



BENEMÉRITA Y CENTENARIA ESCUELA NORMAL DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ.

TITULO: El imaginario entre la tradición y el progreso: la llegada del ferrocarril a San Luis Potosí y sus implicaciones sociales, 1888-1910

AUTOR: Manuel Alejandro Mendoza González

FECHA: 11/25/2024

PALABRAS CLAVE: Ferrocarril, Sociedad, Tradición, Imaginario, Progreso

SECRETARÍA DE EDUCACIÓN DE GOBIERNO DEL ESTADO

SISTEMA EDUCATIVO ESTATAL REGULAR

DIRECCIÓN DE EDUCACIÓN

INSPECCIÓN DE EDUCACIÓN NORMAL

BENEMÉRITA Y CENTENARIA

ESCUELA NORMAL DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ

GENERACIÓN

2020



2024

“EL IMAGINARIO ENTRE LA TRADICIÓN Y EL PROGRESO: LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A SAN LUIS POTOSÍ Y SUS IMPLICACIONES SOCIALES, 1888-1910”

TESIS DE INVESTIGACIÓN

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN ENSEÑANZA Y APRENDIZAJE DE LA HISTORIA EN EDUCACIÓN SECUNDARIA

PRESENTA:

MANUEL ALEJANDRO MENDOZA GONZALEZ

ASESOR:

MÓNICA CÁZARES CASTILLO

SAN LUIS POTOSI, S.L.P.

NOVIEMBRE DEL 2024



Benemérita y Centenaria
Escuela Normal del Estado
de San Luis Potosí

**BENEMÉRITA Y CENTENARIA ESCUELA NORMAL DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ
CENTRO DE INFORMACIÓN CIENTÍFICA Y TECNOLÓGICA**

**ACUERDO DE AUTORIZACIÓN PARA USO DE INFORMACIÓN DEL DOCUMENTO
RECEPCIONAL EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL DE LA BECENE DE ACUERDO A LA
POLÍTICA DE PROPIEDAD INTELECTUAL**

**A quien corresponda.
PRESENTE. – ***

Por medio del presente escrito Manuel Alejandro Mendoza González
autorizo a la Benemérita y Centenaria Escuela Normal del Estado de San Luis Potosí, (BECENE) la
utilización de la obra Titulada: -

**"EL IMAGINARIO ENTRE LA TRADICIÓN Y EL PROGRESO: LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A
SAN LUIS POTOSÍ Y SUS IMPLICACIONES SOCIALES, 1888-1910"**

en la modalidad de: Tesis para obtener el
Título en Licenciatura en Enseñanza y Aprendizaje de la Historia en Educación Secundaria

en la generación 2020-2024 para su divulgación, y preservación en cualquier medio, incluido el
electrónico y como parte del Repositorio Institucional de Acceso Abierto de la BECENE con fines
educativos y Académicos, así como la difusión entre sus usuarios, profesores, estudiantes o terceras
personas, sin que pueda percibir ninguna retribución económica.

Por medio de este acuerdo deseo expresar que es una autorización voluntaria y gratuita y en
atención a lo señalado en los artículos 21 y 27 de Ley Federal del Derecho de Autor, la BECENE
cuenta con mi autorización para la utilización de la información antes señalada estableciendo que se
utilizará única y exclusivamente para los fines antes señalados.

La utilización de la información será durante el tiempo que sea pertinente bajo los términos de los
párrafos anteriores, finalmente manifiesto que cuento con las facultades y los derechos
correspondientes para otorgar la presente autorización, por ser de mi autoría la obra.

Por lo anterior deslindo a la BECENE de cualquier responsabilidad concerniente a lo establecido en
la presente autorización.

Para que así conste por mi libre voluntad firmo el presente.

En la Ciudad de San Luis Potosí. S.L.P. a los 07 días del mes de Noviembre de 2024.

ATENTAMENTE.

Manuel Alejandro Mendoza González

Nombre y Firma

AUTOR DUEÑO DE LOS DERECHOS PATRIMONIALES



San Luis Potosí, S.L.P.; a 28 de Octubre del 2024

Los que suscriben, tienen a bien

DICTAMINAR

que el(la) alumno(a): C. MENDOZA GONZALEZ MANUEL ALEJANDRO
 De la Generación: 2020 - 2024

concluyó en forma satisfactoria y conforme a las indicaciones señaladas en el Documento Recepcional en la modalidad de: Tesis de investigación.

Titulado:

EL IMAGINARIO ENTRE LA TRADICIÓN Y EL PROGRESO: LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A SAN LUIS POTOSÍ Y SUS IMPLICACIONES SOCIALES, 1888-1910

Por lo anterior, se determina que reúne los requisitos para proceder a sustentar el Examen Profesional que establecen las normas correspondientes, con el propósito de obtener el Título de Licenciado(a) en ENSEÑANZA Y APRENDIZAJE DE LA HISTORIA EN EDUCACIÓN SECUNDARIA

ATENTAMENTE COMISIÓN DE TITULACIÓN

DIRECTORA ACADÉMICA

MTRA. MARCELA DE LA CONCEPCIÓN
 MEDINA



DIRECTOR DE SERVICIOS ADMINISTRATIVOS

SECRETARÍA DE EDUCACIÓN
 SISTEMA EDUCATIVO ESTATAL REGULAR
 BENEMÉRITA Y CENTENARIA
 ESCUELA NORMAL DEL ESTADO
 SAN LUIS POTOSÍ, S.L.P.

DR. JESÚS ALBERTO LEYVA ORTIZ

RESPONSABLE DE TITULACIÓN

MTRO. GERARDO JAVIER GUEL CABRERA

ASESOR DEL DOCUMENTO RECEPCIONAL

DRA. MONICA CAZARES CASTILLO

Agradecimientos

La construcción de este documento fue un trabajo arduo en el cual invertí, tiempo, esfuerzo, dedicación y entusiasmo, sin embargo, hubo personas que me apoyaron y que formaron parte de la elaboración de este documento. Por ello, quiero aprovechar este espacio para agradecer a todas esas personas que estuvieron antes, durante y después de la elaboración de este trabajo, resaltando su importancia y su papel dentro de mi vida y en este proceso de titulación.

Quiero comenzar agradeciendo a mi madre Nohemí Patricia González Mora, por ser la línea ferroviaria, que me condujo hasta donde estoy ahora, ella me formó con valores claros y concisos, sobre todo me inculco esa dedicación y amor por el estudio y el trabajo, sus palabras de ánimo y sus llamadas de atención durante mi vida fueron un pilar que, en momentos de agobio durante la construcción de mi documento, significaron una motivación para no desistir y dejarme vencer por la adversidad. Le agradezco por nunca dudar de mi capacidad y de siempre tener un consejo y una enseñanza que me enriquecieron para seguir con mi investigación, alegrándose siempre de los avances que he obtenido durante mi etapa de educación normal, así como en lo que respecta a este documento.

De igual manera, agradezco a mi madre por mostrarme las maravillas del ferrocarril, porque siempre compartió conmigo esa pasión por los trenes y lo que lo envuelve siendo una pieza fundamental para escoger el tema que compete a este documento y así imprimir mi pasión, que mi madre nunca juzgó y siempre me apoyo. Le agradezco también, el amor que me inculcó por la docencia, pues gracias a su labor tan solidaria, me hicieron darme cuenta de lo maravilloso que es compartir el conocimiento y ayudar a otros sin importar las circunstancias.

Por otro lado, quiero agradecer a mi pareja Alondra Montserrat Alfaro Gutiérrez, mi locomotora más importante y que siempre estuvo levantándome para seguir con la construcción de mi documento. Le agradezco en primer lugar, todo ese amor que siempre me ha dado y me demuestra día con día, el cual siempre me motiva a lograr cosas importantes y que dentro de la construcción de mi documento me doto de apoyo y fortaleza para no desistir en los momentos de crisis y me mantuvo en pie en los días en los que ni yo mismo sabía organizarme para la construcción de este.

En segundo lugar, quiero agradecerle por nunca soltar mi mano cuando mis ideas no eran claras, y renegaba mientras elaboraba mi documento, su aura de paz y tranquilidad así como su gran conocimiento, fueron pilares que sostuvieron mi eje para continuar escribiendo y que siempre que necesite de su ayuda, me dotaba de consejos, apoyo, y elogios ante lo plasmado en este documento, así mismo, quiero agradecerle por compartir esa fascinación y amor por los ferrocarriles, siempre alegrándose de mis triunfos y mis hallazgos en los resultados de esta investigación.

También me gustaría agradecerle, por enseñarme a ser resiliente, aconsejarme y darme la fortaleza para entender el porqué de las situaciones, siempre siendo mi impulso y mi motivación para seguir adelante con la construcción de mi documento. Agradezco esa solidaridad que siempre me ha demostrado ayudándome con ciertas estructuras metodológicas que integran este documento, así como también, agradezco su paciencia que siempre me mantuvo tranquilo y positivo ante las adversidades que se presentaron a lo largo de la elaboración de mi documento.

Finalmente, agradezco que me haya enseñado esa dedicación y compromiso que como la enfermera que es, siempre han sido una inspiración para mí, y me han recordado la importancia de la entrega y vocación en cada tarea que emprendemos.

De igual manera, me gustaría agradecer a mi hermana, Cinthia Ximena Mendoza González que siempre me demostró la valentía para afrontar los retos que se atravesaron en la construcción de mi documento, así como también la dedicación para realizar con calma y con empeño cada capítulo que lo integra, agradeciendo su apoyo incondicional, así como también, por inculcarme su pasión y amor por la docencia.

También de manera especial agradezco a mi abuelita Eva Noemi Mora García, por cada una de sus vivencias que me han ayudado a construir mis capítulos integrando elementos históricos que ella de su propio pie a vivido, le agradezco por enseñarme a tener fe y ser positivo ante los momentos adversos, así como también agradezco sus oraciones que fueron importantes para que Dios con su ayuda me diera la fortaleza para redactar este documento.

Por otro lado, agradezco cada una de sus palabras y sus enseñanzas de diversos temas históricos, los cuales fueron un motor y una motivación para ver la historia como una ciencia interesante y que me apasiona el conocerla y enseñarla. Así mismo, por compartir también mi sueño y amor por los caminos de hierro en donde ella siempre me habla de la majestuosidad que significan y que significaron para ella a lo largo de su vida.

De manera especial, agradezco a mi padre José Manuel Mendoza Trejo, que a pesar de que ya no esta en este plano terrenal conmigo, su aura de valentía y de astucia, así como ese don para poder solventar cualquier problema, estuvo presente dentro de la construcción de este documento y siempre me mantuvo tranquilo y avante de que podría sacarlo adelante sin importar esas circunstancias, y también le agradezco por enseñarme a ser una persona más relajada, entendiendo que poco a poco todo se compagina para sacarlo adelante y finalmente, por darme la vida y continuar con las encomiendas que siempre me hizo ver.

Finalmente, pero no menos importante, agradezco a mi asesora la Doctora Mónica Cázares Castillo, por darme todos los elementos metodológicos, que fueron el pilar para la construcción de mi documento, le agradezco por su guía constante, sus consejos, y su generosidad al compartir su conocimiento y experiencia. Su compromiso con la excelencia académica y su paciencia en cada etapa de este proyecto fueron invaluable para mí.

Le agradezco por despertar en mí, ese espíritu por la investigación y la inspiración para profundizar en cada aspecto de esta investigación, especialmente en momentos donde el camino parecía incierto y siempre supo dotarme de herramientas para construir de manera exhaustiva cada capítulo de mi documento. Gracias a su orientación, logré comprender y desarrollar un enfoque que le dio forma a esta tesis, permitiéndome explorar con profundidad las transformaciones de las clases sociales potosinas frente a la llegada del ferrocarril.

Agradezco sinceramente su dedicación y confianza en mí, así como la pasión con la que me transmitió su amor por la historia. Su acompañamiento fue clave para hacer de esta investigación un proceso enriquecedor.

El imaginario entre la tradición y el progreso: la llegada del ferrocarril a San Luis Potosí y sus implicaciones, 1888-1910

Índice

El imaginario entre la tradición y el progreso: la llegada del ferrocarril a San Luis Potosí y sus implicaciones, 1888-1910	8
1. Aparato teórico metodológico.	10
1.1 Introducción.....	10
1.2 Justificación del Tema	11
1.3 Objetivos	12
1.3.1 Objetivo General.....	12
1.3.2 Objetivos específicos.....	12
1.4 Hipótesis.....	13
1.5 Metodología.....	14
1.5.1 Análisis	14
1.5.2 Fuentes	14
1.6 Marco Teórico.....	16
1.7 Estado del Arte	20
1.8 Contenido de la Tesis.....	23
2. Capítulo I. Antecedentes del ferrocarril en San Luis Potosí	28
2.1 La aparición del Ferrocarril en Inglaterra y el modelo a replicar en el resto del mundo 28	
2.2 Antecedentes en la República Mexicana y previos del ferrocarril	33
2.3 La aparición del Ferrocarril Central Mexicano y Ferrocarriles Nacionales de México.38	
2.4 La ciudad de San Luis Potosí, previo al porfiriato y al ferrocarril.....	45
2.5 La llegada del Porfiriato y los primeros indicios de modernidad en San Luis Potosí ..51	
2.6 La estructura de San Luis Potosí, primeras ideas del ferrocarril	55
3. Capítulo II. El resoplar en el andén, la llegada del Ferrocarril a San Luis Potosí	58
3.1 Aparición del ferrocarril en San Luis Potosí, primeros imaginarios.....	58
3.2 Las concesiones en los caminos de hierro, un paso más hacia el progreso	63
3.3 Los hacendados, y los percances en la construcción de las líneas ferroviarias	67
3.4 La mano de obra extranjera en la edificación del ferrocarril en San Luis Potosí	72
3.5 El tramo final, la inauguración del tramo México-Laredo y la llegada oficial del ferrocarril a San Luis Potosí.....	77
4. Capítulo III. ¿Emisario del progreso? El imaginario colectivo de la sociedad potosina ante la llegada del ferrocarril	83

4.1	El imaginario de las clases sociales potosinas previo al ferrocarril	83
4.2	La mentalidad y la cultura a partir de la llegada del ferrocarril	90
4.3	Los símbolos del ferrocarril en la sociedad potosina.....	98
4.3.1	Estaciones.....	99
4.3.2	Fotografías	104
4.3.3	Política	109
4.3.4	Las Fiestas de Inauguración.....	112
4.4	La prensa y sus distintas posturas ante la llegada del ferrocarril	117
4.5	La comparativa del imaginario entre las distintas clases sociales	124
5.	Conclusiones	130
6.	Anexos	133
7.	Referencias	136
	Fuentes hemerográficas	136
	Referencias bibliográficas	136

1. Aparato teórico metodológico.

1.1 Introducción

El tema que compete analizar en esta tesis resulta ser muy importante para mí, pues va más allá de simplemente analizar lo que unos cuantos rieles y caminos de estos pudieron hacer, significar y realizar en la entidad potosina y en México. Desde mi infancia, el ferrocarril ha sido una parte fundamental de mi vida y siempre me ha parecido majestuoso. Su impacto me parece digno de admirar y rescatar, dado su realce característico. A lo largo de los años, mis ambiciones, metas, sueños y aspiraciones han cambiado, pero mi interés y pasión por el ferrocarril han permanecido inalterados.

Resulta muy interesante e importante de tratar porque considero que la repercusión que tuvo el ferrocarril en el desarrollo del país fue altamente relevante, ya que su aparición significó un sinónimo de progreso y modernidad para el México del siglo XIX; impactando la rutina diaria y mejorando la calidad de vida en múltiples aspectos, siendo el imaginario colectivo una vertiente de estudio que, al igual, que los demás aspectos tuvo una relevancia significativa para la construcción y la consolidación del ferrocarril en San Luis Potosí.

Aunque no tuve la oportunidad de presenciar el apogeo del ferrocarril en el siglo XX ni de comprender completamente su magnitud en la sociedad potosina de la época, nunca he dejado de lado mi interés por este tema. Al tener la oportunidad de construir un texto histórico que refleje mis ideas y sentimientos sobre el ferrocarril, no dudé en aprovecharla. Este trabajo busca transmitir mi pasión desde una perspectiva histórica, destacando cómo el ferrocarril resignificó la sociedad potosina durante un periodo de transición importante en el país.

Sin embargo, para mi tesis, decidí explorar una nueva vertiente que se relacionara al ferrocarril y para ello exploré la interpretación y análisis de los distintos imaginarios colectivos que se formaron durante su apogeo a finales del siglo XIX y principios del XX. Analizo cómo diversas estirpes sociales concibieron la llegada del ferrocarril y cómo se realizaron en su contexto, desde la mentalidad elitista porfirista de la época que promovía su postura sobre el ferrocarril, así como también de las clases bajas, puesto que estas, serían las que se vincularían directamente con la llegada de éste de manera más cotidiana. Este análisis va más allá de considerar al ferrocarril como un mero medio de transporte, proponiéndolo como un elemento que se consolidó como una parte rutinaria del día a día y como una esfera crucial de la nueva culturización en la época.

1.2 Justificación del Tema

El presente tema resulta de gran interés e importancia debido a la significativa repercusión que tuvo el ferrocarril en el desarrollo del país. La aparición del ferrocarril fue sinónimo de progreso y modernidad para el México del siglo XIX, generando un impacto profundo en el país al cambiar la rutina diaria en múltiples aspectos. El ferrocarril no solo mejoró la calidad de vida al transformar el transporte de personas, comercio, cultura y política, sino que también consolidó la línea de modernidad en San Luis Potosí.

Además de analizar el impacto progresista del ferrocarril, es fundamental identificar las distintas mentalidades de las sociedades rurales ante su aparición, especialmente considerando la mirada conservadora presente en la población potosina. El ferrocarril aportó significativamente a la historia del país, facilitando un salto cualitativo en la calidad de vida de los mexicanos, particularmente en el ámbito campesino, donde las rutas ferroviarias ofrecieron nuevas oportunidades de crecimiento y mejora.

La principal contribución de este trabajo es evaluar la repercusión del ferrocarril en la sociedad de la época, destacando las diversas perspectivas e imaginarios que surgieron en San Luis Potosí. Se pretende rescatar los pensamientos tanto progresistas como tradicionalistas frente a la llegada de este innovador medio de transporte, ofreciendo una visión comprehensiva de su impacto en la transformación social y cultural del estado. Para alcanzar los objetivos de esta investigación, planteé una serie de pautas que guiarán la composición del texto, asegurando que la tesis refleje el sentido y propósito que quiero lograr con mi estudio.

1.3 Objetivos

Como mencioné anteriormente, esta tesis se centra en la interpretación y análisis de los diversos imaginarios colectivos que surgieron con la llegada del ferrocarril. El objetivo general que estructura la composición de los capítulos de esta tesis es el siguiente:

1.3.1 Objetivo General

Analizar el impacto del ferrocarril en el imaginario colectivo de la población de San Luis Potosí durante el porfiriato.

La finalidad de este objetivo es comprender cómo fue el primer impacto de la población al entrar en contacto con la majestuosidad del ferrocarril. ¿Hubo incertidumbre? ¿Qué emociones fueron las que permearon en la sociedad potosina? ¿Modificó la incursión del ferrocarril en sus vidas cotidianas? ¿Qué retrasos o progresos trajo consigo el fenómeno del ferrocarril a sus sectores sociales? Estas son algunas de las preguntas que pretendo responder en los siguientes capítulos en relación con mi objetivo.

1.3.2 Objetivos específicos

-Describir el contexto histórico de la aparición del ferrocarril, su desarrollo y su llegada a

México, así como contextualizar el momento político en el que llega al país.

-Describir el contexto histórico en que llega al estado potosino y contextualizar el momento político que vivía San Luis Potosí.

-Analizar los discursos que se encontraban en la prensa en referencia al ferrocarril, así como los descritos por otros investigadores que han acudido a mayor número de fuentes; así mismo, analizar las imágenes que se lograron rescatar para construir el imaginario colectivo en torno al ferrocarril y su influencia en la vida cotidiana de la sociedad potosina.

Considero que describir el contexto histórico es crucial en primera instancia para entender la nueva composición de la sociedad potosina, acostumbrada a una rutina conservadora que había prevalecido durante la construcción del México independiente. Analizar el impacto del ferrocarril en esta forma de cultura, con sus costumbres y tradiciones, resulta especialmente interesante. Asimismo, es importante examinar el papel que jugó el ferrocarril y cómo el imaginario colectivo previo a su llegada se fue transformando gradualmente hasta consolidarse en lo que actualmente conocemos y concebimos como un ferrocarril en nuestro imaginario.

1.4 Hipótesis

El fenómeno del ferrocarril representó parte de la composición social mediante la construcción paulatina de un imaginario colectivo con la llegada del ferrocarril, que se crea en dos sentidos desde los sectores sociales; por una parte, una élite que lo veía como el símbolo del progreso, y por otra parte, el sector campesino como una amenaza a sus tradiciones.

1.5 Metodología

1.5.1 Análisis

Para conseguir la finalidad de esta investigación, he optado por realizar un análisis metodológico de la comparación, el cual, “es un procedimiento de comparación sistemática de objetos de estudio que, por lo general, es aplicado para llegar a generalizaciones empíricas y a la comprobación de hipótesis” (Nohlen, 2020, p 43). Para el caso de esta investigación, la valoración comparativa se aplicará desde los hallazgos empíricos. El hecho de comparar se podrán identificar similitudes y contrastes de los grupos sociales que serán parte de las vertientes de estudio, siendo el eje principal u objeto de estudio “el ferrocarril en San Luis Potosí” y los ejes transversales los grupos que se vieron involucrados en el imaginario colectivo: la élite potosina porfiriana y los sectores bajos como los campesinos.

1.5.2 Fuentes

Las fuentes que he consultado son de tipo hemerográfico como el periódico *"El Estandarte"*, creado por Primo Feliciano Velázquez, un historiador reconocido de San Luis Potosí. Este periódico incluye notas de actualidad de la época y procesos históricos importantes, mostrando un panorama de esperanza, aunque a la par termina inclinándose por una vertiente más conservadora en relación con el ferrocarril, por consiguiente, permite entre ver un poco del pensamiento conservador de la época y de los autores de las diversas notas que ahí se plasman. Las gacetillas del periódico apegadas a esta vertiente conservadora ofrecen una visión sobre la percepción social de la llegada del ferrocarril, aspecto que será analizado en esta tesis.

Siguiendo por la línea de las fuentes hemerográficas que he consultado, se encuentra el periódico *"El correo de San Luis"* un periódico que en una comparativa de ideales con relación al anterior, este se centra en un tinte más abierto ante la idea del progreso que San Luis Potosí

presentaba, a su vez, muestra una relación cordial con el gobierno de Diez Gutiérrez, lo cual permite entender el porqué de la vertiente que este periódico se centre en un ideal de progreso que inmediatamente se apegó a la llegada del ferrocarril al estado. El periódico fue creado por Jesús Ortiz del cual no he encontrado gran información sobre su trabajo, sin embargo, ha fungido como el principal creador del periódico y que a su vez sus gacetillas y noticias ha dejado a puerta abierta a conocer como fue la otra vertiente más progresista de su análisis.

A su vez, siguiendo por esta línea de fuentes hemerográficas, he utilizado el periódico de *“El Contemporáneo”* el cual también muestra una postura ante los diversos acontecimientos de la llegada del ferrocarril al estado, dejando ver dudas, inquietudes y otras situaciones que rodean a los caminos de hierro por parte de la población, lo cual me permite tener un mayor acercamiento hacia la rutina diaria de los ferrocarriles ya establecidos en San Luis Potosí.

En lo que respecta a las fuentes primarias encontradas, utilicé un compendio escrito por la Escuela Industrial Militar titulado *“Opiniones de la Prensa sobre las fiestas de Inauguración del Ferrocarril Nacional”*, en esta complicación se reúnen ciertos fragmentos del Periódico Oficial del Estado, en donde se deja ver la postura de la prensa ante los festejos de la inauguración del ferrocarril, así como también fotografías y memorias de trabajadores de la época con la llegada de los caminos de hierro.

