Tampico, vendrá a salvar al comercio de la paralización que hoy sufre, y movilizará no solo este giro, sino todos los demás, exportándose por él multitud de productos de los Estados del interior y de la frontera.” (Del Castillo; 1880).

Sin embargo y contrariamente a lo que pudiera pensarse, por la importancia que San Luis Potosí tuvo en el proyecto ferroviario nacional, no existen aún estudios que informen si efectivamente el ferrocarril favoreció el despegue económico de la capital y del estado potosinos. Algunos datos contenidos en los periódicos de la época, indican que se registró un ligero aumento de población en la ciudad de San Luis Potosí, durante los años posteriores a la inauguración de las líneas ferroviarias.

#### *CONSIDERACIONES FINALES*

Con la llegada del ferrocarril a México, surgieron también nuevas formas culturales. Muchos de sus habitantes abandonaron los trabajos agrícolas y se integraron a la empresa ferroviaria. Lo mismo que sucedió en la capital del país, también arribaron a la ciudad de San Luis Potosí, grupos de migrantes procedentes del campo, aunque en menor número. Muchos de ellos se establecieron en asentamientos precarios, constituidos originalmente por campamentos que posteriormente dieron lugar a zonas habitacionales, en donde las formas de vida rural se fusionaron con las urbanas en torno al ferrocarril. Lo anterior, originó en México una nueva forma cultural: la cultura ferrocarrilera. De la misma manera que sucedió en la capital del país o en la de San Luis Potosí, actualmente los elementos culturales surgidos a partir del ferrocarril, identifica a varias ciudades y sectores del centro del país, a pesar de que a la fecha, la mayoría de los trabajadores ferrocarrileros han quedado sin empleo o han sido relegados a raíz de la nueva política ferroviaria mexicana.

La sola mención de dos o tres estaciones de ferrocarril en la capital potosina y de más de diez en la Ciudad de México, nos hace imaginar el movimiento de personas y de mercancías tanto hacia el interior de las zonas urbanas como fuera de ellas. El recorrido de los ferrocarriles se convirtió en el factor sustancial del cambio en algunas costumbres, al trasladar a las personas de un sitio a otro. En torno a las estaciones, surgieron nuevas comunidades y con ellas, nuevas formas de actividad económica y cultural.

Antes de la llegada del ferrocarril, la traza urbana de algunas ciudades del centro de México mostraba una clara división social y aún racial; el casco urbano era el espacio de las élites y los barrios albergaban a los trabajadores. El ferrocarril modificó

en muchos sentidos estas ciudades, aunque no siempre lo hizo de igual manera. Así, mientras en la capital del país la mancha urbana creció y pronto el centro de la ciudad se fusionó con las áreas “distantes”, donde habían sido levantadas las estaciones ferroviarias, estableciéndose zonas habitacionales en ambos lados de las vías; en la ciudad de San Luis Potosí, la infraestructura ferroviaria se convirtió en una barrera que impidió el crecimiento urbano hacia esa dirección y aisló durante un buen número de décadas a barrios que, como Montecillo, albergaron las nuevas zonas habitacionales que surgieron en torno al ferrocarril.

Por otra parte, lo mismo que sucedió en otros lugares del país, también en el estado de San Luis Potosí surgieron nuevas poblaciones a raíz del proyecto ferroviario. Muchas de ellas tuvieron su origen en la instalación de una estación y en algunos casos, la población original que habitaba alguna hacienda cercana a dicha estación, se mezcló con los nuevos pobladores, que en su mayoría eran trabajadores ferrocarrileros. Así, lo mismo que el trazo de estas poblaciones – actuales cabeceras municipales –, las técnicas y los materiales de construcción utilizados para levantar sus casas habitación, respondieron a influencias extranjeras, sobre todo estadounidenses. En otros casos, como sucede en la Ciudad de México y en la de San Luis Potosí, conviven elementos constructivos del siglo XVI con aquellos adquiridos a la llegada del ferrocarril.

Actualmente, las empresas ferroviarias se dedican únicamente al transporte de carga y solamente en contados casos, corren ferrocarriles de pasajeros en algunas partes del país. En el caso de San Luis Potosí, estos últimos han sido suprimidos, sin embargo, como sucede también en otras ciudades del centro de México – como Aguascalientes –, la población se encuentra aún íntimamente ligada al ferrocarril, cuyo arribo en el siglo XIX, inició una manera distinta de usar el tiempo: la de los viajes y la espera; mientras la estación se convertía en un espacio del tiempo individual y colectivo. Antes del ferrocarril, la iglesia y el zócalo o la plaza, eran los centros de reunión de la comunidad; aún en las grandes ciudades, el ferrocarril agregó la estación, con un encanto especial: su conexión con lo ajeno, (Yanez; 1994).