De igual manera, en el sitio encontré un documento titulado Colección de leyes y decretos de los años 1877 y 1879. *Presupuesto de Gastos para el Año de 1878 (1878) estatutos para la compañía constructora del ferrocarril de esta ciudad al puerto de Tampico.*

En él, se plasman los requerimientos que el gobernador del estado Carlos Diez Gutiérrez estableció para que el ferrocarril se asentara en San Luis Potosí, dejando claras las funciones que

las compañías que tenderían los rieles a lo largo de la entidad deben cumplir para su correcto funcionamiento. Esta fuente me permite conocer a nivel estructural el funcionamiento de las concesiones y lo que supondría más adelante en la consolidación del ferrocarril.

Para la recopilación de fuentes primarias documentales se acudió al Archivo Histórico del Estado “Lic. Antonio Rocha Cordero”, al Centro de Documentación Histórico “Lic. Rafael Montejano y Aguiñaga” de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí, al archivo histórico “Ramón Alcorta” del Museo Francisco Cossío y a la consulta en línea de la Hemeroteca Nacional de México de la Universidad Nacional de México.

1.6 Marco Teórico

Si bien, el tema del ferrocarril ha sido investigado desde diferentes perspectivas y distintos momentos, considero que mi aporte puede sumar otra vertiente más a las perspectivas ya existentes; es por ello que el concepto de imaginario, será la vertiente en la que construiré parte de mi tesis, pero antes de concretar una definición de lo que es el imaginario, se debe comprender el cómo pretendo abordar a lo largo de mi tesis, utilizando distintas variables que permitan tener un campo más amplio de lo que es dicho imaginario.

Como primera instancia, hay que entender que el imaginario colectivo “dota, orienta, da cuenta del ser social y del posicionamiento de los sujetos como parte de una sociedad. Los imaginarios son producto de momentos culturales e históricos específicos, delimitados así por el espacio vivido del cual son testigos” (Lourdes & López, 2022, p. 43) Es decir, el imaginario colectivo, en la mayoría de las veces es construido por la misma sociedad en sí, la cual a través de ciertos elementos propios de ellos, van constituyendo el imaginario colectivo y que poco a poco se convierte en un nuevo estilo de vida que se termina adoptando y acoplando a las necesidades de ese espacio, o de

esa sociedad.

En la cuestión del ferrocarril y el imaginario, se ligan estrechamente de manera directa, pues con su aparición de este en las comunidades, los espacios, las formas, los símbolos y la cultura, comenzaron a cambiar gracias a su llegada pues ciertamente integró elementos que prácticamente eran novedosos tanto a nivel estructural como a nivel cultural para así construir y elaborar ese nuevo imaginario que construyó y constituyó al ferrocarril tanto en México como en San Luis Potosí.

Otro aspecto por considerar dentro de la construcción de este imaginario, es el de la modernidad, una modernidad que se conjuga con la etapa histórica en la apareció el ferrocarril, y que desde hacía tiempo antes “era un eje central en el discurso de la “gran prensa” de la ciudad de México” (Elizundia, 1999, p. 41), este concepto tuvo interpretaciones diversas durante el siglo XIX pues existía “una actitud más cauta, escéptica y crítica sobre las supuestas bendiciones científicas y tecnológicas de la modernidad” (p. 43), esto porque gran parte del sector católico desaprobaba ideas que fueran en contra de lo que la iglesia dictaminara. Sin embargo, la modernidad trasformaría esta idea con el pasar de los años, luego de los eventos históricos que se suscitaron, pues ahora

“La modernidad se traducía [...] en el de la construcción de grandes obras públicas de utilidad y ornato; en el campo de la eficiencia militar; en el desarrollo de las comunicaciones por aire y tierra; en el culto a la estadística y en la necesidad de reglamentaciones jurídicas; en el descubrimiento del hombre, de sus orígenes y sus potencialidades” (p.44)

Gracias a esta nueva concepción de lo que respecta a la modernidad los gobiernos porfiristas y en este caso en San Luis Potosí, el Gutierrista, pudieron llevar a cabo los avances como lo fue la llegada del ferrocarril y gracias a ello este concepto se convirtió en “sinónimo en este imaginario

social de progreso material, civilización y cultura” (p.44)

Por otro lado, los símbolos como parte de la construcción de un imaginario forman un papel muy importante, ya que se ligan estrechamente con los objetos o formas que rodean en este caso al ferrocarril tal como mencionan Lourdes & López (2022), “los lugares reflejan las transformaciones, el nivel de progreso o desarrollo que se pueda experimentar en una ciudad por sus ciudadanos, dependiendo del uso que se les dé”. Para simplificar este aspecto y ver su relación con los símbolos; la construcción de las estaciones, así como su composición interna, poco a poco se fueron convirtiendo en símbolos que la sociedad tanto de clase baja como de clase alta, fueron entendiendo como una característica propia; y dichas características fueron más allá de simplemente aspectos materiales, sino que también esos símbolos se fueron transformando en ideologías las cuales formaron parte del imaginario colectivo en la llegada del ferrocarril en San Luis Potosí.

En el estudio del imaginario, las mentalidades desempeñan un papel fundamental al reflejar los pensamientos predominantes de una época. Estas mentalidades pueden estar asociadas tanto a corrientes progresistas como conservadoras, influyendo en la percepción y comportamiento de las sociedades. En el contexto de San Luis Potosí, la llegada del ferrocarril supuso un cambio significativo en las mentalidades locales. Este medio de transporte no solo alteró la infraestructura física de la ciudad, sino que también reconfiguró los imaginarios colectivos y simbologías existentes. Durante este periodo, las mentalidades de las sociedades fueron desafiadas y transformadas.

El ferrocarril introdujo nuevos símbolos y significados que modificaron gradualmente la percepción de la sociedad sobre los caminos de hierro. Estos cambios en los imaginarios colectivos

desempeñaron un papel crucial en la evolución de las mentalidades, dado que, "los imaginarios son elementos necesarios, además, para lograr la interacción social" (p. 43).

Siguiendo con la construcción de los imaginarios colectivos; la identidad cultural emerge como un componente crucial de estos. Según Giménez (2010), "la identidad ha sido siempre una necesidad y una presencia rutinaria en todos los tiempos y en todas las sociedades". Esta identidad cultural no solo facilita la construcción social, sino que también promueve una mentalidad colectiva que fomenta la armonía y la convivencia.

La llegada del ferrocarril a San Luis Potosí representa un punto de inflexión en la configuración de la identidad cultural de la región. Este avance tecnológico no sólo transformó el paisaje físico, sino que también reconfiguró los imaginarios colectivos, incitando a una nueva concepción de la identidad cultural. Con el ferrocarril, surgieron nuevos símbolos y significados que, al integrarse en la sociedad, promovieron interpretaciones renovadas de dicho imaginario. Las ideologías y los símbolos asociados a esta innovación tecnológica comenzaron a consolidarse, alterando gradualmente la percepción e identidad de la comunidad.

Siguiendo con otro de los aspectos más importantes de la llegada del ferrocarril y que también configura la construcción del imaginario colectivo, aparecen las ideologías, las cuales se pueden definir como

Una forma básica de cognición social compartida por los miembros de un grupo, que representa la identidad del grupo, las acciones del grupo y sus objetivos, las normas y valores del grupo, las relaciones con otros grupos y la presencia o falta de los recursos del grupo. (Van Dijk, 2015, p. 53)

La introducción del ferrocarril a San Luis Potosí alteró profundamente las ideologías que habían sido construidas a lo largo de los procesos históricos de la ciudad. Este nuevo medio de transporte

replanteó las formas de vida, la manera de trabajar y las dinámicas de convivencia en sociedad. El ferrocarril se erigió como un punto de inflexión en el desarrollo colectivo de la sociedad, actuando como un catalizador de cambio en las ideologías preexistentes. A medida que el ferrocarril se integraba en la vida cotidiana, las ideologías comenzaron a evolucionar, reflejando las nuevas realidades económicas, sociales y culturales que este avance tecnológico introdujo.

Este marco teórico establece las bases para la presente tesis, cuyo enfoque central es la construcción del imaginario colectivo en torno a la llegada del ferrocarril a San Luis Potosí. La investigación se centra en cómo este imaginario se forma a partir de diversos elementos, como símbolos, identidad cultural, ideologías y mentalidades, en el contexto histórico particular de la ciudad, por otra parte, comprender plenamente su impacto, es fundamental analizar los símbolos y significados que emergieron con este avance tecnológico. Estos símbolos, junto con la identidad cultural de la región, influyeron en la manera en que la sociedad percibió y asimiló el ferrocarril.

Además, las ideologías y mentalidades de la época jugaron un papel crucial en la configuración del nuevo imaginario colectivo. La interacción de estos elementos permitió una reinterpretación de las normas y valores sociales, facilitando la integración del ferrocarril en la vida cotidiana y redefiniendo las relaciones sociales de la ciudad.

1.7 Estado del Arte

El estudio del ferrocarril presenta un tema de gran interés y complejidad debido a las múltiples vertientes y enfoques que diversos autores han planteado. Esta diversidad de perspectivas ofrece gran cantidad de información que puede ser adaptada para abordar el tema de investigación propuesto en esta tesis. Para ello, he realizado una búsqueda exhaustiva de fuentes que se relacionan estrechamente con los principales aspectos a tratar.

Uno de los principales referentes en este campo es la historiadora Luz Carregha Lamadrid, especialista en historia del siglo XIX con un enfoque en la historia económica y política. Carregha ha producido documentos significativos sobre el ferrocarril, destacando entre ellos "*¡Ahí viene el tren! Construcción de los ferrocarriles en San Luis Potosí durante el porfiriato*". Este trabajo narra los eventos más importantes previos al desarrollo del ferrocarril en San Luis Potosí, describiendo cómo se consolidaron los caminos de hierro y los lineamientos establecidos por el estado. Además, ofrece una comparativa del impacto social antes y después de la llegada del ferrocarril.

Otro trabajo relevante de Carregha es "*Camino de Hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí*", que explora las funciones sociales de las estaciones del ramal México-Laredo y su relación con la población, especialmente campesina. Este aspecto será fundamental en mi tesis, que se centrará en el impacto social del ferrocarril en las comunidades rurales.

La obra "*¡Ya llegó el tren! Fiestas de Inauguración de los ferrocarriles en San Luis Potosí, 1888-1902*" también resulta crucial, ya que documenta los eventos culturales y las visiones ideológicas de diferentes clases sociales durante las inauguraciones del Ferrocarril Central Mexicano. Esta fuente permite realizar comparaciones entre las percepciones de las élites y las clases bajas, ampliando la comprensión del impacto del ferrocarril en la sociedad potosina.

Por otro lado, el padre Rafael Montejano Aguiñaga, en su libro "*Las fiestas inaugurales del Ferrocarril Nacional Mexicano*", ofrece una mirada más humanizada de las festividades, complementando la narrativa con poemas y microhistorias de los protagonistas. Este enfoque proporciona material adicional para comparar las experiencias de diferentes clases sociales, reafirmando el tema principal de mi tesis.

A su vez, el autor Luis Edgardo Coronado Guel en su obra *“La alameda potosina ante la llegada del ferrocarril. Espacio, poder e institucionalización de la ciudadanía moderna en San Luis Potosí, 1878-1890”*, plantea la creación de un nuevo imaginario a raíz de la aparición del ferrocarril en este emblemático espacio de la mancha urbana de la sociedad potosina, en donde la construcción de dicho imaginario, se conjugaría con ese espacio para que paulatinamente, el ferrocarril se convirtiera en una forma de vida que quedaría marcada para siempre en la entidad gracias al uso de este espacio, y gracias al análisis de Coronado Guel, mi acercamiento hacia el imaginario colectivo que se creó en torno al gigante de hierro, se puede ver enriquecido gracias a sus posturas.

Finalmente, los puntos que manejan estos autores tocan partes interesantes en lo que a imaginario colectivo se refiere, Luz Carregha es una fiel investigadora del ferrocarril y plantea en sus diversas obras, toda la estructura política y económica de la llegada de este avance tecnológico, así como también considera ciertos aspectos culturales y sociales que se relacionan con la vertiente histórica que investigo, como lo es el imaginario colectivo. Por otro lado, la postura que maneja Coronado Guel, da un golpe de autoridad en relación con la vida cotidiana en San Luis Potosí, con la aparición de la estación de la alameda Juan Sarabia, un espacio de encuentro social que hasta la actualidad ha seguido funcionando como eso. Sin embargo, el aporte que brinda a la construcción del imaginario me resulta interesante de comprender, pues da una versión distinta que puede sumar a la parte de mi investigación la cual se apega principalmente a este tema.

Mi aportación busca tener una diferencia a la que estos autores han dado sobre el ferrocarril, si bien he referido que parte de sus textos han hecho alusión a ciertas partes que tienen que ver con el imaginario colectivo; mi aportación busca centrarse de lleno en ese imaginario colectivo en relación con la llegada del ferrocarril, integrando elementos propios de la construcción del

ferrocarril, como lo son los símbolos, la identidad cultural, las mentalidades, las ideologías, y la nueva identidad que se creó a partir de la llegada de este novedoso medio de transporte, y dándole una interpretación propia en base a lo investigado en fuentes. Es por ello por lo que me apoyo de la información de estos autores, pues gracias a ellos, tengo esa vertiente histórica que me ayuda a poder interpretar parte del imaginario colectivo y poder formar una investigación diferente a las aportaciones ya existentes.

1.8 Contenido de la Tesis

Esta investigación se compone por varias partes que se integran para una comprensible lectura; el primer capítulo contiene el marco teórico metodológico, en el que manifiesto principalmente el tema y el porqué de mi elección. Es así como explico mediante la justificación los precedentes que me llevan a defender la postura que quiero dar de mi tema y en el que demuestro el por qué es importante analizar el tema de la llegada del ferrocarril a San Luis Potosí, y aunque se ha estudiado desde varias vertientes. Sin embargo, resalto mi aportación para el estudio del tema. Posteriormente expongo los objetivos que regirán su construcción en sí; por lo tanto, al describir el objetivo principal de mi investigación y lo que quiero lograr con ello, describir la funcionalidad de mis objetivos específicos, la relación que va a tener con el imaginario colectivo que implicó la llegada del ferrocarril a San Luis Potosí, así como también comprender la estructura de la ciudad previo y posterior a la llegada de este, dando pie a los siguientes apartados que se van a vincular con mi objetivo principal. También declaró la hipótesis que argumenta al fenómeno del ferrocarril como una representación de la composición social mediante la construcción de un imaginario colectivo, creada desde los sectores sociales; por una parte, una élite que lo veía como el símbolo del progreso, y por otra parte, el sector campesino como una amenaza a sus tradiciones; por lo tanto, la justificación y la hipótesis muestra mi interés y la manera en la que busco darle relevancia

a un tema que si bien ha sido investigado desde distintas vertientes, hago hincapié en que no se deje de investigar sus otras muchas vertientes, entre ellas, el análisis del imaginario colectivo creado a partir de su llegada.

Otro de los elementos que componen el documento, son el marco metodológico en donde explico cómo analizaré las fuentes; gracias a la metodología me permite construir desde mi propia interpretación y mirada a las fuentes históricas, una percepción de la llegada del ferrocarril a San Luis Potosí, integrando las fuentes, he construido los capítulos y que a su vez, me permitió tener un mayor acercamiento al imaginario colectivo desde la parte metodológica y el marco teórico que me ayudó a explicar los conceptos teóricos que fueron el elemento medular en la construcción de este documento. Se plantea cómo es que el imaginario colectivo juega un papel importante en la estructuración de una sociedad, y a su vez las distintas variables que se derivan de dicho imaginario, encontrando elementos como los símbolos, las mentalidades, la identidad cultural, las emociones etc. Siendo que gracias a comprender estas ramas se puede tener una aproximación más cercana a lo que corresponde un imaginario colectivo y que es el principal parteaguas de este texto y la aportación que pretendo dar al mismo.

El estado del arte, uno de los pilares teóricos que forman parte de la construcción de este escrito, en éste se describen a los diversos protagonistas que han tenido una relación directa con el tema ferroviario en San Luis Potosí, así como también algunos que, a nivel nacional, han tenido una participación con el análisis histórico de la llegada del ferrocarril a México. Las investigaciones que los autores realizaron en torno al ferrocarril apoyaron a mi investigación a tener un conocimiento del contexto del fenómeno y del momento histórico, así como un

acercamiento a ese imaginario que se creó a partir de la aparición del ferrocarril, y comprender qué elementos aportaron para la construcción de ese imaginario.

Por otro lado, el capítulo dos trata sobre los primeros antecedentes de la llegada del ferrocarril a San Luis Potosí desde un contexto internacional y que poco a poco se va convirtiendo en un local; en este segundo capítulo, se explora la aparición del modelo de líneas ferroviarias desarrollado en Inglaterra como un pionero en la incursión de los ferrocarriles del mundo, a su vez, plantea el panorama en el que México se encontraba previo a las primeras ideas de construcción de líneas ferroviarias sólidas así como los acontecimientos que trascendieron para que paulatinamente este suceso de modernidad se hiciera realidad.

De igual manera, dentro de este capítulo, viene plasmado, la aparición de las empresas más importantes que controlaron las funciones del ferrocarril, el Ferrocarril Central Mexicano y Ferrocarril Nacional Mexicano, los cuales van a ser los principales protagonistas en el desarrollo, funcionamiento y todo lo relacionado a los caminos de hierro, dentro de este contexto exploró su aparición, su función y parte de su culminación después del periodo porfirista.

Finalmente, el capítulo muestra la vida previa al ferrocarril en el estado de San Luis Potosí, ciertas posturas que la entidad tomó durante el desarrollo de los hechos, así como también la reconfiguración del estado luego de la llegada del porfiriato. Aunado a ello, aparece la llegada de las primeras ideas del ferrocarril en la entidad y el desarrollo de su construcción, elementos que vienen plasmados en este capítulo.

A su vez, el capítulo tres desarrolla y propone, a partir de un panorama más centrado, la construcción del ferrocarril San Luis-Tampico y todas las implicaciones que este tuvo a lo largo de su construcción; en él se plasma la idea de un ferrocarril capaz de comunicar a San Luis Potosí

con uno de los puertos más importantes del país, además dentro del capítulo, se narra el proceso que derivó su construcción, teniendo en cuenta ciertos elementos que fungieron como parteaguas en la construcción de esta línea ferroviaria.

Temas como el de las concesiones o el de las haciendas, son elementos que invitan a entender la construcción del ferrocarril y que dentro de este capítulo, se toca el papel que ambas desempeñaron para fungir como los agentes principales en la construcción de los caminos de hierro, aunado a esto los trabajos y los trabajadores que rodearon al ferrocarril, engloban otro elemento en el que se puede visualizar de manera más cercana como era el día a día dentro de la construcción de los ferrocarriles, y lo que esto implicaba, además de mostrar las diferencias y el choque ideológico con la intervención de la mano de obra extranjera dentro de estas obras.

Finalmente, dentro de este capítulo como tema final, se toca la inauguración de la línea San Luis-Tampico, así como sus diversas festividades y parte de su repercusión en la sociedad potosina, dejando ver la llegada del progreso a la entidad y colocando a San Luis Potosí dentro del mapa como un estado competitivo. Entendiendo al progreso como un progreso tecnológico en el que se centre en “el aumento del poder humano para controlar y crear la realidad. Este proceso tiene dos dimensiones: el crecimiento de la eficiencia de los sistemas técnicos y su extensión a través de la innovación” (Quintanilla, 1997, p. 377). Además, en este capítulo, se toca parte de la construcción de un imaginario a partir de la llegada del ferrocarril, así como el paulatino crecimiento de la ciudad a partir de su llegada.

Por último, el cuarto capítulo está enfocado al nuevo imaginario colectivo que se creó a partir de la llegada del ferrocarril, en él, se engloba la mirada de la clase de la élite en el estado, así como su postura previa a la llegada del ferrocarril, aunado a ello, se realiza el mismo análisis con las

clases sociales bajas, los cuales mostraban una mirada distinta a la clase más económicamente alta. Dentro del capítulo, se engloban símbolos que representaron una conjugación en la construcción de un nuevo imaginario; estaciones, fotografías, política, las mismas fiestas de inauguración, son una muestra de elementos simbólicos claros que se describen dentro de este un subtema de este capítulo. También el papel que jugó la prensa dentro de la construcción del ferrocarril es interesante de analizar pues en ella se percibe la balanza a la que ellos se inclinaban y a dónde querían dirigir su postura hacia la llegada del ferrocarril.

Finalmente, el capítulo cierra haciendo una balanza en la que se compara las distintas mentalidades que se formaron a raíz de la llegada del ferrocarril, en donde se asienta más la participación de cada sector social y su aporte a la construcción de un ferrocarril más centrado y con ideas y fauces para crecer.

En la parte final de este documento, se engloban las conclusiones en donde se plasma un cierre a todos los acontecimientos marcados dentro de los capítulos, así como también un cierre a los hallazgos que descubrí en mi vista a los archivos, bibliotecas, entre otras, y tratando de dar un panorama final a los temas analizados.

Los anexos también forman parte importante de la estructura del documento, por lo que al final de este se incluyen una serie de anexos en donde se plasman las fotografías utilizadas en este documento.

Para cerrar el documento, se incluye la bibliografía con la cual fue construido mi documento resaltando las fuentes primarias y secundarias.

2. Capítulo I. Antecedentes del ferrocarril en San Luis Potosí

2.1 La aparición del Ferrocarril en Inglaterra y el modelo a replicar en el resto del mundo

La construcción del ferrocarril no solo cambió la vida cotidiana de la sociedad, sino que cambió la manera de ver la vida en el mundo.

Para entender la llegada de un sistema tan maravilloso y a la vez complejo como lo es el ferrocarril es interesante plantear cómo es que apareció por primera vez en el mundo; siendo que “el ferrocarril fue identificado con el progreso desde su aparición en Inglaterra.” (Carregha, 2003, p. 17) Esto a consecuencia de que después de la primera Revolución Industrial se consolidó al ferrocarril como un método de transporte novedoso que venía a sustituir en cierta medida a los métodos tradicionales contemporáneos de la época.

Sin embargo, el surgimiento del ferrocarril viene acompañado de ciertas pautas que marcaron su llegada en el mundo; retomando el proceso de la primera Revolución Industrial (1760-1840) prácticamente fue un proceso primitivo, pues “la aplicación de ideas y recursos sencillos (a menudo ideas viejas de siglos), normalmente nada caras, podía producir resultados sorprendentes” (Hobsbawm, 1968, 1977, p. 3). Por lo que las innovaciones más allá de fungir como tales se centraron en la “ciencia y la tecnología que durante tanto tiempo habían estado a su alcance y en el amplio mercado que se abría a los productos, con la rápida caída de costos y precios” (p. 3). De esta manera y rápidamente, grandes empresarios de la época comenzaron a ver en los avances tecnológicos una idea de crecimiento y de impulso a la industria de la época resultando en las invenciones que vendrían a revolucionar al mundo.

El surgimiento de la máquina de vapor es el antecedente que compete a la llegada del ferrocarril, pues gracias a su invención fue que se pudo concretar la aparición de este medio de transporte. La

creciente demanda de los medios de producción que se desembocaban dentro de esta primera etapa, fueron orillando a que se buscaran nuevas formas de optimizar dicha producción, fue así como James Watt, ingeniero escocés, desarrolló en 1765 la máquina de vapor, dicha máquina tenía una característica particular, y es que “en lugar de condensar el vapor dentro de un cilindro puso éste en comunicación con un depósito en donde se lograba su condensación” (Palacios, 2004, p. 103). Poco a poco la máquina de vapor comenzó a tener repercusiones importantes dentro de la industria y de la cotidianidad de la población inglesa pues “entre otras ventajas, su bajo consumo de energía en comparación a la máquina atmosférica [...] se plasmó en su comercialización” (p. 103).

Con la amplia adquisición de las máquinas de vapor, y su utilidad práctica permitieron que dentro de este contexto la explotación de las minas resultara más eficiente pues “el camino a la máquina de vapor [...] utilizó sus versiones mejoradas para caballetes de cabria a partir de 1790 y sobre todo inventó y desarrolló el ferrocarril” (p. 9), un ferrocarril que aún era incipiente y que surgió como una necesidad para la rápida explotación de las minas, pero que sin embargo, fungiría como el precursor para que otros ingenieros lo retomaran más adelante y lo consolidaran como un importante medio de transporte que se replicaría en el resto del mundo.

Retomando el tema del ferrocarril y teniendo como premisa este antecedente, su llegada implicó un cambio de vida para la población tanto de élite como rural, siendo esta última la que recibiría el mayor impacto de los imponentes caminos de hierro que paulatinamente tomarían fuerza en toda Europa, y es que, con su llegada, el ferrocarril conectaría “los nodos de mayor demanda: grandes centros urbanos, centros de producción industrial o puertos”. (Álvarez, 2015, p.76) lo cual, para la gente obrera, su principal demanda se centraba en sus propias producciones y exportaciones, lo que representaría un giro radical, ya que las “antiguas” formas de comercializar productos pasarían a tener un papel secundario gracias a la llegada de los ferrocarriles, pero ¿Cómo surge esta idea?

Richard Trevithick fue el principal pionero de esta industria, el ingeniero escocés “desarrolló en 1801, una locomotora de tamaño real en la que planeaba transportar pasajeros”, (Valencia, 2001, p. 128) dicha idea fue presentada al gobierno londinense de la época como un medio de transporte para las carreteras y calles de la ciudad, aunque la idea de Richard y su gran potencial intelectual le hicieron replantearse esta idea, perdiendo “interés por la locomoción a vapor con las carreteras y dedicó su genio a desarrollar una locomotora para los rieles” (p. 128).

Gracias a la brillante idea de Trevithick más personajes célebres de la época se le terminaron uniendo a su proyecto y es que ingenieros como Richard Reynolds construyeron “en 1767 los primeros rieles de hierro fundido y otro inglés, Jessop, creó el corte transversal de riel en forma de hongo que utiliza en la actualidad” (p. 128).

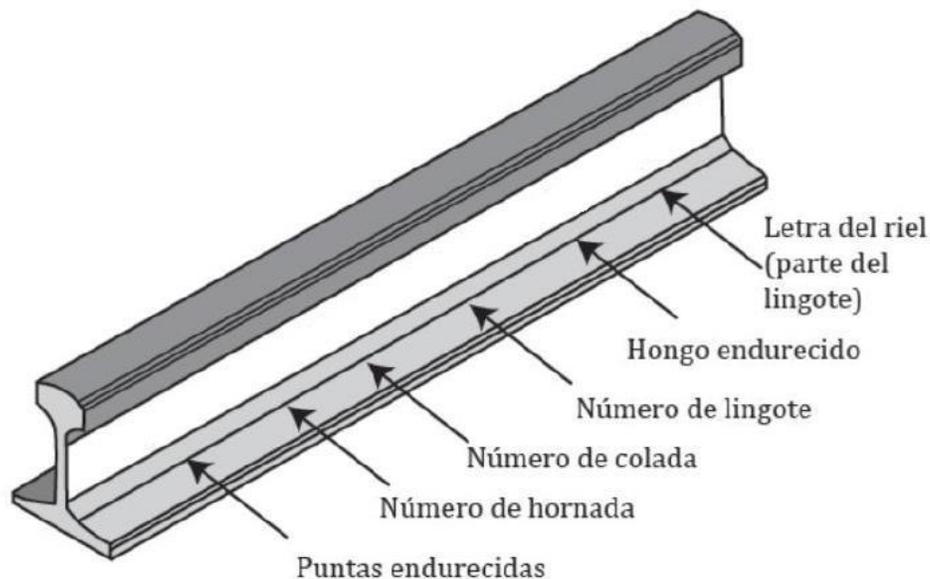


Ilustración 1 Ejemplo de corte transversal de riel, tomado: NORMA Oficial Mexicana NOM-003-ARTF-2023, Sistema Ferroviario-Seguridad-Clasificación y Especificaciones de Vía. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5728410&fecha=24/05/2024#gsc.tab

Gracias a la invención de estos avances por parte de los ingenieros, el rumbo de los primeros caminos de hierro comenzó a trazarse; y es que poco a poco el proyecto fue atrayendo a propios y extraños que tenían o sentían esa intriga por la manera en la que la palabra “ferrocarril” tomaba fuerza con mayor frecuencia. La dura influencia de la segunda revolución industrial comenzaba a dar sus primeros pasos en la invención de nuevos elementos que facilitarían la mano de obra y que, ellos sin saberlo, tomarían un papel protagonista para los demás países del mundo y para la posteridad.

El proyecto del escocés otra vez tenía la atención de los londinenses, y es que “en 1808 construyó en la plaza Euston un “circo de vapor”: un pequeño circuito de vías sobre el cual se movía la locomotora con algunos vagones para los viajeros” (p.p. 128-129). La atracción atrapó por completo a los pobladores, el manejo de un circo como un medio simbólico para atraer la atención de los participantes fue sensacional, pues gracias a la utilización de un medio de entretenimiento, logró que su proyecto viera las primeras interacciones con una sociedad curiosa, que ciertamente se encontraba dividida por la progresión y el conservadurismo sin embargo Trevithick, había encontrado la manera de que el sistema ferroviario empezará a concebirse y que a su vez, esto le diera un respiro de progreso al Reino Unido.

Lamentablemente, un proyecto de esta magnitud conllevaba tener un plan sólido y una inversión cuantiosa, y Trevithick no contaba con parte de los requerimientos para llevar a cabo su proyecto, además, sucumbiría ante situaciones de la vida que no se pueden contrarrestar. Tristemente murió por la enfermedad de “fiebre tifoidea” (p. 129) sin ver su proyecto realizado, sin embargo, las bases ya estaban bien cimentadas para que ese proyecto ambicioso que tanto había anhelado, por fin se consolidaran en el primer ferrocarril del mundo.

Los años pasaron y otros grandes ingenieros con ambición de fortalecer el proyecto que el escocés había dejado cimentado, comenzaron a ver la luz. Otro nombre que tomaría fuerza dentro de la industria ferroviaria fue el de George Stephenson un ingeniero al que habían llegado a sus oídos el proyecto que Trevithick había dejado, y que sin pensarlo pondría de su mano, bolsillo y conocimiento para que las primeras líneas ferroviarias se hicieran una realidad. Stephenson, logró construir una segunda locomotora de vapor “que trabajaba más racionalmente, pues había aumentado el rendimiento de la máquina de vapor haciendo retornar a la caldera al vapor del escape”. (p. 129). El proyecto llamó la atención y en 1830 construyó “los dos primeros caminos de hierro establecidos en Gran Bretaña, y destinados a pasajeros; el de Stockton a Darlington y el de Liverpool a Manchester” (p.129).



Ilustración 2 Litografía del ferrocarril de Liverpool y Manchester cruzando el canal de Bridgewater en Patricroft, por A. B. Clayton, Tomado: Wikipedia Enciclopedia Libre. https://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril_de_Liverpool_y_Manchester

Gracias a la consolidación de estos caminos de hierro, y la fuerte aceptación que el pueblo inglés tuvo en relación con estos, dieron pauta para que el ferrocarril comenzará a replicarse por todo el mundo, y que el sistema se fuera adaptado a las distintas condiciones que cada país requería, para

ello Stephenson “se dedicó de lleno a la construcción de todos los ferrocarriles de Inglaterra y de las locomotoras para Europa y América” (p.130). Dejando así un legado que se quedaría para la posteridad en la cotidianidad de las sociedades y que poco a poco se extendería por el globo terráqueo, aterrizando prontamente en México y transformando el imaginario colectivo con un modelo fácil de replicar en el país, y que al final del día “cambió el concepto de distancia y modificando el paisaje” (p. 130).

2.2 Antecedentes en la República Mexicana y previos del ferrocarril

Las problemáticas no daban tregua en el país y parecería que, desde la independencia de este, nunca se encontraría la paz ni el progreso.

Hablar del siglo XIX es sinónimo de incertidumbre y de inestabilidad política en el país, un siglo marcado por tensiones nacionales e internacionales que no dejaban prosperar a México como un país independiente, sin embargo, es pertinente situarnos a mediados de este siglo en donde encontramos movimientos como la Guerra de los Tres años (1857- 1863). La creación de la constitución de 1857 trajo consigo una serie de consecuencias que rápidamente repercutieron en la vida cotidiana de los mexicanos pues

Esta tenía un corte liberal radical y desde el primer momento produjo problemas. A parte de los procesos contra la Iglesia y sus privilegios, la Constitución de 1857 añadía la libertad de culto y de enseñanza, así como constituir México como una República federativa en 23 estados al estilo de Estados Unidos. (López, 2019)

La postura del gobierno conservador no se hizo esperar pues, para ellos el apearse a una constitución de estas características representaba hacer a un lado sus ideales; esto debido a que para el grupo conservador, “el catolicismo imponía la obligación de obedecer a la autoridad,

elemento básico para la pacificación. La Iglesia era la mediadora entre el universo del hombre y la eternidad de Dios”. (Santillán, 2024), a partir de esta premisa lo que el bando conservador buscaba era que la iglesia continuara con el dominio sobre los aspectos que le competían desde hace varios años como lo era el manejo de la educación, el registro de la población y su implicación directa con la vida cotidiana del ciudadano.

A la par que los conservadores luchaban porque sus ideales se mantuvieran, el bando liberal con la constitución propuesta, tenían una visión diferente del México que querían construir; para ellos buscar “la separación de la Iglesia y del Estado y la enajenación de los bienes para solucionar el problema hacendario, hacer circular el capital y crear la clase media propietaria indispensable para el desarrollo” (Zoraida, 1997, p. 35), por lo tanto al existir una división marcada en cuanto a las formas de pensar y de querer hacer prosperar a la nación desembocaron en una situación bélica con la que se buscaría solucionar estos intereses políticos.

La guerra de Reforma estalló, y su crudeza y crueldad se convirtieron en el pan de cada día; la guerra seguía su curso y ante la ventaja del bando liberal ante al conservador obtenida por Juárez gracias “al famoso Tratado McLane-Ocampo, la intervención de la armada estadounidense en las aguas veracruzanas” (Maldonado, 2006, p. 41) inclinaron la balanza para que el triunfo liberal fuera un hecho, y que el gobierno Juarista pudiera poner en práctica los lineamientos de la constitución de 1857.

Sin embargo, la respuesta por parte del bando conservador no se hizo esperar, y de manera sorpresiva planeó una forma de contrarrestar la “victoria” obtenida por el bando conservador. Ante la política expansionista que el gobierno de Napoleón III había sembrado alrededor del mundo, y con el pago de la deuda que el gobierno mexicano le debía al gobierno francés, fueron las llaves maestras para contrarrestar al gobierno Juarista. Luego de una serie de batallas entre el gobierno

francés y el mexicano en la conocida segunda intervención francesa, y ante las bajas considerables de las fuerzas mexicana y ante la inminente victoria del bando conservador en esta intervención

Se ofreció entonces el trono al archiduque Maximiliano y después de una serie de estiras y aflojas aceptó la corona mexicana el 10 de abril de 1864, no sin antes renunciar a sus derechos a la corona imperial austríaca mediante un pacto de familia firmado el 9 del mismo mes. (De la Fuente, 2019, p.10).

Con la llegada de Maximiliano de Habsburgo, la subsecuente llegada de un segundo imperio a la entidad potosina, se hizo realidad, a su vez, los intereses pactados por los mismos conservadores. Sin embargo, gracias a la llegada de dicho imperio, la sociedad mexicana comenzó a tener ciertos tintes de progreso, y modernidad pues “contribuyeron en gran medida a la transformación del mapa político del país” (De la Fuente, 2019, p. 14) y además se cubrieron ciertos rasgos de la población (analfabetismo, condiciones de vida precarias, poco interés político, entre otras). Haciendo una pausa, aquí es donde la historia nos va a detener para indagar una de las primeras apariciones de un nuevo sistema novedoso para el México contemporáneo de la época, el ferrocarril.

Como antecedente del apogeo que el ferrocarril viviría más adelante en nuestro país, ya existían indicios de la llegada de este medio de transporte a México, siendo así que una de las principales ramas que existieron fueron la del ferrocarril México-Veracruz, siendo que “el 22 de agosto de 1837, se inicia la planeación de una de las primeras líneas grandes de ferrocarril en América” (Bühler, 2010, p. 244), los caminos de hierro que se comenzaron a construir eran los primeros indicios de la modernidad, así como también un acercamiento y manejo de la economía de manera más rápida (considerando que era una conexión directa hacia uno de los puertos más importantes del país).

Ante todo, pronóstico y con la entrega de concesiones, y la mano de obra extranjera, “permitió que el día 15 de septiembre de 1850 se pudo inaugurar, después de 12 años de esfuerzo, el primer tramo de 11,5 km de vías del Ferrocarril Mexicano entre el Puerto de Veracruz y El Molino” (p. 244), y si bien, aún no quedaba el tramo completo, ya eran los primeros indicios de la modernidad en el país. Como ya he mencionado con anterioridad, los movimientos armados que se habían estado suscitando en México durante parte de su independencia mermaron el avance tecnológico, logístico, y de mano de obra de diversos proyectos, y en algunos casos, no era el hecho de detener por completo una obra sino, trabajar de manera rápida y forzada, situación que “a partir del año 1863 cuando se forzó más la construcción del camino hasta Paso del Macho por las exigencias de los invasores”. (p. 245).

Luego de los atropellos políticos y de los movimientos armados, la abdicación del segundo imperio, y el surgimiento de la República Restaurada (1867-1876), la primera línea importante del ferrocarril en México. “El 1 de enero de 1873 el Presidente Sebastián Lerdo de Tejada inaugura en la estación de Buenavista de la Ciudad de México el Ferrocarril Mexicano ahora completado”. (p. 246). Posteriormente, los últimos clavos de esta línea troncal terminarían por concretarse en 1875 con “la vía férrea alternativa entre Veracruz y Jalapa “(p. 247).



Ilustración 3 Trazo del Ferrocarril Mexicano del norte de la ciudad de México hasta la Villa de Guadalupe (1857) que se uniría más tarde al trazo de Veracruz a El Molino (1850) para conformar la vía México-Veracruz en 1873. Tomada: Página web El Mirador. <https://elmirador.sct.gob.mx/pita-pita-y-caminando/ferrocarril-mexico-veracruz-la-primera-linea-ferrea-en-mexico>

Con estos primeros antecedentes, se aprecia un México independiente rodeado de incertidumbre, de miedos y de no tener un rumbo hacia el cual surcar, sin embargo, la luz de esperanza puesta en la construcción de ferrocarriles dejaba en claro que se podría tomar la batuta para redirigir al país hacia el orden del progreso y la modernidad, una modernidad que para venía basada en pautas marcadas por el grupo liberal en donde las sociedades pudiesen. Si bien el cambio no fue de la noche a la mañana, con la implementación de la primera línea ferroviaria, las concesiones que Maximiliano I otorgó para que iniciara su construcción, fue el preámbulo para convertirse en el modelo que debía replicarse en el resto del país, logrando así el cometido de encaminar al porfiriato la batuta del progreso y la modernidad.



Ilustración 4 Cartel que invita a la inauguración del primer Camino de Fierro en la República. Tomado: Página web El Mirador. <https://elmirador.sct.gob.mx/pita-pita-y-caminando/ferrocarril-mexico-veracruz-la-primera-linea-ferrea-en-mexico>

2.3 La aparición del Ferrocarril Central Mexicano y Ferrocarriles Nacionales de México

La regulación de los caminos de hierro se vinculó a estas empresas ferrocarrileras, que con el pasar de los años se hicieron valer de su propio nombre y prestigio

Como he mencionado en el tema anterior, la llegada del ferrocarril, su construcción y edificación de sus caminos en el país fueron sin precedentes un sinónimo de progreso para algunas mentes que así lo comprendían; sin embargo, su construcción conllevó una serie de eventos tanto positivos como negativos que afectaron de una u otra forma su desarrollo. Sin embargo, existieron empresas que se encargaron de dirigir el manejo y el sostenimiento de la construcción de las líneas ferroviarias en el país y con ello me refiero al Ferrocarril Central Mexicano y Ferrocarriles Nacionales de México.

En primera instancia, es pertinente el análisis del Ferrocarril Central Mexicano ya que en palabras de Kuntz (1993), es “el principal y más temprano fruto de la política ferroviaria del régimen de Díaz y, de hecho, como la empresa ferroviaria más importante de las que se desarrollaron durante el porfiriato” (Kuntz, 1993, p. 8) y es que como bien refiere, el FCN, fue uno de los pilares que rigió todo el manejo ferroviario llevado a cabo previo y durante el porfiriato; sus regulaciones, sus estatutos y la forma de planificación de tramos ferroviarios hicieron que se ganara el prestigio y respeto que lo afianzaron como una empresa sólida en el tema ferroviario.

En segunda instancia y ante esta premisa, surge la siguiente pregunta ¿Cómo fue que nació el Ferrocarril Central Mexicano? Previamente mencione que, durante el proceso de la Guerra de Reforma y la Segunda Intervención Francesa, se planteó con anterioridad la construcción de una línea ferroviaria que surcaría desde la Ciudad de México a Veracruz, esta estuvo rodeada de situaciones que retrasaron su inauguración, aunque al final se logró el cometido. Y es que, con anterioridad, la idea de la edificación ferroviaria ya tenía ciertos tintes de aparición pues

En la década de los años 1850, se refleja un poco más de actividad en el desarrollo ferroviario, cuando Santa Anna crea la Administración General de Caminos y Peajes de la República sujeta al ministerio de Fomento, la cual quedó a cargo de varios caminos de rueda y tres de hierro. (Villanueva, 2022, p. 37)

Con esta administración, las formas de construir y levantar líneas ferroviarias estarían cuidadosamente reguladas y existiría un manejo del capital que se destinaría para su levantamiento. Lamentablemente la empresa no estaría absuelta de problemáticas, y es que, al ser manejada durante la administración de Santa Anna, con su derrocamiento parte de la empresa

Pasaría hasta el gobierno de Ignacio Comonfort, que se mantendría la vigencia a la concesión de los hermanos Mosso, que permitiría la creación de una compañía en mayo de 1856, junto con Manuel Payno, pero por problemas financieros, cedieron sus

privilegios. (p. 38)

Ante un México inestable, las organizaciones gubernamentales correrían la misma suerte, la Administración General de Caminos y Peajes de la República fue traspasada al gobierno siguiente y a pesar de que el capital era financiado por las concesiones (elemento del cual hablaré más adelante) la crisis política del país no permitía que se consolidara dicha empresa y tener una envergadura propia de su trabajo, por lo tanto, esta se fue cediendo sin encontrar un rumbo fijo.

Luego de los antecedentes ya mencionados donde se suscitaron eventos como la guerra de reforma, y la segunda intervención francesa, el rumbo de una empresa capaz de manejar los hilos de los caminos de hierro volvió a ser un tema sobre la mesa, y es que durante la administración del Segundo Imperio surge el nombre de “Antonio Escandón, concesionario Ferrocarril México-Veracruz, socio fundador Compañía Imperial del Camino de Fierro” (Pani, 2001), este célebre personaje llegó a acuerdos internacionales para fortalecer la empresa que integraría el manejo de ferrocarriles. “Así, se constituye una compañía en el extranjero ante la imposibilidad de reunir capital en México, el día 19 de agosto de 1864 en Londres, bajo el nombre del Ferrocarril Imperial Mexicano” (Villanueva, 2022, p.p. 38-39).

La República Restaurada llegó y con ello el gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada, la empresa que había estado dando vuelta de gobierno en gobierno parecía ya establecerse; y es que aquella empresa formada por Escandón con apoyo de la corona inglesa, sería puesto en duda ya que se encontró que “el contrato entre el Congreso y la compañía inglesa, es rechazado por la sociedad y se considera perjudicial para el erario y para la dignidad nacional, por únicamente representa la voluntad del presidente” (p. 40).

Este descontento llegó a la política nacional y al ver que el manejo de la línea férrea por parte del gobierno era para beneficio propio, se alteraron los parámetros para rápidamente edificar una empresa capaz de solventar los intereses políticos y sociales de los concesionarios, fue así como

A partir de 1873 con la línea México-Veracruz y más tarde en 1884 con el Ferrocarril Central Mexicano, se concentrarían a los servicios y operaciones ferroviarios en Buenavista, logrando el establecimiento de quienes ejercen actividades económicas, como el sitio donde se alberguen los trabajadores vinculados a labores ferroviarias. (p. 40).

Es decir, el FCM, surgió como una empresa que se encargaría de la mano de obra, del financiamiento, y del trazo de las líneas de hierro de los ferrocarriles, y poco a poco esta se ganaría su renombre durante la etapa porfirista, ya que prácticamente, Ferrocarriles Nacionales de México se encargaría de establecer parte de los ferrocarriles más importantes del país.



Ilustración 5 Locomotora perteneciente al Ferrocarril Central Mexicano 1884-1857. Tomado Wikipedia Enciclopedia libre. https://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril_Central_Mexicano

Por otro lado, a finales de la época porfirista surgiría otra empresa con ciertas características particulares que también formaría parte de la construcción y el mantenimiento de las líneas ferroviarias en nuestro país, la empresa conocida como Ferrocarriles Nacionales de México, dicha empresa surge como una medida ante una serie de complejidades que el país comenzó a lidiar en materia política y económica; y es que México “se enfrentaba con el gravísimo problema de la depreciación de su moneda circulante” (Ortíz, 1944, p. 248).

Durante la época porfirista el progreso y la modernidad fueron el estandarte que en cierta medida, mantuvo al gobierno de Díaz avante durante 30 años, sin embargo, a finales de su dictadura, las problemáticas comenzarían a surgir, siendo una de ellas que la moneda local del país comenzaría a perder su valor en relación con las de otros gobiernos (principalmente Estados Unidos). En el tema ferroviario “Los ferrocarriles percibían sus ingresos en moneda de plata, que constituía el circulante nacional” (p. 248) lo cual implicó que, a pesar de tener un sistema ferroviario consolidado, este no podía progresar a la par de otros pues, “La baja de este metal los afectaba verdaderamente ya que tenían que comprar en el extranjero su material de construcción y reparación y a veces, hasta el combustible” (p. 249).

Ante esta panorámica, se tuvieron que tomar decisiones drásticas, pues más allá de representar progreso, se comenzó a convertir en estancamiento, ya que según Ortíz (1944):

Al convertir sus ingresos en plata, a oro, al tipo de cambio sumamente elevado, se resentía notablemente... la depreciación de la plata ocasionaba al Ferrocarril Central una pérdida de más de nueve millones de dólares en diez años, de 1892 a 1902 (p. 249)

El gobierno no se permitía tener una depuración económica tan cuantiosa y menos viniendo de su plato fuerte como lo era el ferrocarril. Fue así que se “estudió con mayor atención la situación

financiera de las principales líneas en 1902, el secretario de Hacienda, y presentó un informe al Presidente de la República, fechado en Dieppe el 20 de julio de 1903” (p. 249). Con esta intervención se le buscaría dar una solución tomando en cuentas a las líneas que también integraban al Ferrocarril Central Mexicano, para así poder en cierta medida unificarlas y lograr que no se perdiera el ingreso de ese capital potencial en el país.

Finalmente, “en 1903 el Gobierno obtuvo la opción para adquirir el predominio del Ferrocarril Nacional que se disputaban dos de las más poderosas corporaciones ferrocarrileras de los Estados Unidos” (p. 251), con ello supondría una mejoría a nivel económico en cuanto a los ferrocarriles se refiere, y además la conjugación de ambas líneas, demostrarían que México contaba con un sistema firme y sólido de ferrocarril. Si bien en primera instancia esto se consideró un importante avance, poco a poco ciertas discrepancias comenzarían a surgir a nivel interno como externo.