#### NOTAS.-

<sup>1</sup> El general Porfirio Díaz gobernó México de 1877 a 1880 y de 1885 a 1911, reeligiéndose sucesivamente cada cuatro años. En el periodo de 1880 a 1884, estuvo a cargo de la Presidencia de la República, el general Manuel González.

<sup>2</sup> La línea México – Laredo se inauguró en noviembre de 1888, pocos años después la empresa solicitó autorización al gobierno federal para cambiarla por vía ancha, obra que concluyó cerca de 1903.

<sup>3</sup> El 24 de enero de 1878, *La Unión Democrática*, periódico oficial del estado de San Luis Potosí, respondió a una nota de *El Federalista* que anotó 30 000 habitantes en la capital potosina para ese año, afirmando que anteriormente esta ciudad contaba con alrededor de 80,000 pobladores. La prensa oficial del estado, corrigió al periódico nacional y afirmó que para 1877, la cifra correcta era de 40 783 personas. Aunque ambas publicaciones coincidieron en que la población de la capital potosina había disminuido y en el número de habitantes para 1878, otras fuentes de la época asentaron una cifra mayor (Macías).

FUENTES CONSULTADAS.-

Documental.-

*Invitación a las festividades de la inauguración de la nueva estación de pasajeros de San Luis Potosí*, [s.p.i.]

*Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, período 1 julio 1912 a 30 junio 1913.*

*Primer informe de los Ferrocarriles Nacionales de México, del 1º julio 1908 a 30 junio 1916.*

Hemerografía.-

*La Unión Democrática. Periódico oficial del estado de San Luis Potosí*  
San Luis Potosí, S.L.P., enero 1878 – diciembre 1903.

Bibliografía.-

Cabrera, Antonio

1891 *Apuntes históricos, geográficos y administrativos referentes a la ciudad de San Luis Potosí*, San Luis Potosí, Tipografía A. Cabrera e hijos.

Cabrera Rodríguez, Eusebio

2000 “Análisis estadístico de Ferrocarriles Nacionales de México 1970 – 1993 (vía, máquinas, carga general y pasajeros)” en *Memorias IV Encuentro de investigadores del Ferrocarril*.

Calderón R., Francisco

1973 “La República Restaurada. La vida económica” en *Historia Moderna de México*.

*Caminos de hierro*

1996 México, Ferrocarriles Nacionales de México.

Carregha, Luz. Begoña Garay

1999 *Un camino olvidado. Estaciones de ferrocarril en el estado de San Luis Potosí: línea México – Laredo (Ferrocarril Nacional Mexicano)*, San Luis Potosí, Fondo Nacional para la Cultura y las Artes – El Colegio de San Luis, A.C.

Chanfón Olmos, Carlos (coord.)

1998 *Historia de la arquitectura y el urbanismo mexicanos. El México independiente. Afirmación del nacionalismo y la modernidad*, México, Facultad de Arquitectura, División de estudios de posgrado, Universidad Nacional Autónoma de México.

Del Castillo, Rafael

1880 “Cuadro sinóptico del estado de San Luis Potosí, con varios datos históricos, geográficos, estadísticos y administrativos” en *Boletín de la Sociedad Mexicana*

*de Geografía y Estadística de la República Mexicana*, tercera época, t. V, México, Imprenta de Francisco Díaz de León.

García, Ricardo

1991 “Impulsores del progreso en San Luis Potosí 1885-1895” en Carmen Cordero Burgos, *et al*, *Primer centenario del Ferrocarril en San Luis Potosí, 1888 - 1988*, San Luis Potosí, Archivo Histórico del Estado de San Luis Potosí.

José Valenzuela, Georgette, (comp.)

1994 *Los ferrocarriles y el general Manuel González. Necesidad, negocios y política*, México, Universidad Iberoamericana.

Limantour, José Yves

1965 *Apuntes sobre mi vida pública (1892-1911)*, México, Editorial Porrúa.

Macías Valadéz, Francisco

*Apuntes Geográficos y Estadísticos sobre el Estado de San Luis Potosí, en la República de los Estados Unidos Mexicanos*, [s.p.i.]

Manero, Antonio

1911 *El antiguo régimen y la Revolución*, México, Tipografía y Litografía La Europea.

Martínez Rosales, Alfonso

1977 “Las haciendas potosinas en los caminos de San Luis Potosí en el siglo XIX” en *Archivos de Historia Potosina*, vol. VIII, núm. 3, enero – marzo.

Ramos García, Martín

2000 “El transporte urbano en el Distrito Federal. El caso de la compañía de ferrocarriles del Distrito Federal 1877 – 1894” en *Memorias del IV Encuentro de investigadores del Ferrocarril*, Puebla, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

“Sinopsis histórica de los ferrocarriles en México”

1967 en *Memorias de la Academia Mexicana de la Historia*, t. XXVI, núm. 1, enero – marzo.

Yanez Rizo, Emma

1994 *Los días del vapor*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes – Instituto Nacional de Antropología e Historia – Ferrocarriles Nacionales de México – Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.