Como mencione previamente, ante una situación compleja como lo era la caída nacional de la plata, que afectaba las acciones del ferrocarril durante el porfiriato, y las subsecuentes acciones que el gobierno tomó, con el pasar de los años y con estas acciones, las concesiones, los informes, etcétera, y sumadas las discrepancias entre una y otra parte, los ferrocarriles no se harían esperar y es que “persistía el peligro provocado por la competencia ruinosa entre el Ferrocarril Nacional, en cierto modo dominado por el Estado, y el Ferrocarril Central” (Ortíz, 1944, p. 251). Aunado a esto el movimiento Revolucionario que más adelante estallaría, mermaría las acciones de Ferrocarriles Nacionales, y la situación no beneficiaría en lo absoluto a los ferrocarriles.

A pesar de las circunstancias que atravesaba el país, el panorama poco a poco se volvió a abrir y la normalidad en los caminos de hierro del país llegaría paulatinamente. Sin embargo “la normalización de los Ferrocarriles Nacionales de México fue de nuevo interrumpida por el

movimiento revolucionario de 1927”. (Ortíz, 1944, p. 254), dejando otra vez con más dudas que aciertos su administración y su sostenimiento, aspecto que como se ha mencionado, siempre fue un tema a dialogar en la mesa política y no logró afianzarse de buena manera como lo hizo en su momento el Central Mexicano.

A manera de conclusión, después de los diversos acontecimientos históricos que sucedieron en el país, “el 23 de junio de 1937, el presidente Lázaro Cárdenas decretó la nacionalización de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México” (Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, 2017) pues lamentablemente a pesar de los diversos intentos de realzar y levantar la vía ferroviaria, el capital ya no daba abasto por lo que se tuvo que llegar a las últimas consecuencias para salvaguardar la vida de los ferrocarriles en México, y Ferrocarriles Nacionales de México se convertiría en una empresa privada que se dedicó a ferrocarriles de carga, dejando de lado a los pasajeros.

Es así como estas dos empresas llegaron a México, la primera surgiendo como una empresa que pudiese regular el manejo del ferrocarril, levantar tramos de vía, encargarse de la mano de obra, trazar las rutas, entre otras cosas, una empresa que creció y representó con valor lo que el ferrocarril representaba para la sociedad mexicana. La segunda trato de igualar lo que el Central Mexicano representó y aunque sí tuvieron impacto en la creación de otros tramos ferroviarios, el contexto histórico en el que se desarrolló no le favoreció y además la idea de unificarse con el Central Mexicano, le ocasionaría problemas a futuro que, aunque se intentó solventar con su privatización no pasaría por alto los estragos que estas empresas sufrieron desde su creación.



Ilustración 6 Locomotora del Ferrocarril Central Mexicano. Tomado: Mémorica.
https://memoricamexico.gob.mx/swb/memorica/Cedula?old=i_kXu-G8BprXWc885dFla

2.4 La ciudad de San Luis Potosí, previo al porfiriato y al ferrocarril

La vida de un México sin rumbo había llegado a San Luis Potosí, y sus repercusiones no se hicieron esperar; su postura ante ellos, dan pie a entender lo que sucedería más adelante

Es bien sabido que la entidad potosina ha sido fiel representante de eventos históricos de México, pues su ubicación geográfica la hizo valerse de un renombre dentro de los estados de la república, así como también contar con zonas naturales variadas que de igual manera, le otorgaron una vasta cantidad de espacios y culturas diversas.

La ciudad de San Luis Potosí previo al porfiriato gozaba de una historia maravillosa, larga y en ciertos momentos, compleja de analizar, sin embargo es importante retomar parte de su construcción para entender las instancias en las que el estado se encontraba ante la llegada de los caminos de hierro. Para entender parte de esa historia hay que remontarse un poco a la época

colonial y es que durante ese periodo “surgió una sociedad hispanizada, fuertemente dividida en castas sociales. La élite colonial eran los mineros y hacendados, muchos de ellos de origen vasco, como en otras partes del centro-norte” (Corbett, 1989, p. 8).

Poco a poco esta división de castas y clases sociales fueron cada vez siendo más notorias, la entidad comenzaría a ganarse un estatus importante dentro del México independiente, y es que durante ese mismo contexto “la ciudad de San Luis tenía muchas relaciones comerciales con México. De San Luis salían las barras de plata y oro para la Casa de Moneda en México” (p. 8). San Luis Potosí, contaba con ese gran recurso que lo caracterizaba como lo era la industria minera, que a su vez, aunado a la división de clases que existía dentro del estado, fueron sumando para que esta ganase su prestigio.

Por otro lado, teniendo como antecedente estas premisas, hay que situarse en el contexto de lo que respecta al México independiente; como mencione con anterioridad la Guerra de Reforma y la Segunda Intervención francesa, son antecedentes que abren paso a la llegada del porfiriato, sin embargo, considero pertinente entender el papel que San Luis Potosí tomó en relación con estos hechos. Durante la guerra de reforma “ocupó la gubernatura del estado de San Luis Potosí Joaquín López Hermosa” (Villanueva, 2013, p.21), político de tinte conservador en el estado, aspecto que valió para que cierta parte de la población del estado tomara esa postura ante el conflicto que se estaba llevando a cabo.

Sin embargo, ante una situación tan caliente como lo eran las disputas entre liberales y conservadores en la república, “Comonfort lo removió en octubre de 1856 de su puesto y nombró en su lugar al liberal coahuilense José María Aguirre, quien organizó la administración pública con miembros del partido liberal” (p.21).

La disputa comenzó y las confrontaciones entre los bandos liberal y conservador no se hicieron esperar; las discrepancias que se generaron en relación a las leyes de reforma empezarían a estallar en el país, y San Luis Potosí no sería la excepción, y es que “a principios de diciembre de 1856, al grito de “religión y fueros”, se sublevó la guarnición de San Luis al mando del coronel Manuel María Calvo” (p.23). Decantando un poco hacía que lado se inclinaría la balanza en San Luis Potosí.

Poco a poco el predominio conservador comenzó a formar parte de las diversas esferas de la ciudad, entre ellas la de la sociedad pues con la entrada de la Constitución de 1857 “veían amenazados sus intereses, principalmente en el ámbito religioso. Para ellos, la tradición heredada de la época colonial se identificaba con la iglesia católica” (p. 25). Con ello, deja ver que claramente la población potosina tenía una fuerte identificación con el catolicismo y la religiosidad que desde la colonia se venía manifestando en los diferentes ámbitos de la Nueva España, y San Luis Potosí, sentía un fuerte apego y una resistencia impetuosa, a perder lo que por años había sido un pilar importante en la esfera social de los potosinos.

Poco a poco toda la entidad potosina fue manifestada su balanza hacia el lado conservador las autoridades de diferentes poblaciones se pronunciaron a favor del

Plan de Tacubaya. De Rioverde, el 4 enero de 1858, se hizo llegar una comunicación en la que se daba cuenta de los sucesos: “me he impuesto del movimiento político verificado en esa capital el 27 del mismo, secundando el Plan Salvador de Tacubaya, y de que en consecuencia han cesado en sus funciones las autoridades del antiguo régimen. (p.p. 29-30)

La adhesión al Plan de Tacubaya fue la gota final para decantar la balanza a favor del bando conservador por parte de San Luis Potosí, con la apología de que “la religión era el vínculo de unión entre los mexicanos y partían de la necesidad de preservar la catolicidad del pueblo para

asegurar el orden público y reprimir la inmoralidad”. (p. 25).

Los movimientos armados no se hicieron esperar y la guerra de reforma estalló como se venía anunciando, como ya mencioné, San Luis Potosí había inclinado su balanza hacia al lado conservador y las consecuencias de la guerra serían devastadoras para la entidad. A medida que el conflicto avanzó San Luis Potosí sufrió de vandalismo por parte de ladrones; “el bandolerismo que causaba graves estragos a las poblaciones frenaba el desarrollo y la productividad” (p. 105), ocasionando que San Luis Potosí, fuera perdiendo fuerza en sectores políticos, económicos y sociales.

Ya para finales de esta disputa, “en los primeros meses de 1860 la guerra comenzó a decidirse a favor de los liberales”. (p. 165) y con ello, los estados conservadores, tendrían que reaccionar para poder reformar o desistir decretos de los cuales ellos abogarían como principales causas a luchar en el movimiento armado. Poco después

Las nuevas autoridades pronto expidieron leyes con las que se buscaban castigar a los que hubieran combatido a favor de la “reacción”. El 24 de noviembre de 1860 fue publicado en San Luis Potosí el decreto nacional relativo a las penas que se impondrían a los “reaccionarios” que estuvieran en el territorio mexicano. (Villanueva, 2013, p. 165).

Es así como a manera de conclusión de este primer tramo, la ciudad de San Luis Potosí tuvo siempre una clara distinción de clases sociales, cosa que para la época, le ayudó a crecer económica y socialmente hablando, sin embargo con los eventos suscitados y descritos durante la guerra de reforma, la entidad potosina tomaría un rumbo más conservador, uno en donde la religión seguiría siendo la guía de los potosinos, y que a pesar de la victoria liberal, las pautas del progreso costarían a adaptarse a una sociedad que siempre abogó por el clero y la religión. Con ello se puede llegar a tener una mirada de la sociedad potosina, y como es que cuando el emisario del progreso llegó al

estado chocaría con los ideales ya establecidos, dejando una vertiente de comparación y análisis ante dicho suceso.

Durante la etapa del segundo imperio en San Luis Potosí, la información que logré localizar fue escasa, puesto que se dirigía en mayor medida a los tintes económicos del país en general, sin embargo, hay ciertas características que San Luis Potosí, compartió o tuvo relación durante esta parte histórica. Y es que San Luis Potosí como el gran resto de la república habían otorgado al imperio gente que provenía de las provincias del país, como refiere Pani (2001) “Los imperialistas eran, en su mayoría, hombres de provincia: sólo habían nacido en la capital 19 de ellos” (p. 193). Además de que las acciones que el imperio llevaría a cabo resultarían a favor de los ideales potosinos que tanto gobierno como sociedad compartían.

San Luis Potosí comenzaría a sentirse arropado y con tintes de tranquilidad al compartir y compaginar con las ideas del segundo imperio, creían firmemente en que la gestión del imperio era la forma política correcta de gobernar en México; los potosinos (al igual que los demás estados conservadores) creían firmemente en que “urgía construir al Estado soberano, y crear los instrumentos, las instituciones y las redes que aseguraran a su acción y autoridad tuvieran efecto en la totalidad del territorio” (p. 200). Aunque esa postura daría un giro radical, pues quedaría simplemente como una postura que se diluiría con las acciones del emperador Maximiliano I.

Hacia finales de su mandato en 1867, el emperador se había quedado sin ayuda del ejército francés ante la inminente invasión de Prusia, además Maximiliano I había tomado ciertas decisiones que terminaron por destronarlo de su puesto y con ello el enojo conservador y es que estos últimos “sintieron que el régimen imperial no servía a sus intereses con suficiente tesón (Pani, 2001, p. 306), situación que en San Luis Potosí de igual manera se vio reflejada y ante una ciudad

que seguía sufriendo de acciones vandálicas como robos, hurtos, saqueos entre otras, no tuvieron más remedio que abdicar a lo que el grupo liberal venía orquestando.

Finalmente, y a manera de conclusión esta etapa histórica en San Luis Potosí, considero que tuvo una fuerte influencia en la forma de pensar y en las distintas mentalidades que el pueblo potosino presentó a posteriori durante la etapa porfirista, el ferrocarril aún no veía una luz clara ni objetiva y al igual que el resto de un México mermado por los conflictos, su inicio, desarrollo y conclusión, no habían dejado que la consolidación de línea ferroviarias se diera en la entidad. Además, de que la población potosina, vivía de la tradición y a cultura conservadora que ya habían dejado claro desde el movimiento reformista de México, y que ante una nueva idea progresista chocaba con sus ideales los cuales se irían abriendo y cambiado al entrar una etapa de progreso y crecimiento en el país, como lo fue el porfiriato.

Comprender el papel que San Luis Potosí jugó durante procesos históricos, da pie a entender la postura que tomaría en relación a la construcción de los caminos de hierro, y a comprender el rol y el imaginario que las personas tenían previo, durante y después de su llegada, ya que esto aporta para la reconstrucción del imaginario colectivo que aborda esta investigación, y con ello, poder tener una visión más amplia de cómo estos eventos fungieron como parteaguas en la llegada del emisario del progreso.

2.5 La llegada del Porfiriato y los primeros indicios de modernidad en San Luis Potosí

Los descontentos políticos y sociales finalmente terminaron con la República restaurada, trayendo estabilidad y una etapa de orden y progreso.

Posterior a toda esta debacle y a grandes descontentos sociales, políticos y de otra índole, la República Restaurada comenzó a poner una balanza entre la paz y el progreso, siendo así que de la mano de Sebastián Lerdo de Tejada y Benito Juárez, el país fue abriendo paso a la modernidad que desde años atrás se había pensado en consolidar para así construir una nación próspera. Sin embargo,

En San Luis Potosí la profunda lucha de facciones, el extremo anticlericalismo del gobierno de Juan Bustamante después de 1867, la penuria fiscal, los abundantes secuestros y la seria insurrección de 1869 a 1870 dejaron al estado bajo una severa inestabilidad política. (Perry, 1974, p. 691).

Cabe destacar, que las acciones que se habían llevado a cabo durante los conflictos armados en el país fungieron como la base de la postura que San Luis Potosí tomaría para el resto de sus días (o eso se pensaba). Ante la llegada de la República Restaurada, si bien abrió los caminos para la llegada del progreso, los estados con tintes conservadores se vieron afectados ante esto y no fue fácil cambiar de ideales de la noche a la mañana.

Ante esta situación el general Díaz vería una oportunidad para derrocar el gobierno de Lerdo de Tejada, ante estados divididos con los ideales políticos, la inseguridad en las calles, y la incertidumbre en los cambios de gobernadores; entre estas posturas que dieron pie a que en 1876 se lanzará el Plan de Tuxtepec en dicho plan se estipuló

Mantener las leyes supremas y constitucionales del país (la Constitución de 1857), la iniciativa de ley de

No- Reelección para las figuras del presidente de la República y gobernadores estatales, el desconocimiento de Sebastián Lerdo de Tejada, elección de los representantes de los Supremos Poderes de la Unión, el reconocimiento a Porfirio Díaz como general en jefe, así como de todos los jefes y oficiales del ejército que secundan el plan. (Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera, 2020)

Con la narrativa de la construcción y la implementación de este plan, se denotaba un odio claro al gobierno Lerdistas, y ante ello, gobiernos con ideas conservadores como lo fue San Luis Potosí, tuvieron que implementar una serie de modificaciones de la teoría liberal mediante el establecimiento de una “maquinaria política que, aunque nunca fue absoluta [...], trató de monopolizar el poder para alcanzar la estabilidad política ante un conflicto perpetuo” (Perry, 1974, p. 699). Gracias a esta medida Porfirio Díaz comenzaría a adentrarse a las entrañas políticas de los estados, dejando una semilla que daría frutos muy pronto, ante esta situación diversos actores como “Ramón Fernández, Carlos Diez Gutiérrez, Benigno Arriaga, Bruno García y Manuel Muro, todos porfiristas meses o años más tarde”. (Perry, 1974, p. 691) podrían poner en práctica los ideales del General Díaz y con ello encaminar a la ciudad a progresar y crecer lo económico, político y social.

Porfirio Díaz consolidó su predominio, en el que desde inicios de su mandato, supo establecer conexiones y relaciones con el extranjero, que para el caso de la ciudad de San Luis Potosí, comenzaría a reflejarse en los privilegios y las acciones políticas del presidente hacia 1880 y es que

Durante el primer mandato de Díaz que fue de 1877 a 1880, comenzó una nueva relación con el exterior e inversionistas extranjeros, así como también se aceleró el proceso de desamortización de bienes de corporaciones civiles y eclesiásticas, y el deslinde de los terrenos baldíos. (Villanueva, 2022. p. 56)

Gracias a esto, los primeros tintes de modernidad comenzarían a llegar ya la entidad potosina; es así como en este periodo histórico van a existir dos personajes importantes que serán cruciales para entender la inminente modernidad y llegada del ferrocarril al estado; “los hermanos Carlos y Pedro Díez Gutiérrez López Portillo ocuparon la gubernatura del estado potosino” (Bustos, 2002, p. 27). Estos dos célebres personajes pertenecientes a la élite potosina fueron los encargados de llevar las ideas de Díaz a la realidad, y así, San Luis Potosí daría un salto hacia la modernidad en todos sus ámbitos, y que siguen repercutiendo hasta la actualidad.



Ilustración 7 Fotografía de Carlos Díez Gutiérrez Tomado: Una familia empresaria a finales del siglo XIX en San Luis Potosí: los Díez Gutiérrez. COLSAN. p. 27

Durante el gobierno de Carlos Díez Gutiérrez (ya que su mandato es el más destacado por el tiempo de su gubernatura), por un lado “se llevaron a cabo sobresalientes reformas institucionales como la reglamentación de la instrucción pública y se impulsó el establecimiento de Escuelas Normales y el Instituto Científico y Literario” (Bustos, 2002, p. 29); por otro lado, la mancha urbana comenzaría a crecer de manera rápida, y es que la planificación de una ciudad que tiene colindancia con uno de los puertos más importantes del país, tenía que tener una estructura acorde con el movimiento de mercancías que se movían del puerto de Tampico al interior de la República.

Dentro del nivel local y estatal se impulsaron varias construcciones “como lo fueron la construcción de la Presa San José, la penitenciaría y el Teatro de la Paz. Se realizó la construcción de mercados (Mercado Hidalgo) y cementerios como el del Saucito, a las afueras de la ciudad”. (p. 29). Con este panorama y estas ideas ya solidificadas, la modernidad y la prosperidad de la ciudad comenzaría a ser una realidad; ante ello la sociedad potosina empezaría a tener una tendencia favorable hacia las acciones que emprendía Diez Gutiérrez, sobre todo la élite política, pero aun cuando parte de la sociedad rural comprendería las ideas del gobierno, la discrepancia entre clases continuaría.

Además, obras importantes que beneficiarían al país “como lo fueron el establecimiento del Ferrocarril Nacional Mexicano, del Ferrocarril Central, la fundación del Montepío y se amplió significativamente la red telegráfica”. (p. 29) haciendo hincapié en el ferrocarril este vendría a reestructurar por completo a la mancha urbana de la ciudad, las poblaciones rurales tendrían una visión diferente ante la llegada de este, lo que provocaría un imaginario colectivo complejo, y, a su vez, esta percepción en torno al ferrocarril permite dar pie a un análisis que se realizará más adelante.

Haciendo un breve análisis de esta primera parte, la llegada de los Diez Gutiérrez era el aire renovado que San Luis Potosí necesitaba, sus políticas, el impulso del desarrollo urbano, el manejo del capital entre otras acciones, dieron pauta a que los potosinos, por fin se adentraran al progreso y, aunque la mentalidad conservadora aún formaba parte de los imaginarios potosinos, poco a poco se comenzó la apertura para dejar entrar por completo los cambios en pro de la vida cotidiana de las diferentes clases sociales; el porfiriato era una realidad en San Luis Potosí y no había hecho más que comenzar.

2.6 La estructura de San Luis Potosí, primeras ideas del ferrocarril

La nueva estructura de la sociedad potosina se había unificado, y el emisario del progreso dejaría de ser una ilusión para el gobierno pues ahora se convertiría en una realidad.

El papel que jugó San Luis Potosí en la consolidación de los primeros tramos de ferrocarril destaca en varios aspectos que se deben de considerar para poder realizar este análisis. En primer lugar, el apoyo del gobierno de Carlos Diez Gutiérrez, como previamente se mencionó, unificaron las ideas políticas, económicas y sociales de la entidad trayendo consigo aspectos modernos y novedosos para la época, en segundo lugar, y con esta ideología progresista, “se fundamentó un esquema de apertura internacional y estricto control interno”. (Motilla, 1991. p.10), ante estas premisas, el panorama se encontraba más que sólido y unificado para poder consolidar la construcción del ferrocarril que pronto arribaría a la entidad potosina.

Poniendo en contexto la situación en la que encontraba San Luis Potosí, hay que remontarse no mucho tiempo atrás, “en la década de 1870 el principal movimiento mercantil de la huasteca era la expropiación del ganado vacuno al interior del país, y la de café, arroz y madera a Tampico” (Carregha, 2014, p.47). Siendo que los primeros imaginarios de un ferrocarril sólido se construirían en gran parte de la huasteca potosina. Sin embargo, dicha planificación se suscitaría más adelante.

Para tener un panorama general de lo que sucedía previo a la llegada de las líneas del Central Mexicano la capital potosina, (y parte de todo el estado) contaban con un sistema de transporte convencional para ejecutar sus transacciones, ya que “previo al arribo de las locomotoras, las actividades comerciales se efectuaban al utilizar los llamados “camino de rueda” (Pérez, 2017, p. 2). Por lo tanto, mediante dichos caminos ya estructurados, el levantamiento de las líneas férreas avanzaría (en cierta medida) de manera eficiente, pues se buscaría que su construcción fuera

similar a la de los “caminos de rueda”.

Fue así como la planificación de una línea férrea sólida se comenzaría a trazar en San Luis Potosí, teniendo siempre la prioridad de atravesar parte de los territorios del altiplano y huasteca para seguir fomentando la alta actividad comercial de estas zonas, respectivamente. Cabe destacar que dentro de los caminos de hierro que surcaron la entidad potosina, existen dos principales ramas: la primera que compete a Ciudad de México- Veracruz, y la que se analizará en este documento, San Luis-Tampico.

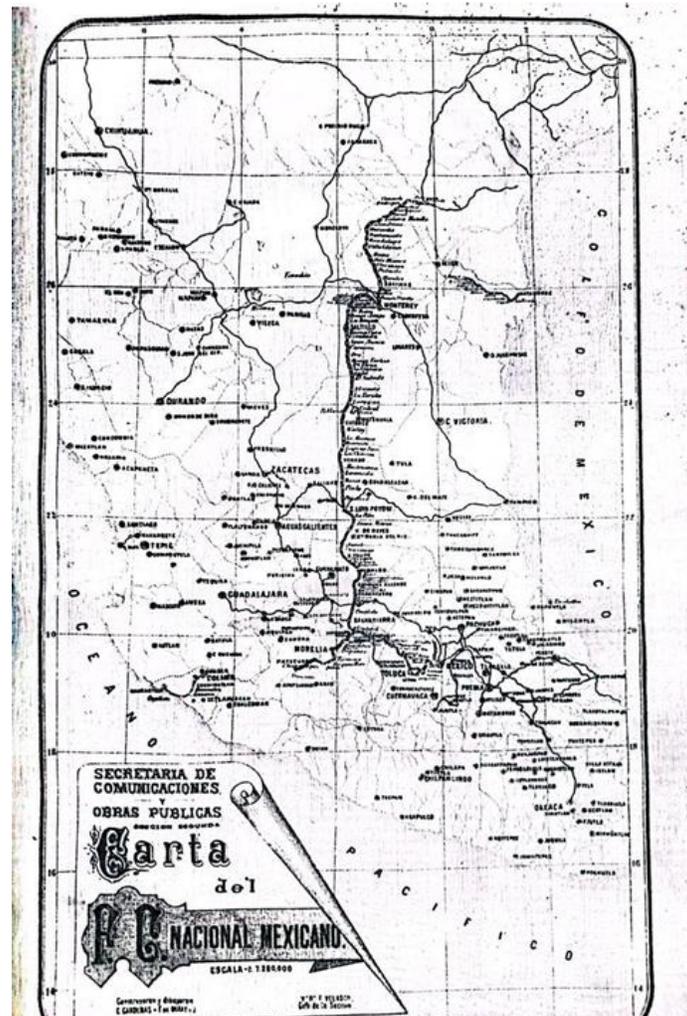


Ilustración 8 Mapa del trazo que comprende al Ferrocarril Central Mexicano, en San Luis Potosí, en su tramo México-Laredo, tomado: Opiniones de la Prensa sobre las fiestas de inauguración del Ferrocarril Nacional Mexicano. 1885. Escuela Industrial Militar. p. 12

Como ya previamente mencioné, la creciente economía potosina había dado pie a que numerosos proyectos de carácter social, cultural, educativo, y políticos se dieran en el estado; fue así como

En febrero de 1878 se realizó el contrato entre el gobierno federal y el de San Luis Potosí, para la construcción de un ferrocarril que partiera de la capital del Estado hasta donde el río Tamesí es navegable y de ahí a Tampico. (Monroy, 1991. p. 22).

Este proyecto era cuanto menos cuantioso, sin embargo, era un proyecto viable de realizar, pues con el apoyo del gobierno federal se daría la luz verde para la construcción y por si fuera poco, el capital para su pronta construcción fue sorpresivamente donado de manera casi inmediata, ya que también “los intereses mineros extranjeros fueron determinantes para la expansión de los ferrocarriles en San Luis Potosí” (Monroy, 1991, p 25), demostrando así que aquel San Luis Potosí, devastado por los diversos movimientos armados, las discrepancias políticas, y los gobiernos endebles, por fin daría un paso hacia adelante, la inversión local y extranjera habían dado sus frutos y la construcción de una línea ferroviaria era una realidad.

Fue así como la traza urbana del estado completo comenzaría a cambiar y tener un giro importante; una vez que se comenzaron a dar los primeros trazos de tendido de vías férreas, la ciudad comenzaría a tener un crecimiento exponencial, y siendo así que

Para la década de 1880, la ciudad abarcaba, [...], los barrios, situación que triplicaba su extensión original. Sin embargo, dichos límites eran sólo administrativos, pues, en general, la parte urbanizada seguía siendo el centro, y entre éste y los barrios existían grandes extensiones de terreno destinado a la labor agrícola, que distaban mucho de ser urbanizadas. (Coronado, 2009, p. 50)

A pesar de esa característica por parte de los barrios de la ciudad, esto no impediría el levantamiento de dichos caminos, como es evidente, no todos los barrios serían afectados en su

totalidad, sin embargo, el ferrocarril se comenzaría a convertir en la pauta para poder regirlos más adelante.

Haciendo una síntesis de este subtema, los astros estaban alineados para que de alguna forma, aquellos proyectos ambiciosos que abarcaban la construcción del ferrocarril, así como también el hacer crecer la economía y el poder político de la ciudad fueran incrementándose, se lograran concretar durante el porfiriato. Con lo planteado durante el desarrollo de este subtema, se puede identificar un San Luis Potosí con tintes progresistas, que había visto en los hermanos Diez Gutiérrez, un aire de esperanza y modernidad para la entidad, comenzando así una serie de eventos cuantiosos que formarían parte de la historia del ferrocarril en el estado.

3. Capítulo II. El resoplar en el andén, la llegada del Ferrocarril a San Luis Potosí

3.1 Aparición del ferrocarril en San Luis Potosí, primeros imaginarios

La planificación comenzó y los accionistas extranjeros y mexicanos se pondrían manos a la obra en la construcción del camino de hierro hacia Tampico.

Como ya he mencionado, la manera en la que el ferrocarril llegó tanto a México como a San Luis Potosí se dio de una manera un tanto atropellada, y es que los diversos acontecimientos habían mermado su construcción y su edificación. Sin embargo, dejando esa parte a un lado, en este capítulo, me centraré en explicar la manera en la que este proyecto tan ambicioso por fin daría pie y cabida a la construcción del ferrocarril en la entidad potosina.

Una vez que la ciudad tomó rumbo, y que Carlos Diez Gutiérrez se había hecho de renombre en la entidad potosina, los primeros imaginarios de la línea México-Laredo en el tramo de San Luis-Tampico, se habían comenzado a edificar. Como toda obra pública, había que tener una ruta clara y delimitar parte de ese territorio en donde pudieran surcar las vías, fue así que “la intervención de Compañías deslindadoras de terrenos que actuaron en San Luis Potosí entre 1883 y 1889”. (Monroy, 1991, p. 25) comenzaron a tomar partido en la construcción de los caminos de hierro, pues estas serían mediadoras entre los propietarios de tierras y la empresa del Central Mexicano, con la finalidad de llevar a buen puerto la construcción de dichos caminos.

Con estos antecedentes establecidos, partiremos de esta base para entender el imaginario político con el que el ferrocarril se estableció en nuestro estado; en primer lugar, su construcción iba encaminada a las acciones que el presidente Díaz estaba llevando a cabo en su gobierno; para él los “ferrocarriles constituían un elemento clave en la expansión imperialista estadounidense” (Villanueva, 2022, p. 66) básicamente, había que competir con la política del país vecino y además integrarse en su sistema para el beneficio de la nación mexicana. En segundo lugar, la cercanía que comprende al estado de San Luis Potosí, con los vecinos del norte, se conjugó de manera perfecta para llevar a cabo este interés tan ambicioso y seguir haciendo crecer al país, y también a la ciudad.

Es así como surge la siguiente premisa, ¿De qué manera comenzaron los caminos de hierro en la entidad en medio de este contexto sobre un imaginario de progreso mediante el discurso político? para responder a esta pregunta hay que entender, que “el centro político del estado se localizaba en Rioverde, a pesar de que la capital era la ciudad de San Luis Potosí”. (Carregha, 2014, p. 17). Esto porque principalmente, tenía esa cercanía con la huasteca de la entidad, que como ya mencioné, gran parte del desarrollo económico provenía de dicha zona; y a pesar de que

la capital era el centro de mayor actividad, la construcción y los trazos principales, partirían desde dicha región.

Por otro lado, la infraestructura sería uno de los temas más complejos para solidificar un proyecto de esta magnitud y condiciones, y teniendo en cuenta que los terrenos de la zona huasteca son en su mayoría accidentados, la compañía del Central Mexicano no quería seguir retrasando y aplazando el proyecto; fue así que dentro de su búsqueda encontraron una zona que ya había sido utilizada por los caminos de rueda que abundaban en la región; el tramo Rioverde-Tampico “estaba en condiciones regularmente transitables, pero por falta de recursos económicos y técnicos” (Carregha, 2014. p 52) se fue deteriorando hasta el punto de quedar en el olvido, sin embargo, tendría una reestructuración con la ayuda del Central Mexicano.

La planificación comenzó y los accionistas extranjeros y mexicanos se pondrían manos a la obra en la construcción del camino de hierro hacia Tampico. El gobernador de San Luis Potosí, Carlos Diez Gutiérrez, plantearía una serie de estatutos que se llevarían a cabo para la construcción de este importante tramo ferroviario, además de que con ello, tendría prueba fidedigna de que su gobierno, contaba con un proyecto sólido, encaminado a la mejora del estado.

Así fue como en el año de 1878 se encuentran los primeros decretos para la construcción del tramo de la capital potosina hacia Tampico, haciendo énfasis en la importancia política y económica de Rioverde. Es evidente que los planteamientos que se manejaron dentro de dichos estatutos pueden resultar extensos para su análisis, sin embargo, hemos analizado los más relevantes de cada apartado y que competen a este subtema.

La concepción de un camino de hierro en ocasiones parecía no ser tan pretencioso, sin embargo, en el contexto de la época porfiriana, la forma de expresarse en torno a estos temas buscaba tener

una connotación política y con tintes de enaltecimiento al gobernante en turno y esto se puede ver reflejado en el artículo 2° del capítulo 1° en donde se establece:

Art 2.º El objeto de esta Compañía es construir y explotar durante noventa y nueve años un ferrocarril con su telégrafo correspondiente entre las ciudades de San Luis y un punto límite del Estado con Tamaulipas ó á otro lugar, desde el cual hasta el puerto de Tampico sea navegable. (Colección de leyes y decretos de los años 1877 y 1879. Presupuesto de Gastos para el Año de 1878, estatutos para la compañía constructora del ferrocarril de esta ciudad al puerto de Tampico. p. 1)

De la compañía mencionada hablaré más adelante, el punto en esta cita a resaltar es que dentro de este artículo es esa idea de concebir un ferrocarril que durara noventa y nueve años siendo explotado, una idea quizás muy disparada para los términos políticos de la época, sin embargo, se dejaba ver en claro que el ferrocarril sería el medio para seguir creyendo en un gobierno que dotaba a su pueblo de avances novedosos y además dejar bien parados a la familia Diez Gutiérrez, que a pesar de ya tener un gran renombre en la entidad desde hacía ya tiempo atrás, buscaban seguir haciéndose de más popularidad en la sociedad potosina.

Por otro lado, el mensaje es claro; el levantamiento de la vía hacia el puerto de Tampico, dejando que accionistas, compañías y trabajadores se hiciesen cargo de ello, comenzando así con los trabajos para lograr concertar de manera rápida y eficaz el proyecto, dejando con tintes de tranquilidad a la sociedad potosina, de que este proyecto le traería ese crecimiento a la ciudad.

Continuando con este análisis de los estatutos para la construcción de la línea férrea aparece otro donde una vez más, se denota ese poder a las compañías de manejar el ferrocarril y de la “libertad” que el gobierno potosino, les daba para operar de manera elocuente en sus operaciones. Tal como lo refiere el apartado III del artículo 3° del capítulo 2° del estatuto:

Art 3.º Son bienes de la compañía: [...] III. La vía férrea según se vaya construyendo con sus planos, presupuestos, almacenes, estaciones, maquinaria y demás adquisiciones que haga para su construcción y explotación. (Colección de leyes y decretos de los años 1877 y 1879. Presupuesto de Gastos para el Año de 1878 estatutos para la compañía constructora del ferrocarril de esta ciudad al puerto de Tampico. p. 1)

La construcción de la vía gozaría de ciertos privilegios que también buscarían que el servicio fuera más completo y cómodo, los planos de la ruta que ya previamente fueron designados, así como todos los gastos encaminados a el levantamiento de los caminos de hierro, prácticamente dependerían de las empresas que colocaron su ojo en San Luis Potosí, y que teniendo luz verde por parte del gobierno colocarían los primeros remaches de rieles para así, luego de los diversos problemas políticos y sociales de la nación; San Luis Potosí contaría con un ferrocarril a la altura de sus expectativas.

Finalmente, y a manera de cierre de este subtema, retomaré la pregunta que planteé al inicio y es ¿De qué manera comenzaron los caminos de hierro en la entidad en el contexto del imaginario progresista? Comenzaron, como ya mencioné, con un imaginario cargado de poder, aceptación y fuerza política, el gobierno de Diez Gutiérrez se había caracterizado por dotar a la sociedad de mejoras que implicaban el progreso de esta, así como también de cambiarle la cara al estado, poniéndolo como un estado capaz de competir a nivel nacional e internacional con la intervención extranjera.

A su vez, comenzaron también, gracias a esa “libertad” que daba el gobierno a las compañías que se encargarían de todo lo referido a la vía férrea, dejando en sus manos el objetivo de mejorar este servicio de transporte que otorgaría a la sociedad, quienes a la fin serían los principales

beneficiados de este medio de desplazamiento, de igual manera, denotando así un imaginario de complacencia hacía con la sociedad, con símbolos como esa libertad para que el proyecto llegaría a buenos términos y que el ferrocarril en San Luis Potosí se convirtiera en una realidad.

Con ello, el ferrocarril, en San Luis Potosí comenzó a edificarse, el imaginario político abundó durante la elaboración burocrática de sus estatutos, y posteriormente se replicaría en las comunidades y lugares donde el ferrocarril surcaría; la tarea no fue sencilla y es así como un episodio de progreso y de modernidad llegaría al estado, terminado con la inauguración el tramo San Luis-Tampico, que sigue teniendo relevancia hasta nuestros días.

3.2 Las concesiones en los caminos de hierro, un paso más hacia el progreso

Las haciendas y el gobierno habían hecho un fuerte e importante vínculo, el cual fungiría como el principal medio para la construcción de las rutas ferroviarias

Como mencioné con anterioridad, la construcción de los caminos de hierro en San Luis Potosí, comenzarían a realizarse de manera rápida e inmediata para así poder concretar el proyecto que el gobierno Gutierrista tenía pensado; con el camino ya trazado y con una estructura clara del mismo, tocaría plantear los lugares en donde dicho ferrocarril pasaría, es decir, en qué extensiones de tierra se estarían edificando dichos ramales, para con ello, el gobierno otorgar concesiones que rigieran el uso del suelo del ferrocarril colocando una serie de prerrogativas para una equidad entre la empresa y las tierras.

Pero ¿Qué es una concesión? Según el Diario Oficial de la Federación una concesión en términos ferroviarios es la acción de otorgar permisos a las empresas o personas para “prestar los servicios ferroviarios a los usuarios solicitantes, de manera permanente, uniforme y en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a oportunidad, calidad y precio”. (Diario Oficial de la

Federación, 1997). En palabras más simples las concesiones son pautas que se entregan a una persona o empresa para manejar cualquier cosa colocando en la mesa sus intereses y los del estado.

Una vez explicado este término regresamos a lo que compete a este apartado. El manejo de estas concesiones en la construcción de la línea México-Laredo en su tramo San Luis- Tampico, jugaron un papel sumamente importante, pues los intereses de los propietarios y del estado y compañías tendrían que actuar en igualdad de condiciones, retomando los estatutos anteriormente mencionados, hubo una compañía de la cual no hice mención, sin embargo, es aquí donde nos compete entender su funcionamiento y su acercamiento hacía las concesiones.

El nombre de la compañía era “Compañía constructora y explotadora del Ferrocarril en San Luis Potosí al Puerto de Tampico” (Colección de leyes y decretos de los años 1877 y 1879. Presupuesto de Gastos para el Año de 1878 estatutos para la compañía constructora del ferrocarril de esta ciudad al puerto de Tampico. 1878. p. 1). El papel de la empresa sería crucial para el levantamiento de las vías férreas pues retomando un pequeño fragmento del subtema anterior la compañía podría elaborar “planos, presupuestos, almacenes, estaciones, maquinaria y demás adquisiciones que haga para su construcción y explotación” (p. 1). Dándole la oportunidad a que la empresa interpusiera sus intereses sin olvidar los del gobierno.

La empresa se pondría manos a la obra, y para ello habría que otorgar otras cuantas concesiones, pero ¿No era suficiente con que la empresa tuviera solo una concesión? Pues aparentemente, era necesaria la intervención de más actores privados y públicos para consolidar el tramo, San Luis-Tampico; el gobierno buscaba que la construcción fuera un trabajo llevado a cabo por diferentes accionistas, por lo que el gobierno y la empresa no demorarían más en este aspecto y buscarían que estas inversiones se realizaran “principalmente en la minería, agricultura, ganadería y

comercio; este grupo capitalista estaba muy unido no sólo por intereses financieros sino también, en ocasiones, por lazos de parentesco”. (García, 1991. p. 48), por lo tanto, eran los ideales para llevar a cabo parte del proyecto pues el buen prestigio del que gozaban sería de utilidad, para el tendido de las vías férreas.

Es así, como el sistema de concesiones quedaría establecido: según el artículo 5° del capítulo 3°, “el capital social de la Compañía se fija por ahora en la cantidad de seiscientos mil pesos, representada por seis mil acciones de á cien pesos cada una”.(Colección de leyes y decretos de los años 1877 y 1879. Presupuesto de Gastos para el Año de 1878 estatutos para la compañía constructora del ferrocarril de esta ciudad al puerto de Tampico. p. 2). Siendo que cada grupo podría aportar una cantidad relativamente alta para la época para así levantar los caminos de hierro en este tramo, dejando recaer parte de los intereses en la élite potosina, que más que entusiasmada entraba a trabajar en el proyecto colocando su aportación a su construcción.

Ahora bien, como previamente mencioné grupos mineros, ganaderos, agrícolas, entre otros, eran los principales sustentantes económicos del ferrocarril sin embargo, las tierras donde se colocarían las vías serían otro tema para considerar; fue así como también los “hacendados y otros particulares en el estado de San Luis Potosí poseían recursos económicos suficientes para tender líneas ferroviarias” (Carregha, 2014, p. 55). El papel de las haciendas fue uno de los más importantes dentro de la construcción del ferrocarril en San Luis Potosí, al poseer grandes extensiones de tierra, era evidente que de alguna u otra manera, las vías férreas tocarían parte de éstas, siendo que a pesar de tener acciones cuantiosas con los grupos ya mencionados, los hacendados tomarían otro rol importante en la construcción del ferrocarril.

Las conciliaciones entre empresa, gobierno y hacienda, fueron relativamente sencillas de

manejar, pues gracias a la buena reputación del gobierno, las negociaciones no se vieron afectadas, sino que por el contrario procedían de manera elocuente y eficaz, resultando así en los siguientes términos: “Las haciendas cedían terreno, ya fuera en forma onerosa o gratuita a las compañías ferroviarias, éstas se comprometían entre otras condiciones, a devolver el terreno a los dueños o sus sucesores en caso de retirar la vía o estación” (García, 1991. p. 51), gracias a este buen apañó y negociación entre los susodichos, la estrecha relación entre ellos dejaría que el tendido de las vías férreas se hiciera sin ningún otro inconveniente burocrático.

De igual manera los intereses de los hacendados no se harían esperar en la construcción del ferrocarril, y es que dentro de sus prerrogativas para la construcción de las vías en este tramo de San Luis a Tampico, “los propietarios contaron con alguna estación de ferrocarril y con bodegas cerca de ella” (Carregha, 2003, p. 50).

Así fue como las haciendas y las diversas concesiones comenzaron a trabajar poco a poco en conjunto para la construcción de vías férreas en el estado ya que “dieron como resultado una amplia red ferroviaria que enlazó a diferentes regiones del territorio nacional”. (Carregha, s/f. p. 3)

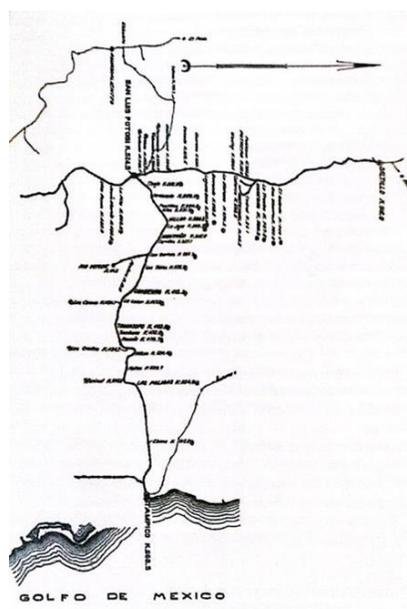


Ilustración 9 Mapa de las diversas Haciendas con vías férreas en San Luis Potosí, 1850, Tomado: ¡Ahí viene el tren! Construcción de los ferrocarriles en San Luis Potosí durante el porfiriato, 2013, COLSAN. p. 42

Dentro de las concesiones más representativas se encuentra la de José Martín Rascón, dueño de la hacienda el “Buey” el cual “cedió al Ferrocarril Central Mexicano, gratuitamente, el terreno que ya tenía ocupado y el que en lo sucesivo ocuparía la vía del tren que va para el puerto de Tampico”. (García, 1991, p. 60). Todo estaba marchando de muy buena manera, las excelentes gestiones habían dado su fruto y con ello, el ferrocarril en San Luis Potosí prácticamente era un hecho que tarde o temprano estaría concretado.

Además, poco a poco estas concesiones “desarrollaron otras como inversionistas en numerosas compañías: la “Compañía del camino de Fierro del Potrero al Cedral S.A” fundada en 1886 con el objeto de construir o explotar un camino de fierro” (p. 48), y así paulatinamente, los caminos de hierro comenzaron a inundar el estado, y aunque esto no era nada más que sólo el principio, los tintes del progreso ya se había vuelto una realidad en San Luis Potosí.

3.3 Los hacendados, y los percances en la construcción de las líneas ferroviarias

Enfermedades, situaciones climatológicas, robos, entre otras muchas afectaciones, pusieron en jaque la construcción del ferrocarril en los diferentes puntos de San Luis Potosí.

Conforme el tramo San Luis-Tampico se iba construyendo, los avances significativos dentro de estos trazos resultaban exitosos, pues poco a poco la situación se había revertido logrando construir así un San Luis Potosí con tintes de modernidad. Los hacendados pasarían a ser los principales benefactores del ferrocarril, y aunque sin duda los demás grupos de la élite jugaron un papel importante, los dueños de las haciendas pronto se harían de renombre y el ferrocarril pasaría a ser parte de su día a día.

Con las concesiones otorgadas a los dueños de haciendas y con aquellos que cedían sus propios terrenos al Central Mexicano, la ruta que comprendía estos caminos parecía poco a poco ajustarse y tomar rumbo con un sistema sencillo de entender. En el resto del país el modelo que se siguió para el levantamiento de las vías férreas fue el siguiente:

Las primeras, casi siempre ubicadas en ciudades y puertos, eran los puntos de partida y destino final de las líneas ferroviarias. Ahí se embarcaba y desembarcaba respectivamente la mayor parte de la carga. Por su parte las segundas, [...] adquirieron importancia por contar con talleres para la reparación de equipo rodante y funcionar como centros de abastecimiento de carbón, leña, agua o aceite para las locomotoras. (Carregha, 2014. p. 41)

Es decir que contaban con un sistema práctico para la función tanto de trabajadores como de la sociedad, aunque estas adecuaciones se harían más adelante con el pasar de los años. Así, con un sistema a replicar en el resto de la república, San Luis Potosí se apegaría a estos convenios al contar con “las haciendas de Vanegas y Cárdenas, la primera localizada en el Altiplano y la segunda en el partido de Hidalgo”. (Carregha, 2014, p. 41). Fue así como fungieron como puntos de partida para el ferrocarril y además contaban con regulaciones que las empresas colocaban, y de igual manera, interponiendo sus intereses como previamente ya mencioné.

Gracias a ello y con la buena disposición por parte de los involucrados para trabajar en el proyecto “el territorio potosino adquirió importancia por su ubicación en los trayectos que conducirían al norte del país y la costa del Golfo de México” (p. 43). Las haciendas comenzaron a ser un punto de sumo interés para las empresas ferrocarrileras (en este caso para el Central Mexicano), además dentro del modelo económico que Diez Gutiérrez tenía pensado en relación con la modernidad del país, estas jugaron un papel importante para el desarrollo del país, y más adelante se convertirían en centros de convivencia con las estaciones que le darían aún más

envergadura a las haciendas y sus terrenos.

Sin embargo, a pesar de que las construcciones de los caminos de hierro en San Luis Potosí tenían esta aura de majestuosidad, no todo fue de esa manera ya que llegaron a existir ciertas afectaciones que dañaron y modificaron la logística para la inauguración del tramo San Luis-Tampico. Y es que conforme se iban extendiendo los trabajos, las compañías se percataron que había ciertos caminos que contaban con terrenos escabrosos que podrían mermar el tendido de los rieles; sin embargo, no fue ningún impedimento para su edificación, aunque hubo que pagar algunos “platos rotos”.

En primera instancia, la zona huasteca de San Luis Potosí se caracteriza por tener un clima húmedo, así como también condiciones climatológicas fuertes que dependen en su mayoría de la estación del año en la que se encuentren, además la ubicación de San Luis Potosí se compagina para que en ocasiones la naturaleza sea muy cruel. El ferrocarril no estaría exento de estas situaciones, “las enfermedades “perniciosas” que a veces contraen los trabajadores, las frecuentes y fuertes lluvias retrasaron en numerosas ocasiones las obras” (Carregha, 2003. p. 51). Esta situación resultó agravante para el Central Mexicano que se veía obligado a detener las acciones hasta que el clima lo permitiera, tal como sucedió el 29 de julio de 1888 en Lagos:

Inundación en Lagos- En la Estación del ferrocarril fue terrible la inundación, por haberse desbordado el río cerca de ella. Los trenes del ferrocarril han suspendido el tráfico por estar en una considerable extensión de la vía hacia el sur y no podrá estar útil para el servicio antes de diez o doce días de trabajos provisionales (El Estandarte, 29 de julio de 1888).

Así como también ingeniarse de alguna manera la mano de obra ante la pérdida de trabajadores (este aspecto se analizará en el siguiente subtema).

En segunda instancia, hablar del tramo final del porfiriato, es sinónimo de desigualdad laboral y explotación, y a pesar de que el gobierno enaltecía la construcción del camino de hierro, los números y gráficas no mienten y es que “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” (Carregha, s/f. p. 6). Al someter a los trabajadores a marchas forzadas y con horarios inhumanos a trabajar en el tendido de vías férreas resultaba en el deceso de varios de ellos; y es que cabe destacar que no era un trabajo sencillo el tender los caminos de hierro, sino que era una tarea abrumadora y compleja.



Ilustración 10 Cuadrilla construyendo y dando mantenimiento a vía. Tomado Enciclopedia tomada Caminos de Hierro, México, STC / FNM, 1996, p. 44

Otro de los percances con los que se retrasarían los trabajos del Central Mexicano eran los robos por parte de los malhechores, y es que el tema ferroviario en San Luis Potosí y en México, llamaba la atención de los amantes de lo ajeno tal fue el caso 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. (Carregha, s/f. p. 6)

Lamentablemente estos percances terminaron por detener en cierta medida el avance de las obras en el tramo México-Laredo, y en San Luis Potosí no se hicieron esperar dichas afectaciones, además de que las situaciones trágicas como el deceso de personal, asaltos, robos y la sobreexplotación de trabajadores, comenzarían a abrir una discrepancia con el gobierno del presidente Díaz, y que si bien aún no explotaba como si lo hizo más adelante, estos acontecimientos serían los que darían pie a ello, pues las condiciones de los trabajadores en relación con el ferrocarril, tendían a ser complejas, sin embargo, eso compete analizarse en otro momento.

A manera de cierre de este subtema, hay dos puntos importantes a destacar; el primero de ellos siendo el valor y el prestigio de las haciendas, las cuales fueron sin duda, un alivio y una manera rápida para gestionar las acciones laborales y comerciales del Central Mexicano, a su vez, su valor histórico para con este medio de transporte fue muy valioso pues la mutua confianza entre hacendados y compañía permitieron que la construcción de las vías férreas se dieran en un ambiente de paz burocrática entre ellos.

El segundo punto importante es el de los siniestros que se suscitaron alrededor de su construcción; con el análisis de las condiciones de trabajo, podemos ver desde un punto más real, las situaciones a las que los trabajadores se sometían a trabajar en el ferrocarril. Puede que el hecho de trabajar en ello conllevaría prestigio, suficiencia y cierto grado de satisfacción al estar aportando para la modernidad del estado, sin embargo, las fauces de la Revolución de 1910 alcanzaban a visualizar esa sobreexplotación, así como también las condiciones de trabajo que no eran las más seguras para hacerlo, denotaban la desigualdad social de clases que sería la chispa que prendería

este movimiento histórico; los robos y saqueos, dejan entre ver que pese a tener esos tintes de modernidad y de progreso, aún existían tintes oscuros que manchaban una de las obras más importantes del estado y que mermaban su construcción.

¿Se pudo impedir que sucedieran estas acciones? En lo particular considero que fue parte del curso histórico para que el ferrocarril se concretara, además de ser una ventana ante una situación que afectaba a las clases obreras y de sus descontentos. De igual manera las haciendas fueron una piedra angular para el funcionamiento del ferrocarril en el estado; entender la manera en la que se organizaron, deja ver el gran interés que estas tenían por recibir el emisario del progreso (obviamente con una cantidad portentosa), sin embargo es así como las situaciones y los procesos se fueron dando poco a poco para que el tramo se fuera concretado, eran acciones que sucedían en la cotidianidad de la construcción del ferrocarril, pero que sin duda, ya en poco tiempo dejaría ver la majestuosidad de las locomotoras cuando sus funciones ya no fueran una ilusión, sino una realidad.

3.4 La mano de obra extranjera en la edificación del ferrocarril en San Luis Potosí

El atraso en la construcción del ferrocarril presentó una problemática para los gobiernos lo cual terminó incurriendo en la necesidad de contratar personal extranjero

Como mencioné anteriormente, uno de los muchos percances que comenzó a presentar la construcción del ferrocarril en San Luis Potosí fueron las enfermedades que se derivaron en los trabajadores de las líneas férreas, en consecuencia, a esto y ante la falta de no poder terminar la línea México-Laredo en tiempo y forma establecido, el gobierno porfirista decidió que la principal opción era utilizar la mano de obra extranjera en el proyecto potosino.

Para entrar en el tema es necesario tener presentes dos puntos importantes de partida; el primero de ellos es que, como se describió en el capítulo anterior, los percances y las situaciones que no estaban al alcance de las compañías ferroviarias terminaron por afectar el ingreso de los trabajadores, así como también su desempeño en el trabajo, por lo que había que reaccionar de manera rápida y eficaz para solventar esta situación. El segundo punto era que, en el caso de San Luis Potosí, y como ya previamente se describió, la industria minera “abrió las posibilidades de un movimiento migratorio más fácil hacia zonas de mayor actividad económica” (Monroy, 1991. p. 22), por lo que la idea de intervenir con mano de obra extranjera no era un tema nuevo en la mesa del gobierno de Díez Gutiérrez.

Ante ello y con la situación de que el tramo de México-Laredo en la parte de San Luis- Tampico tenía que cumplir con los tiempos establecidos para su construcción, el problema de “La escasez de mano de obra pudo solucionarse a través de la contratación, por las propias compañías, de peones libres, lo que generó competencia entre las empresas constructoras” (Pérez, 2017. p. 4), sin embargo, ante tales acciones inesperadas se buscó actuar de manera rápida y concreta.

Con la apertura migratoria con la que San Luis Potosí contaba, la compañía del Central Mexicano se dio a la tarea de buscar mano de obra que fuese relativamente barata y que además cubriera las necesidades que demandaban los involucrados en el tramo, cifra que al llegar a este punto siguió aumentando pues

Se calculaba que en 1889 en la ciudad de San Luis Potosí residían por lo menos 250 estadounidenses empleados en los ferrocarriles, cifra que quizá aumentó el siguiente año con la puesta en marcha del ramal del Central Mexicano a Tampico. (Carregha, 2014, p. 185)

Debido a ello, poco a poco el tramo ferroviario, se fue llenando de agentes extranjeros que si bien, entendían cómo funcionaban la construcción y operación de los caminos de hierro, pronto habría discrepancias entre éstos y los trabajadores nacionales. Una de las diferencias que se generarían serían con los hacendados pues, como era evidente, al no conocer qué tipo de personas estaban trabajando en sus tierras, “estas situaciones llevaron a los hacendados a temer que los caminos de hierro facilitarían la llegada de delincuentes a sus propiedades” (p. 177), situación que el gobierno no pasaría por alto, y recordando esos intereses mutuos que habían pactado, gestionaron un acuerdo para “expulsar de sus respectivas propiedades todo individuo vicioso, pendenciero, o perjudicial a los intereses de una u otra de las partes contratantes” (p. 178).

Otro de los sectores que no vio con buenos ojos la intervención de la mano de obra extranjera fue el religioso, y es que “algunos sectores de la Iglesia católica, que identificaron al ferrocarril con un instrumento de los grupos protestantes estadounidenses para extender su religión en México” (p. 181), hacían llamamientos a no acercarse a los trabajos ferroviarios pues estarían atentando contra la legitimidad de Dios y estarían entrando en el “camino de los protestantes y del Anticristo” (p. 181), estas palabras llegaron a oídos de las autoridades potosinas y “la reprimenda [...] no se hizo esperar, pues días después[...].” (p. 181) el sector eclesiástico tuvo que cambiar su discurso.

Pese a ello, y con los acuerdos pactados la mano de obra extranjera siguió adelante, con ello no quiere decir que se dejó completamente de lado la mano de obra local, sin embargo el gobierno por medio de los periódicos u otro medio solicitaba personal local para continuar trabajando en el tramo ferroviario, lamentablemente “debido al alto porcentaje de analfabetismo que se registraba en varias partes del estado, es posible suponer que dichos anuncios no surtieran efecto por sí solos” (p. 179), mermando así la poca mano de obra local que existía dentro de la empresa ferrocarrilera.

Fue así como la mano de obra comenzó a extenderse más y más, empezando a ser de a poco aceptada entre los trabajadores ferroviarios en la entidad potosina, siendo que

En 1882 el Central Mexicano decidió emplear a más de 2000 afroamericanos, a quienes trasladó por su cuenta desde Jamaica y Estados Unidos al territorio huasteco potosino, para que se encargaran de realizar las obras pendientes en esa “zona de tierra caliente” (p. 182).

Ante esta panorámica cubierta los trabajos del ferrocarril se comenzarían a concretar, viendo ya una luz de esperanza para así darle una conclusión a la vía del tramo San Luis- Tampico, y además sucedería un aspecto curioso en el imaginario de los trabajadores.

Debido a la a la incorporación de la mano de obra extranjera en las obras ferroviarias en la entidad potosina, sucedió un fenómeno interesante; pues con su llegada las adecuaciones económicas se vieron modificadas resultando que

Una nueva cultura que se distinguió por la particularidad del trabajo que desempeñaban y por su condición de mano de obra “itinerante”, tanto, que algunos de ellos fueron contratados posteriormente en Estados Unidos. Lo anterior convirtió a estos trabajadores en los más codiciados en la región y en torno a ellos se crearon mitos, pues “ser ferrocarrilero era símbolo de ingreso” (Pérez, 2017, p. 5).

Ante ello, el trabajar en el ferrocarril representaba orgullo y honra, así como también la manera de generar un ingreso mayor en lo que respecta a los demás empleos de la época pues los ferrocarrileros extranjeros gozaban de un salario mayor mientras que “los trabajadores que registraban los menores ingresos eran los jornaleros, mismos que se ubicaban después de pintores, carpinteros, hojalateros y herreros”. (Carregha, 2014, p. 189). Fue así como el ferrocarril poco a poco se fue haciendo de renombre, y con esta mentalidad de querer trabajar dentro del mismo, se convertiría en una aspiración para los obreros mexicanos, sin embargo, esta se crearía como una

empresa, en donde sus intereses y sus prerrogativas en relación con este imaginario se vieran satisfechas.

Con el imaginario y la idea de que “ser ferrocarrilero era símbolo de ingreso” (Pérez, 2017, p. 5), el gremio de obreros mexicanos no se quedaría de brazos cruzados y más los que competían en el mismo sector; para contrarrestar ese trato en relación a los extranjeros, “los nacionales se organizaron en la capital potosina y constituyeron la Orden Suprema de Empleados Ferrocarrileros Mexicanos, vinculada a la masonería”. (p. 5), con esta nueva empresa los trabajadores harían valer su voz y que su situación se visualizase aspecto que poco a poco se fue logrando hasta que se encontró un equilibrio entre ambos grupos, con la finalidad de encaminar el tramo final de la vía San Luis-Tampico.

De esta manera, tanto nacionales como extranjeros, lograron llevar de manera tranquila los servicios del Central Mexicano, y pese a las discrepancias que llegaron en el terreno, fueron pieza clave para el levantamiento y la culminación del tramo San Luis-Tampico. La vida de un obrero ferrocarrilero estuvo llena de numerosas aventuras; experiencias y, sobre todo, la satisfacción de contribuir en la mejora del estado, su trabajo les implicó “habituarse a cambios frecuentes y constantes alteraciones en su vida cotidiana a causa de la movilidad que implicaba el trabajo en este ramo” (Carregha, 2014, p. 184). Sin embargo, el trabajo duro que desempeñaron, estaban a punto de dar frutos a la sociedad potosina entera.

3.5 El tramo final, la inauguración del tramo México-Laredo y la llegada oficial del ferrocarril a San Luis Potosí

La esperanza ante la llegada del progreso se hacía presente; el ferrocarril se había concretado y con ello la vida potosina daría un giro de trescientos sesenta grados.

Ante todo pronóstico había llegado el día ansiado, después de cientos de eventos, percances, y situaciones históricas que habían estado mermando al país y a la ciudad de San Luis Potosí, parecía que aquello se convertiría en un sueño que nunca vería la luz y solo quedaría en el imaginario de aquellos grandes pensadores y amantes de la innovación, sin embargo esto no fue así, ante la mirada y la expectación atónita de miles de potosinos que vieron llegar aquellos aires progresistas por los que el gobierno Porfirista y el gobierno de Diez Gutiérrez habían apostado se habían convertido en una realidad.

Como se ha mencionado durante el texto, su llegada estuvo llena de controversia por las formas en las que los trabajos se llevaron a cabo, sin embargo, eso ya no importaba; el ferrocarril México-Laredo, en su tramo San Luis-Tampico se había vuelto una realidad en el territorio potosino, fue así como

El 5 de agosto de 1888 los habitantes de la población de Venado –situada al norte de San Luis Potosí–, vistieron sus mejores galas, y en coches de tiro, volantas, a caballo, en burro o a pie, se trasladaron unos 8 km hasta el lugar donde se instalaría la estación del ferrocarril para ver a la locomotora en movimiento. (Carregha, 2014. p. 13).

La fiebre ferrocarrilera en la entidad estaba a flor de piel; la zona del altiplano estaba más que ansiosa por recibir al emisario del progreso, la gente se comenzaba a reunir en torno a las estaciones, las cuales se convirtieron en un importante centro de convivencia social, por lo que era el lugar perfecto para recibir a la majestuosa locomotora. Propios, extraños y ajenos se comenzaron

a reunir y ante un silbato imponente tenían claro que el progreso había llegado, “la máquina de vapor llegaba procedente de Saltillo Coah. con dirección a la capital potosina siguiendo la ruta de Nuevo Laredo, Tamps., a la Ciudad de México” (p. 13), ante la mirada atónita de los espectadores tuvieron la oportunidad de visualizar un ferrocarril en condiciones, una locomotora que dejó pasmados a los presentes, generando ruido en sus pensamientos.

De esta manera y con el tramo de la vía prácticamente a nada de terminar, el ferrocarril surcó por algunas estaciones del estado, y pese a que en ese momento aún no se realizaba una ceremonia en forma, “[...] Cuentan que la gente alzaba las manos al cielo, hoy se lanzaban vivas al espacio y se hacían todas las manifestaciones de júbilo posibles” (p. 13), mostrando una mirada de asombro y de satisfacción pues por fin se lograba percibir que San Luis Potosí había crecido, y no era más un estado no adaptado a la modernidad, sino que ahora competiría con lo demás estados para seguir creciendo como entidad, situación que a los pobladores, a primera vista, les causó mucha envidia y emoción.

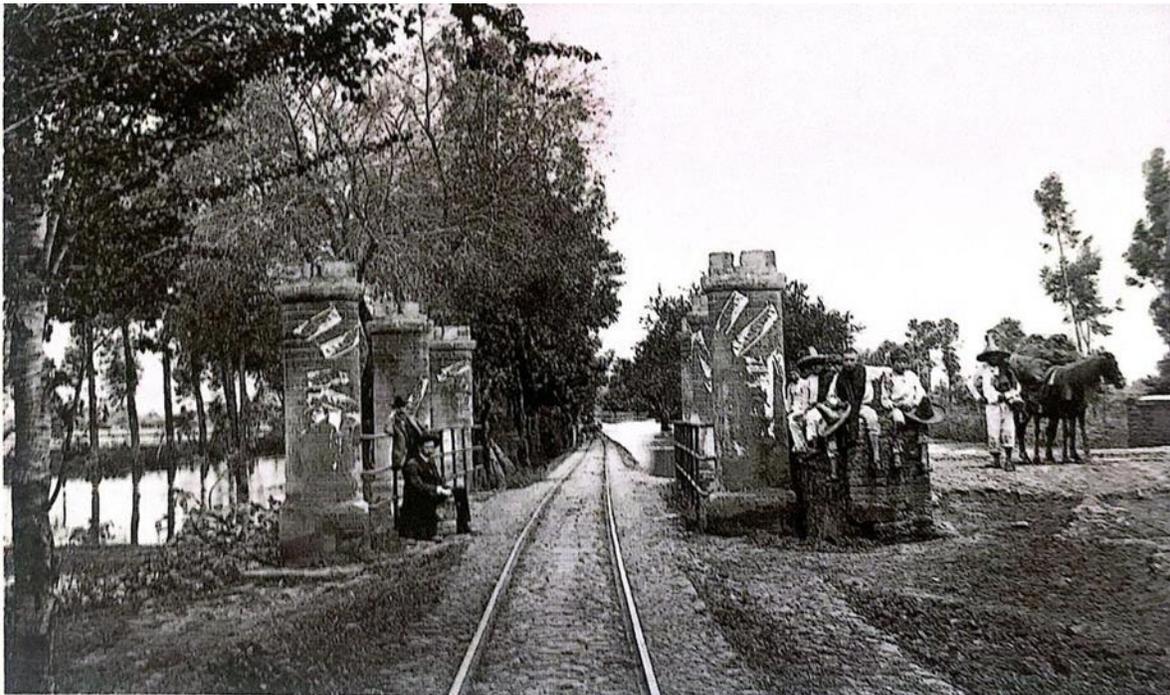


Ilustración 11 Pobladores esperando el tren, 1855, tomado Caminos de Hierro, México, STC / FNM, 1996, p.41

Era un hecho que el ferrocarril estaba prácticamente listo para continuar con su desarrollo y seguir expandiéndose en San Luis Potosí, sin embargo, el gobierno tenía que buscar un momento preciso para que, aunque ya hubiera surcado por la ciudad la locomotora, se llevaría a cabo una ceremonia a la altura de este magno evento, por lo que los preparativos comenzarían a gestionarse. El periódico “El Estandarte” destaca parte de los eventos que se estarían relacionados con la llegada del ferrocarril a San Luis Potosí.

Agosto 12 de 1888.- Inauguración del Ferrocarril Nacional: La Comisión Especial propone que, aparte de la iluminación y adorno de las casas, uniforme a cuanto sea posible, haya una serenata, carreras en el llano de paredes, un baile y banquete en el Instituto Científico y otro baile en la Lonja. (El Estandarte, Julio-Noviembre, 1888).

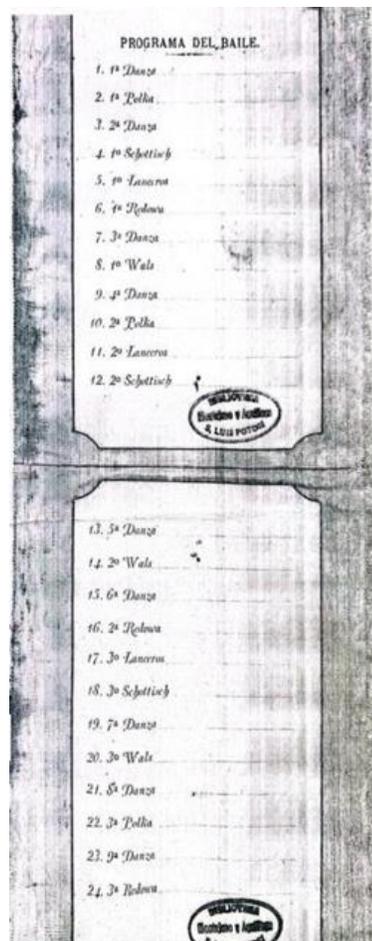


Ilustración 12 Programa del baile celebrado en la Lonja 1888, tomado, Opiniones de la Prensa sobre las fiestas de inauguración del Ferrocarril Nacional Mexicano. Escuela Industrial Militar 1885. p. 7

Gracias a esta premisa del programa propuesto por el gobierno, destacan dos puntos importantes: el primero de ellos, es ese imaginario de seguir impulsando la figura de Díez Gutiérrez, que por sus acciones y su acercamiento con el ferrocarril, buscarían que su reelección fuese una realidad y que además el presidente Díaz siguiese teniendo un fuerte soporte en lo que respecta a San Luis Potosí.

El segundo punto es la actividad cultural, si bien hoy en día se festeja cuando ocurre un suceso acreedor a ello, en esa época, la celebración ante la llegada del ferrocarril iba muy apegada al imaginario político “pues el poder puede comprenderse como un sistema de dominación y de control social, provisto muchas veces de un marco administrativo adecuado y que alcanza sus objetivos a través de mecanismos coercitivos, disuasivos y persuasivo”. (Guel, 2010, p. 59), y el hacer una celebración resalta dentro del panorama social de San Luis Potosí, además de continuar, como ya mencioné enalteciendo la figura política de Díez Gutiérrez.

De esta manera los festejos se hicieron presentes en la capital potosina, teniendo el 12 de agosto de 1888 como la fecha histórica de la llegada del ferrocarril. “Las celebraciones abarcaron varios días y generalmente involucraron a las autoridades federales, estatales y locales, así como distintos sectores de la población”. (Carregha, 2014. p. 10) sobre todo el sector más aclamado en estos eventos sería la élite potosina. Miles de personas se acercaban a recibir al emisario del progreso, y los festejos continuaron por el resto de los días, dentro de los eventos celebrados más destacados resaltan:

12 de agosto de 1888: [...]3° En el momento de la llegada de la máquina á la Estación, las músicas tocarán el Himno Nacional, habrá salvas de artillería, globos aerostáticos y un repique general de las Iglesias recorriendo las músicas después, tocando dianas, las principales calles de la Ciudad. (El Estandarte, Julio-Noviembre, 1888).

Dentro de este día resaltan aspectos importantes que crean una idea de la dimensión de la llegada del ferrocarril, la primera de ellas es ese simbolismo patriótico y cívico que representó el himno nacional y los cañones dentro del festejo de su llegada, demostrando así la unidad y la soberanía de la nación al denotar que la idea de la llegada del emisario de progreso anunciaba que tanto San Luis Potosí, como el resto del país avanzaba por la misma línea del progreso y modernidad.

Por otro lado, el tema de la música demuestra que la llegada del ferrocarril no solo era un hito para las élites políticas y económicas, sino también un motivo de orgullo y participación para el pueblo. El evento se convierte en una fiesta popular, reflejando la integración de la modernidad en la vida cotidiana de la ciudad, y de cierta manera haciendo sentir a todos parte de ella, aunque el tema de la distinción de clases aún era bastante marcado.

Otro elemento que resalta de los festejos y que dan sentido a una de las posturas que se plantearon en un inicio, es la siguiente:

12 de agosto de 1888: [...] 4° En este mismo día una Comisión del Ayuntamiento pasará á la casa del C. Gobernador, felicitándolo en nombre de los habitantes de la Capital por el acontecimiento que se celebra (El Estandarte, Julio-Noviembre, 1888).

La acción llevada a cabo por la Comisión del Ayuntamiento refleja cómo las autoridades locales utilizaban la llegada del ferrocarril para reforzar su legitimidad y destacar su papel en la consecución de este logro, buscando el reconocimiento del pueblo y la sociedad así como, principalmente, la del presidente de la república Porfirio Díaz. A su vez, el ferrocarril no sólo era visto como un triunfo del gobierno, sino como un logro compartido por toda la sociedad, consiguiendo así, construir una imagen de unidad entre el gobierno y el pueblo que a Diez Gutiérrez le sirvió para consolidarse en la política potosina.

Estos son los puntos más destacados en los eventos que se suscitaron alrededor de la llegada del ferrocarril a San Luis Potosí, además de destacar la unidad entre pueblo y gobierno, también la relación de “igualdad” entre clases sociales y teniendo como objetivo claro la consolidación del ferrocarril que se convirtió en una realidad. Por otro lado

El presidente Porfirio Díaz le mostró su respaldo al asistir a los eventos inaugurales de la línea del Nacional Mexicano, los cuales se llevaron a cabo en la ciudad de San Luis Potosí del 1 al 4 de noviembre de 1888. (Carregha, 2014. p. 33)

Cerrando con broche de oro una línea ferroviaria que había costado mucho esfuerzo, problemas económicos, sociales, y políticos, que habían sido parte de la experiencia de construir una línea tan ambiciosa como esta. El tren de mercancías ya era una realidad en la ciudad y el de pasajeros no tardaría demasiado en llegar; así “el 5 de mayo de 1890, corrió el primer tren de pasajeros entre Tampico y San Luis” (Rodríguez, 1969, p. 142) concluyendo así de manera satisfactoria con el tramo que con tanto esfuerzo se buscó edificar y que por fin se había vuelto una realidad.

Además de que los resultados positivos que comenzaría a plantear el ferrocarril de inmediato se replicarían sucesos en San Luis Potosí entre los que destacan: “abrir caminos al comercio interior y exterior” (García, 1991, p. 67) y el “aumento de valor de la propiedad territorial, rapidez de transportes y baratura del flete, ampliando el radio de distribución de los productos agrícolas y manufacturados; aumento también en costo de la vida en los centros rurales”. (Rodríguez, 1969, p. 142).

De esta manera el ferrocarril ansiado, se estableció en San Luis Potosí modificando la vida de la sociedad potosina, adentrándose a una nueva identidad cultural de la mano de ello, y estableciendo un bagaje histórico en las líneas ferroviarias del país y del estado que perdura hasta nuestros días. El tren y el ferrocarril se conjugaron y San Luis Potosí ya contaba con el emisario

del progreso.



Ilustración 13 Brindis Ferrocarrilero, tomado Enciclopedia Caminos de Hierro, México, STC / FNM, 1996, p. 38

4. Capítulo III. ¿Emisario del progreso? El imaginario colectivo de la sociedad potosina ante la llegada del ferrocarril

4.1 El imaginario de las clases sociales potosinas previo al ferrocarril

Los principales protagonistas de este medio de transporte serían los que le darían la nueva identidad cultural al estado a raíz de su nuevo imaginario.

Una vez que el emisario del progreso se asentó en San Luis Potosí, empezaría a existir ciertos discursos que se unirían a las voces de júbilo y emoción que despertó la llegada del ferrocarril entre la sociedad potosina; el imaginario colectivo que se formó durante los primeros años del ferrocarril en San Luis Potosí en torno a las dos grandes clases sociales, tiene un contraste interesante para analizar, y que en los subtemas posteriores, haré un ejercicio de análisis comparativo para entender las ideas que surgieron ante la aparición de los caminos de hierro.

Para ello, hay que partir de una premisa que será la encargada de regir todo este capítulo, ¿Qué es un imaginario social o colectivo? Pues bien “un imaginario social es un conjunto de valores, instituciones, leyes, símbolos y mitos comunes a un grupo social más o menos concreto y, en parte, a su correspondiente sociedad” (Sociedad Española de Salud Pública y Administración Sanitaria, 2010). En otras palabras, un imaginario colectivo se va a constituir para darle un valor o identidad a un grupo social que conforme el tiempo avanza y ciertos elementos se integran a esa sociedad puede modificar dicha identidad.

Partiendo de esta base, la llegada del ferrocarril fue sin duda un elemento clave en la transformación de los imaginarios sociales de la población potosina, pero como es evidente, cada grupo social tuvo la experiencia de vivirla de diferente manera y con ideas encontradas entre unos y otros; por lo tanto, tener un panorama que ayude a visualizar sus mentalidades previas a su llegada, deja entrever sus aspiraciones y objetivos como grupos sociales, por lo que toca a esta investigación, se pretende tener un acercamiento a sus mentalidades en el contexto de la llegada del ferrocarril.

La primera clase que recurrirá a este análisis es la élite de la sociedad potosina la cual “hacia la década de 1880, la élite potosina integraba distintos círculos sociales o clubes”. (Coronado, 2009. p. 61), esto principalmente porque a dicha clase le servía como sentido de pertenencia un lugar donde todos tenían aspectos en común que compartían, ya sea, conocimiento, riqueza, poder, negocios, entre otros. Además, gracias a estas relaciones entre grupos podían “acrecentar sus relaciones de poder económico, social y político” (p. 61).

Por otra parte, este grupo tenía una característica que se logra resaltar un poco en el anterior párrafo, y es que principalmente la idea de un mutualismo era un concepto que formaba parte de

su ideal pues al estar congregados en grupos grandes compartían beneficios uno del otro; la prensa potosina de ese entonces

Exhortaba a los gremios a organizarse en sociedades mutualistas, para luego, de forma coincidente, encontrarlos participando en las ceremonias cívicas, [...] ello hace conjeturar que, en efecto, ese tipo de asociaciones fueron inducidas por el poder a fin de respaldar el orden de cosas que se proyectaba en el ceremonial cívico y luego colgarle el adjetivo de espontáneo y popular. (p. 62)

Haciendo un análisis, la sociedad de la élite potosina, podría decirse que funcionaba como una especie de títere para los diversos medios, eventos, trabajos, etc. pues además de compartir ideales, era un grupo social que se caracterizó por su apoyo a los proyectos que el gobierno potosino planteaba, obviando que, buscaban siempre obtener un beneficio por el apoyo.

A su vez, la élite potosina, contaba con una mentalidad, que para nuestros días, roza un clasismo desmedido y notorio hacía otras clases, tal es así que para lograr entrar a algún club o asociación

Era requisito indispensable la moralidad y buenas costumbres de sus miembros, ya que sólo se requería ser honrado, tener veintiún años de edad o contar con el consentimiento de los padres o tutores, así como disfrutar de un sueldo o emolumento que permitiera pagar la cuota señalada en los estatutos. (p. 61)

Denotando así, esa disparidad entre otros grupos sociales, buscaban siempre que se obviara su poder en la estructura del estado potosino, haciendo así de una popularidad y reputación tanto buena como mala en San Luis Potosí, pues sus acciones y estatutos eran los principales ejes de los cuales ellos dependían.

Por otra parte, la élite, pese a tener estas características que en mayor o menor medida, le beneficiaba o perjudicaba, “le interesaba fomentar el comercio y la industria. Por medio de estas

redes sociales de parentesco y de clase, afianzaban su control sobre la sociedad de la urbe y sobre el aparato del Estado” (p. 61) este aspecto le valió colocar a San Luis Potosí en el mapa como un estado importante, a nivel económico y social, pues este grupo sería uno de los principales impulsores del ferrocarril previo a su llegada, ya que, personajes como Carlos Diez Gutiérrez quien formó parte de estas agrupaciones.

En síntesis, de esta primera clase social, ¿Qué imaginario colectivo tenían previo a la llegada del ferrocarril? Básicamente, la élite potosina, tenía un imaginario donde existía un fuerte sentido de exclusividad hacía con otros grupos sociales y elementos, por otro lado, tenían un imaginario progresista, pues siempre buscaban que la economía mejorara en pro de San Luis Potosí mediante inversiones y proyectos encaminados a ello; también fue un grupo con un imaginario mutualista, en donde con la conjugación de sus actores, buscaron siempre obtener un beneficio tanto para ellos como para el estado repercutiendo en el resto de la sociedad; compartían un imaginario de superioridad hacía las demás clases sociales, pues para ellos, el poder y las rutas que tomaría el estado se centraría en ellos, y por ende sentían esa superioridad hacia los demás.

Así es como la sociedad elitista de San Luis Potosí se regía previo a la llegada del ferrocarril, dejando claro sus principios e ideales y que a su vez éste jugaría un papel importante a la llegada del ferrocarril, pues además de ese imaginario previo, la idea progresista de hacer crecer a San Luis Potosí se mantuvo avante y se consolidó en que las líneas férreas se terminaran por construir y fungiendo como un emisario del progreso ante los ojos de este grupo social.



Ilustración 14 Grupo de la élite esperando al emisario del progreso, tomado Enciclopedia Caminos de Hierro, México, STC / FNM, 1996, p. 54

Referente a la otra estirpe social, la de las clases más humildes y rurales de San Luis Potosí, siempre ha significado ser un grupo social que a lo largo de la historia se ha visto afectado, aunque beneficiado por los diversos procesos políticos que se vivieron en el país y en el estado y que previo a la llegada del emisario del progreso, su construcción social y forma de vida era diferente a cuando los caminos de hierro se pusieron en marcha, por lo que comprender cómo era su imaginario previo a dicha llegada, ayuda a entender su visión posterior a su aparición.

Partiendo de esta premisa, las bases que cimientan a esta sociedad se remontan durante la Nueva España; como es bien sabido, San Luis Potosí es un estado que cuenta con espacios mineros altamente importantes, y que durante toda la época de la colonia, fueron aprovechados por los españoles, y por ello “los aspectos agrícola, ganadero e industrial, no llegaron a tener florecimiento” (Rodríguez, 1969. p. 40), pues toda la atención se había centrado en la explotación de las minas.

Gracias a ello, los medios de producción para estos sistemas se comenzaron a centrar en la Huasteca potosina, lugar donde hasta la fecha se siguen desarrollando actividades económicas

importantes; como bien mencioné en capítulos anteriores “en la década de 1870 el principal movimiento mercantil de la huasteca era la expropiación del ganado vacuno al interior del país, y la de café, arroz y madera a Tampico” (Carregha, 2014, p. 47) por lo tanto el prestigio con el que se fue consolidando esta parte del territorio potosino fue reconocido por el gobierno como una fuerte fuente de economía para el país.

Poco a poco, las clases sociales bajas se fueron asentando y haciendo de un nicho propio, el cual, se centró en el trabajo de tierras y es que para 1880 “la agricultura [...] era de tipo comercial, fundamentalmente basada en la cría de ganado y en el cultivo de productos agrícolas de exportación” (Leal, 2022, p. 48). En San Luis Potosí el funcionamiento de las haciendas logró que las clases bajas pudieran tener un ingreso, aunque las ideologías en comparación con las clases sociales de la élite continuaban siendo muy diferentes.

Sin embargo, este grupo social contaba con una idea de mutualismo diferente a la de la élite, que mientras ellos se organizaban para el beneficio del estado y sus propios intereses, las clases bajas contaban con otro tipo de organización; con la desigualdad de oportunidades acrecentadas “los campesinos fueron desposeídos, durante la segunda mitad del siglo diecinueve”, (Leal, 2022, p. 56) y por ello formaron una red de mutualismo en la que se conjugaran para enfrentar las dificultades económicas y sociales de la época.

Gracias a este mutualismo y los diversos movimiento surgidos en México por parte de estos grupos por la misma índole, la vida campesina, y de los demás actores que conformaban parte de las clases bajas del país fueron teniendo destellos que les ayudaron a “progresar”, de esta manera el gobierno de Carlos Diez Gutiérrez estableció lo siguiente: “señalaba que para que la agricultura de la región progresara, era preciso promover, entre otras, las siguientes acciones: establecer un

banco agrícola, fundar una escuela de enseñanza agrícola, fomentar cultivos especiales”. (Charcas, 2002, p. 16).

Con ello las clases sociales bajas vieron una salida para poder prosperar, y aunque dichos cambios, tardarían en llegar, poco a poco tendrían una luz para gozar de buenas oportunidades laborales y de progreso y gracias a ello aspirar a sueldos “más justos” para no seguir hundidos en situaciones precarias y de sobreexplotación.

Así como la élite tenía ciertos imaginarios clave dentro de su estructura social, así también los tenían los sectores de las clases bajas y dicho elemento clave fue el refugio en la religión, ya que a este grupo social había llegado la idea de “una importante corriente católica social que criticó severamente al porfiriato” (Monroy, 1991, p. 77) por lo tanto al encontrarse ellos en contra de un sistema que no les beneficiaba terminaron encontrando en la religión un imaginario colectivo, dándole sentido a la pobreza y ofreciendo la esperanza de una recompensa en la otra vida.

Es así como, de igual manera que el apartado anterior, surge la incógnita, ¿Cómo era su imaginario colectivo previo a la llegada del ferrocarril? para darle respuesta a dicha interrogante, se puede sintetizar en lo siguiente: el imaginario colectivo de las clases bajas potosinas se construyó sobre la base de la supervivencia en un entorno marcado por la explotación y la desigualdad. Este imaginario estaba sostenido por un mutualismo basado en la religión, que les proporcionaba un sentido de esperanza y resignación ante su situación. Aunque las oportunidades de progreso eran escasas, las iniciativas para mejorar la agricultura y las críticas al sistema porfiriano reflejan un deseo latente de cambio y mejora en sus condiciones de vida.

Por ello, la llegada del ferrocarril impactó de diferente manera en estos dos sectores sociales, pues para ellos significó una revolución que prácticamente cambiaría sus formas de ver la vida, el

comercio, la religión y el espacio, pues el cambio de mentalidades se haría fuertemente notorio ante la llegada del emisario del progreso, y porque no, inclusive, la mirada hacia el régimen porfirista cambiaría ligeramente en pro de este nuevo medio de transporte.



Ilustración 15 Cuadrilla de reparadores alineando vía, tomado Enciclopedia Caminos de Hierro, México, STC / FNM, 1996, p. 151

4.2 La mentalidad y la cultura a partir de la llegada del ferrocarril

Las nuevas mentalidades y la nueva cultura que se había generado en torno al ferrocarril se comenzaron a hacer presentes en las clases sociales potosinas

Sin duda la llegada del ferrocarril abrió una nueva concepción en la forma de vida de los potosinos, su aparición implicó que los imaginarios previos cambiaran y se construyeran nuevos a partir de su llegada, por lo que más allá de representar una mejora en el progreso de la ciudad significó un cambio de vida para la sociedad y por ende, es necesario analizar dicha repercusión en las clases citadas en el subtema anterior, y comprender de qué manera el ferrocarril actualizó al estado.

Una vez inaugurado el ferrocarril en agosto de 1888, los discursos sociales y demás elementos culturales comenzarían a cambiar poco a poco; para ello retomaré una cita colocada en el marco teórico de este documento, “las identidades colectivas son también componentes de las individuales a través de los vínculos de pertenencia a diferentes grupo” (Giménez, 2010, p. 3) con esto quiero dar a entender que cada identidad individual va construyendo una colectividad y esta a su vez repercute en la cultura de dicha sociedad.

La repercusión que tuvo la llegada del ferrocarril en las mentalidades fue significativamente diferente una de la otra, y su llegada generó distintos criterios y opiniones a partir de la misma. Para explicar esta parte, comenzaré con el mismo orden del subtema anterior, en donde primero partiré de la élite potosina, la cual tiene un acercamiento más sólido a la idea del ferrocarril como un proyecto del progreso.

La élite potosina, se distinguió principalmente por estar favor de las acciones del gobierno, con la idea de acrecentar el nivel económico y social del estado buscaban “acrecentar un sentido de identidad en una colectividad urbana, ante todo sobre aquellos que pueden constituirse en opinión pública, como la gente con instrucción y con empleo” (Coronado, 2009, p. 64), es decir que su imagen tenía que hablar bien de ellos ante la demás sociedad elitista.

Con esta postura, la llegada del ferrocarril, representó un parteaguas para que la élite potosina acrecentara más su imagen ante el resto del país, su mentalidad se centró en que otros grupos sociales “no deberían oponer resistencia alguna a la actividad que los superiores realicen en beneficio de la humanidad, pues de lo contrario, ellos, los inferiores, serían forzosamente una rémora para la conquista del bienestar y del progreso” (p. 71), es decir la élite potosina veía el progreso, simbolizado por la llegada del ferrocarril, como una meta que debía ser alcanzado a toda

costa. Este progreso no solo se entendía en términos económicos, sino también como una forma de modernización cultural y social que debía imponerse desde arriba.

Por otro lado, la nueva cultura que representó el ferrocarril dentro de la élite recae en “las configuraciones ideológicas específicas de la época [...], mediante las cuales se fabricó una alianza política entre el ‘saber’ y el ‘poder’” (p. 73), gracias a ello, la élite puso en práctica sus conocimientos científicos que permitieron la apertura a la llegada del ferrocarril, así como también para acrecentar su poder político y su imagen en la sociedad potosina. Dentro de la nueva cultura que representó su aparición se establecieron nuevas formas de sociabilidad y comunicación, alineadas con los ideales de una modernidad que trascendiera, además permitió, como mencioné, reafirmar su identidad como clase dirigente y moderna, distanciándose aún más de las clases populares.

Sintetizando estas posturas, surge la interrogante finalmente ¿Cuál fue la nueva mentalidad y cultura de la élite con la llegada del ferrocarril? En términos de mentalidad, la élite potosina comenzó a ver el progreso no solo como un objetivo económico, que beneficiaría al estado sino como una misión casi moral. Con esta nueva mentalidad construida, el progreso debía ser alcanzado a toda costa y cierta resistencia por parte de otros grupos sociales era vista como un obstáculo que debía ser superado. Esta visión justificaba la concentración del poder y la autoridad en manos de la élite, al considerarse los únicos capaces de guiar a la sociedad hacia la modernidad.

En cuanto a su cultura, la élite se caracterizó por una mayor apertura a las ideas y prácticas modernas, las cuales incluían formas de sociabilidad y comunicación, alineadas con los ideales de una modernidad que trascendía lo local y se conectaba con lo nacional e internacional. A sí mismo, se utilizó el discurso del progreso para fortalecer su imagen tanto a nivel local como nacional. A

través de las configuraciones ideológicas que eran propias de la época, se fortaleció una alianza política que permitió a la élite consolidar su poder y proyectar una imagen de modernidad y progreso que los distinguía del resto de la sociedad.



Ilustración 16 Grupo esperando abordar coche de primera clase, tomado Enciclopedia Caminos de Hierro, México, STC / FNM, 1996, p. 127

Ahora bien, sucede algo distinto con las clases sociales bajas, las cuales como ya mencioné vivían y tenían ciertas mentalidades diferentes a las de la élite; su composición social estuvo rodeada de numerosos trabajos, abusos, maltratos, pero pese a ello se consolidó como un grupo solidario y que tenían una cultura de resiliencia, que se vinculaba a la religión. También fue una sociedad que se caracterizó por tener ciertos discursos o posturas maleables ante el régimen porfirista, aspecto que también fue propio de su cultura pues no gozaban de educación, o algún otro medio para generar su propio criterio y pensamiento.

Algunos opositores de la época porfirista y de la élite y de las clases sociales rurales tenían una mentalidad clara y sólida ante la aparición del ferrocarril en la cual

Afirmaron que el traspaso de la línea ferroviaria llevaba implícita la intención de las autoridades estatales para conducir a la entidad a la ruina, ya que, según ellos, la compañía constructora estaba de acuerdo con el gobierno federal para explotar a México. (Carregha, 2003, p. 49).

Para la mayoría de las sociedades de pueblos rurales, la cultura de preservar la naturaleza y los espacios era primordial para la subsistencia de sus tierras y poder seguir trabajándolas, de hecho como menciona Leal (2022) los pueblos rurales contaban con un propósito claro en lo que a sus tierras se refiere: “expresan el proyecto de la comunidad política que desearían establecer: la comunidad indígena de corte prehispánico, la república universal de la armonía como variante de un socialismo agrario, la pequeña propiedad familiar de la tradición liberal” (p. 56), con ello se denota una clara mentalidad de pertenencia por parte de las comunidades rurales y que aunados a sus ideales políticos y religiosos, representan un choque con la llegada del ferrocarril.

Cuando el ferrocarril surcó las primeras fauces del estado potosino en 1888, los primeros pobladores que tuvieron un acercamiento hacia el emisario del progreso fueron las clases rurales, el asombro ante su aparición no se hizo esperar, pues indudablemente causó sensación en la parte rural, como se menciona en las Memorias de María Asunción (1)

Noviembre 30 de 1888

El muchacho, que en su vida había visto un tren y menos en movimiento, quedó fascinado al ver pasar el monstruo metálico con todo su aparato de lumbre y vapor. En su pobre léxico pronto la bautizó con el nombre de “el jierro” y diariamente, cuando calculaba que era su hora de pasada, se apostaba en algún divisadero para ver el raudo paso del convoy, que lo atraía con una fuerza irresistible (Cabrera, 1951, en Memorias de María Asunción, p. 176).

Este diario escrito por una mujer de élite expresa la manera en que un peón se manifestaría ante la llegada del ferrocarril y da cabida a entender cómo poco a poco el tren en las clases rurales

se vivió como un encuentro con lo desconocido, una mezcla de admiración y alienación, en estas memorias se puede analizar ese sentimiento de asombro que refleja la llegada del ferrocarril y como introdujo elementos de modernidad que resultaban incomprensibles y maravillosos para quienes vivían en zonas rurales, alejados de los centros urbanos donde se concentraba el poder y el progreso.

Por otra parte, entender el léxico del chico denota esa brecha cultural que había entre la élite y las comunidades de clase bajas además para las personas rurales, el ferrocarril era algo distante, una innovación que no necesariamente integraban en su vida diaria, sino que observaban desde una posición de marginación, como quizá le sucedió a este hombre.

Poco a poco el ferrocarril se fue incorporando dentro de las comunidades rurales y marginadas, pues el paso y construcción de los caminos de hierro se fueron conjuntando con la vida alrededor de las estaciones que allí desembocaban. Fue así como el ferrocarril fue llamando la atención de las poblaciones rurales, la mayoría de los grupos sociales de la clase baja “[...] estaba colmado de curiosos a uno y otro lado de la vía que se dieron cita para admirar este novedoso espectáculo”. (Montejano y Aguiñaga, s/f, p. 1) acrecentando de mayor manera la llegada del ferrocarril.

Con los primeros recorridos que el tren de carga de la línea San Luis-Tampico, la cultura y la mentalidad rural ante los caminos de hierro comenzaría a cambiar, la vida comenzó a ser más simple y vieron en el ferrocarril un medio para subsistir y salir adelante dejando de lado ese sentido de marginación que podrían llegar a tener en relación con el ferrocarril.

El gobierno de Diez Gutiérrez informó a las comunidades de los grupos rurales con tintes de poder y de conocimiento (que se analizó de manera previa y que caracterizó a la élite potosina) el siguiente estatuto:

Por la nueva vía férrea se han de ennoblecer los productos agrícolas de la Huasteca potosina y de las feraces regiones tamaulipecas y tendrán fácil salida los que hasta ahora habían sido inexplorados por las dificultades de las comunicaciones [...] dará incremento en la producción y multiplicará los cambios y las transacciones internacionales (Carregha, 2003, p. 49).

Gracias a ello, la mentalidad de estos grupos sociales giró drásticamente y comenzaron a aceptar de a poco al emisario del progreso, las estaciones, los territorios y las poblaciones de comunidades que estuvieron por años incomunicadas pronto verían una luz de esperanza en el ferrocarril y en las palabras del Sr. Gobernador Carlos Diez Gutiérrez, posterior a ello la creciente demanda en el tren de carga de la misma línea se veía desfasada por inmensa cantidad de gente rural que veía en el ferrocarril la oportunidad de mejorar su calidad de vida, tanto así que el Central Mexicano “se vio obligado a atender la creciente demanda de pasajeros en las “desparramadas poblaciones” que se encontraban en su ruta” (p. 64) surgiendo con ello una nueva mentalidad y cultura a raíz del ferrocarril y de sus distintos símbolos.

Y es aquí cuando vuelve a surgir la interrogante, ¿Cuál fue la nueva mentalidad y cultura de las clases bajas con la llegada del ferrocarril? En cuanto a la mentalidad la población comenzó a ver el ferrocarril no solo como una curiosidad, sino como una herramienta que podría mejorar su calidad de vida. Este cambio deja ver una mentalidad resiliente, en la que las comunidades, acostumbradas a enfrentar adversidades, comenzaron a encontrar maneras de integrarse y beneficiarse de la modernización que el ferrocarril representaba.

A su vez, la inicial desconfianza y sensación de marginación fueron reemplazadas por una aceptación del ferrocarril como un agente de cambio positivo. Esto muestra cómo la mentalidad de las clases bajas evolucionó hacia una aceptación de la modernización, motivada por la promesa

de mejoras en su vida cotidiana.

Por otro lado, en términos de cultura las comunidades rurales comenzaron a desarrollar nuevas formas de vida alrededor de las estaciones ferroviarias. El papel de las estaciones fue fundamental pues se convirtieron en centros de actividad económica y social, lo que llevó a una reconfiguración de los espacios comunitarios y a la creación de nuevas redes de sociabilidad. A sí mismo, el ferrocarril motivó a una reconfiguración de la identidad social pues antes se veían a sí mismas como marginadas y desconectadas de los centros de poder, sin embargo, los caminos de hierro les ofrecieron una forma de conectarse con el resto del país y que a su vez, permitió el surgimiento de una nueva identidad que, aunque todavía ligada a la cultura rural y a la resiliencia, ahora incluía elementos de modernidad y progreso.



Ilustración 17 Andenes inundados de gente a la llegada del tren, tomado Enciclopedia Caminos de Hierro, México, STC / FNM, 1996, p. 39

4.3 Los símbolos del ferrocarril en la sociedad potosina

Los elementos simbólicos que rodearon al ferrocarril estuvieron cargados de diversos aspectos culturales y formaron una nueva identidad ferroviaria.

Las mentalidades que se formaron en torno al ferrocarril en las distintas clases sociales en San Luis Potosí estuvieron plagadas de simbolismos que fueron una bandera para conocer y comprender el impacto de su llegada al estado. Estos símbolos van más allá de solamente verse y analizarse como una celebración, como un aspecto rutinario o incluso solo como un momento efímero que funciona para dar sentido al evento, o situación en la que se presenta.

Para comprender lo que refiere el simbolismo del ferrocarril en sus diversas formas, hay que revisar el concepto de esta palabra; se puede entender el símbolo como “una expresión [...] que refleja un pensamiento determinado por estructuras reales [...] revela aspectos muy profundos de la realidad que desafía todos los otros medios de conocimiento” (Arango, 1995, p. 26), este concepto, se enlaza con los diversos aspectos que conformaron la cotidianidad del ferrocarril y que permiten entender su imaginario desde otra perspectiva.

Para el caso del ferrocarril en San Luis Potosí, su llegada estuvo cargada de ciertos símbolos que ayudan a interpretar el nuevo imaginario que se creó y consolidó a partir de su llegada, entendiendo así de qué manera la sociedad potosina vio conjugado su imaginario desde la aparición del ferrocarril. Revisando los capítulos anteriores, hay símbolos que destacan por sus importantes manifestaciones que, a mi parecer, son los más importantes en la construcción de un imaginario y también para que este se asentara.

Dentro de estos símbolos destacan los siguientes: Estaciones, murales y fotografías, Música,

Política, Festividades, y Trabajo, pues fueron elementos que destacan por estar cargados de símbolos que fungieron como constructores del imaginario colectivo a partir de la llegada del ferrocarril, y que a la par, por consiguiente, representaron un elemento cotidiano en la vida de los pobladores potosinos, y que actualmente muchos de ellos siguen formando parte de los caminos de hierro.

Antes de adentrarse al análisis de estos elementos hay que entender el concepto de símbolo; según Lotman (2002) el símbolo “se interpreta como el medio de una traducción adecuada del plano de la expresión al plano del contenido” (p. 89), en palabras más sencillas, un símbolo es la representación de un elemento fijo a una interpretación personal y que dicha interpretación se adecua al tipo de contexto, denotando así una construcción mental y de imaginario que poco a poco réplica en los demás individuos.

4.3.1 Estaciones

Comenzaré con este elemento simbólico, ya que considero que fue el más cargado de elementos que fungieron como un parteaguas en la construcción del nuevo imaginario ferroviario. Las estaciones del Central Mexicano fueron levantadas con la finalidad de poder albergar a las personas en la espera de la llegada de las locomotoras, además de también contar con un punto de fuga para descanso de dichos colosos de hierro.

Su construcción contaba con elementos que eran sencillos de utilizar pues cabe recordar que el lugar donde principalmente estas se desarrollaron, fueron las zonas más vulnerables del país, en donde la inmensa población que ahí vivía estaría comunicada con el resto del estado mediante estos inmuebles. Su levantamiento se centró en las “necesidades específicas del sitio donde fueron ubicadas, y fueron producto de una cuidadosa planeación en la que se

consideraron factores económicos, políticos, demográficos y geográficos” (Carregha, 2003, p. 78).

Las estaciones, fueron inmuebles de alta concentración en donde hubo elementos simbólicos propios de dichas locaciones; el primero de ellos fue la extensión que estas tenían contaban con una sala de espera en donde la mayoría de las personas comenzaría a entrelazar diálogos con otros individuos, aspecto que poco a poco fue tomando fuerza, hasta consolidarse como un elemento esencial del ferrocarril.



Ilustración 18 Sala de espera de segunda clase, tomado Enciclopedia Caminos de Hierro, México, STC / FNM, 1996, p. 52

Otra de las características simbólicas con las que contaba el ferrocarril, recaen en que su composición, contaban con dos elementos que les daban esa sólides como inmueble

Los artísticos, que dependían del grado de ornamentación al que quisiera llegar la compañía a cargo de la misma [...] y los de carácter social, que determinaban las medidas que debían adaptarse, al considerar la circulación e importancia de la localidad en que se construyera la estación (Carregha &

Begoña, 1999, p. 74).

El primer símbolo pone al arte como un elemento principal en la construcción del imaginario de la sociedad dentro de las estaciones, pues este tipo de arte iba “cargada de matices persuasivos y referenciales dirigidos, [...], a múltiples ámbitos de percepción sea esta individual o colectiva” (Gaitán, 1998, p. 411), es decir que cada estación contaba con elementos propios de la región con características simbólicas que la sociedad veía repercutida en su cotidianidad del día a día y que al entrar en una estación ferroviaria, está resultaba ser un conjunto de ello.

Un ejemplo de este símbolo en San Luis Potosí lo encontramos reflejado en el ahora museo del ferrocarril.

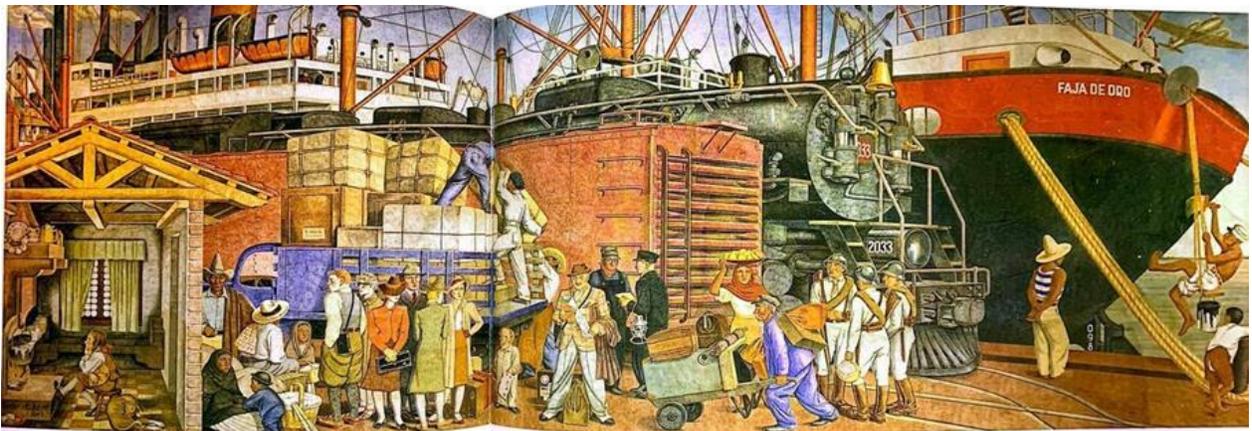


Ilustración 19 Mural de Fernando Leal en la estación de San Luis Potosí, tomado, Enciclopedia Caminos de Hierro, México, STC / FNM, 1996, p.p. 166-167

Dentro de esta obra artística destacan elementos propios de la línea México-Veracruz y el panorama de San Luis Potosí, una línea en la que se caracterizó el traslado de mercancía al puerto, y dentro de este mural se pueden apreciar elementos propios del papel que jugaba esta estación en la composición de la línea férrea, símbolos claro como la majestuosidad con la que se plasma la locomotora, reflejan el poderío que se le implicó al ferrocarril en todo su esplendor, además de poder visualizar esta división de clases sociales propias de la época.

El otro elemento es el carácter social de las estaciones con el que fueron construidas, en San Luis Potosí, la estación de La Pila es un ejemplo de cómo una estación se construye como un símbolo representativo del lugar, y es que en este caso se aplicó dicho término. La Pila fue un lugar que “tuvo sus orígenes en la minería. A principios del siglo XVII, Juan de Zaval denunció algunas minas localizadas en las serranías cercanas al recién fundado San Luis Minas del Potosí” (Carregha & Begoña, 1999, p. 107) luego de la llegada de los ferrocarriles, el gobernador Diez Gutiérrez, formalizó “la escritura de cesión de una parte del terreno de dicha hacienda a la empresa ferroviaria” (p. 108).

Tiempo después en 1893 se levantaría una estación en dicha localidad, teniendo el símbolo de la minería que se desarrollaba en este sitio y lo consolidó como una estación con esa estirpe social.



Ilustración 20 Lugar donde se ubicaba la estación de La Pila, tomado de Un camino olvidado Estaciones de ferrocarril en el estado de San Luis Potosí: Línea México-Laredo (Ferrocarril Nacional Mexicano). COLSAN. p. 109

De esta manera cada estación establecida en San Luis Potosí se consolidó con “características culturales, económicas y políticas del lugar, así como la importancia de la línea a la que pertenecía, por lo que no se escatimaron recursos para otorgarle la jerarquía urbana que requería” (p. 89) por lo que las estaciones fueron convirtiéndose en un símbolo de identidad de prosperidad y de interacción social, en la que, a la par de estos símbolos, “generaron nuevas actividades económicas que favorecieron a las poblaciones en donde fueron levantadas” (p. 61).

Por otro lado, hablando en términos de la Revolución Mexicana en las estaciones fueron un símbolo de protección, su estructura y su ubicación geográfica, representó para los revolucionarios un elemento de seguridad y de descanso, pues el valor que cada una de ellas conectaba con el



Ilustración 21 Tropa revolucionaria avanzando en patio de estación, tomado Enciclopedia Caminos de Hierro, México, STC / FNM, 1996, p. 74

Haciendo un balance general, destaco tres símbolos clave dentro de las estaciones ferroviarias; el arte, el carácter social, y el poderío militar. En el arte las estaciones estaban marcadas de matices persuasivos y diferenciales, lo cual se conjugaba con los elementos propios de la región y que por

consiguiente se incorporaban al diseño arquitectónico, reforzando la percepción colectiva e individual de la sociedad sobre su entorno a través de los elementos artísticos característicos de estas.

En el carácter social las estaciones fueron adecuadas a las demandas de cada región conectando con un sentido de pertenencia por parte de los pobladores los cuales vieron estos lugares como espacios donde se reflejaban y reforzaban las características culturales, económicas y políticas del lugar, el ejemplo colocado de La Pila es una representación de todo lo que las estaciones lograron hacer en todo el estado, replicando este modelo en las distintas estaciones que se adecuaron a sus espacios.

Por último, en el poderío militar, las estaciones ferroviarias adquirieron un simbolismo adicional relacionado con la protección y la seguridad. Se convirtieron en refugios estratégicos para los revolucionarios, dotándolos de un "segundo hogar" en medio del conflicto bélico. La estructura y ubicación de las estaciones ofrecían un sentido de seguridad, consolidando su rol como símbolos de poder y resistencia en tiempos de guerra.

4.3.2 Fotografías

Otro de los aspectos más importantes y que se encuentran plasmados en este documento, es el de la fotografía, las cuales han servido para dar fe y testimonio real de los acontecimientos suscitados en la época; las fotografías “tienen múltiples significados, en verdad, ver algo en forma de fotografía es enfrentar un objeto de fascinación temporal... Las fotografías por si solas son incapaces de explicar nada, son inagotables invitaciones a la deducción, la especulación y la fantasía”. (Peláez, 1991, p. 5), nosotros mismos somos los que le damos es significado a ese momento captado en la cámara y el hecho de que durante el desarrollo del ferrocarril existiesen

una cantidad inmensa de fotografías nos hacen pensar en un sinfín de historias relacionadas a ello.

Durante el porfiriato el uso de estos materiales prácticamente fue una realidad que se hizo presente durante toda su gestión; el símbolo fotográfico rodeo a la sociedad y también a los caminos de hierro donde en esta pequeña sección, trataré de exponer qué tipo expresión imaginaria llevaba consigo la fotografía. Estas representaciones gráficas van más allá de una simple imagen, sino que “la fotografía adquirió un valor de significación capaz de mostrar no sólo hechos, sino también sus aspectos cualitativos” (p. 7).

La simbología con la que la fotografía se tomaba en la época “no era tan solo una representación de la realidad, sino que era un objeto que tenía facultades para expresar sentimientos y afectos, era una prueba irrefutable de las cualidades de las personas y objetos fotografiados” (p. 8), por lo que se puede entender, cada interpretación simbólica, dependería de cada individuo. Por ende, para este análisis utilizaré parte de la información plasmada en este capítulo para así tener un sentido y no desviarme a otros aspectos de la fotografía que no corresponden.



Ilustración 22 Foto Archivo particular familia Castillo García

Como primer ejemplo, aparece esta fotografía, en la cual existen otros elementos simbólicos que se vinculan a ellos; el primero de ellos es la estación la cual como ya se mencionó en los capítulos anteriores representa el progreso y la conexión entre lugares y también este espacio cultural en el que ellos podrían sentir seguridad y tranquilidad al estar en un lugar social y culturalmente apegado a sus ideales.

El segundo de ellos, son los hombres sentados al pie de la estación, simbolizan la parte de la comunidad y la camaradería propia de la época, en la que las relaciones con otros individuos fomentaban aún más al sentido de pertenencia a dicha comunidad y también al espacio en el que ellos se desenvolvían con cotidianidad. Relacionado a ello, el tercer símbolo claro es su vestimenta, con ella se puede deducir al tipo de grupo social que pertenecieron, siendo que a primera vista, rescato a un grupo de clase media/alta en donde resalta esa elegancia pero sin tintes de riqueza en donde la unión entre ellos es un aspecto que destaca quizá por pertenecer al mismo grupo.

El cuarto símbolo que deja ver la fotografía son las vías del tren; tomada a propósito de esta manera (o no) denota un claro ejemplo de progreso y modernidad, dando a entender que esas vías simbolizan el camino del progreso y las oportunidades a futuro, dándole el valor de grandeza tanto al ferrocarril como a la estación dejando claro su postura como amigos del progreso y sintiéndose orgullosos de poder pronto surcar el ramal de dicho ferrocarril.

Con esta primera foto se pueden interpretar otros símbolos claros de la llegada del ferrocarril, el grupo de hombres nos deja ver la manera en la que ellos apoyaban los proyectos de modernización así como también el estirpe social al que pertenecían, por otro lado, vemos la conjugación de las vías, estación, y paisaje entendiendo que la fotografía dejar ver parte de la nueva culturización del ferrocarril en San Luis Potosí, dejando elementos históricos que en la

actualidad nos funcionan como un vestigio histórico tangible.

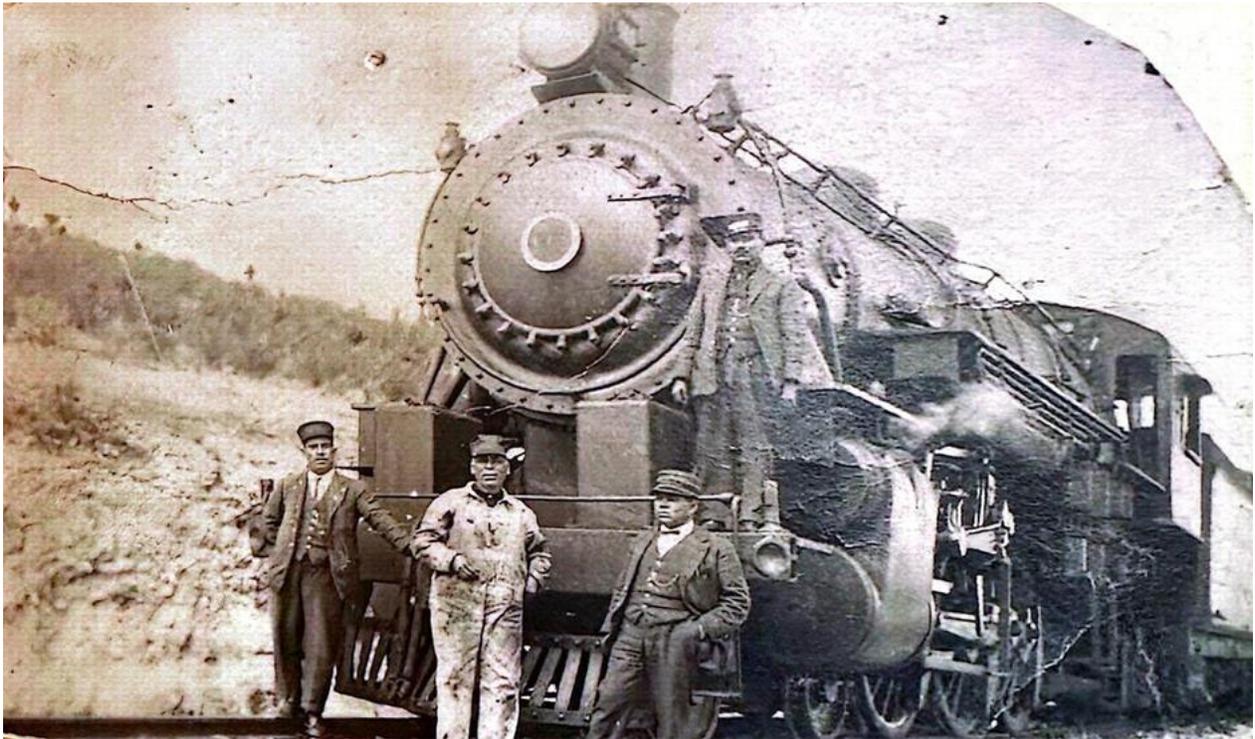


Ilustración 23 Foto Archivo particular familia Castillo García

En esta siguiente foto, el análisis de los símbolos permea por el ambiente, pues tiene claras intenciones e interpretaciones a ello, dentro de los símbolos que rescato aparecen dos símbolos importantes de su conjugación en el imaginario colectivo. El primero de ellos es la locomotora, un símbolo de majestuosidad y de poder que quizá y se convirtió en parte de la identidad cultural de la región y al tomar la fotografía, les daba ese sentido de pertenencia hacia con la locomotora, cuidándola como símbolo de poder para la comunidad en dicho lugar.

El segundo son los trabajadores que son parte de la esencia de la foto pues cabe recordar que “el salario pagado en el ferrocarril, era mayor del que pagaban los hacendados a sus jornaleros” (Carregha, 2014, p. 184), y por lo tanto el ferrocarril comenzó a ganarse fama como uno de los trabajos más codiciados de la época, tanto así, que trabajar dentro de, era un orgullo, familiar, social, y propio de la persona que ahí se devolvía, por lo tanto, los trabajadores posando en la foto

simbolizan este sentido de orgullo y grandeza, así como también de presencia al formar parte del progreso potosino.

Con esta segunda fotografía, se aprecia cómo el imaginario colectivo y los discursos comenzaron a cambiar y a conjugarse con el ferrocarril, pues ahora este, se había convertido en un símbolo de pertenencia, de orgullo y de buen ingreso económico, además de consolidar su imagen como emisario del progreso, denotando así que el ferrocarril y la sociedad potosina, comenzaron a cambiar y a unificarse para que una nueva identidad cultural se formara en torno a este.



Ilustración 24 Foto Archivo particular familia Castillo García

En esta última foto se compaginan elementos más sociales que se asocian a la llegada del ferrocarril, una mirada un poco más cotidiana del uso del sistema ferroviario, tal como se observa en la imagen. Dentro de los elementos simbólicos que se representan en la fotografía existen dos símbolos que son importantes de analizar y que se vinculan en parte con las dos imágenes

anteriores.

El primero de ellos es ese símbolo de conexión y movilidad, dejando ver que la unión entre espacios y comunidades eran una constante durante el uso de las líneas de pasajeros, se observa como gente de clase media/alta se siente privilegiada por poder hacer uso de este medio de transporte, reflejando esta idea de cambio cultural y económico que desprendió su arribo en San Luis Potosí. Por otro lado, el símbolo de ir en el último coche del tren figura un sentido de aventura y libertad, pues el panorama y la comodidad de este refleja una sensación de satisfacción y de tranquilidad al poder ir observando el paisaje que los rodea.

El segundo de los símbolos es la nostalgia, pues el arribo del ferrocarril marcó un antes y un después en las mentalidades colectivas de las sociedades; en este caso el hecho de tomar una foto de esta manera se podría encaminar a tener un recuerdo de la época gloriosa que surco el ferrocarril, así como también formar parte de la construcción de una nueva sociedad potosina, en donde los caminos de hierro tuvieron una fuerte repercusión en las diversas zonas del estado en donde estos surcaron.

Realizando una breve síntesis de este subtema estos símbolos reflejan cómo la llegada del ferrocarril no sólo transformó físicamente el espacio urbano y las relaciones sociales, sino que también influyó profundamente en la construcción de una nueva identidad cultural en San Luis Potosí. A través de las fotografías, el ferrocarril se consolidó como un ícono del progreso, el orgullo y la modernización en el imaginario colectivo potosino.

4.3.3 Política

Durante la época porfiriana, la política y los discursos en torno a ella, se centraron en ganar poder y aceptación popular en las sociedades, buscando siempre mantener el orden y el progreso

en todo el país, una vez que estalla la revolución el caudillismo se convirtió en un nuevo método de hacer política, sin embargo previo a ello, las formas de hacer política eran distintas y es aquí en donde se converge la construcción del ferrocarril, pues a partir de ahora los discursos políticos se centrarían en este proyecto.

El ferrocarril como símbolo político prácticamente estuvo rodeado de majestuosidad y de grandeza, pues a ojos de los pobladores potosinos, el discurso planteado por el gobernador Carlos Díez Gutiérrez fue suficiente para encaminar al estado en confiar en el estado; y es que, como mencioné, más allá de que el ferrocarril simboliza el progreso, o la modernidad “su construcción fue un argumento político que se utilizó para defender la permanencia del régimen y de quienes ejercían el poder” (Carregha, 2014, p. 211) pues en términos generales los discursos liberales que planteaba la época fueron un pilar importante para construir este argumento político donde se enalteció al ferrocarril como el principal referente del gobierno Gutierrista.

Pero ¿Por qué plantear un discurso de estas características? ¿Qué significado simbólico tenían estos argumentos en la nueva cultura e imaginario colectivo? Pues en respuesta a la primera pregunta, el ferrocarril en principio fue visto y planteado como un constructor y emisor del progreso, la sociedad en conjunto con el gobierno comenzaría a darle esta conjetura de que “el ferrocarril abriría las puertas del país a la llegada de nuevas tecnologías y a maquinaria de vanguardia, lo que por su puesto detonaría la prosperidad de los pueblos que tocaran las vías férreas” (p. 207). Esta sensación de crecimiento propiamente en el estado fue la que poco a poco comenzó a atrapar a la prensa, la sociedad y las miradas de otros lugares; siendo así que un discurso cargado de características de esta índole, fungirían como un discurso político para la aceptación y legitimación del poder en San Luis Potosí, y México.

Dando respuesta a la siguiente pregunta los discursos en torno al ferrocarril iban más allá de simplemente ser discursos, sino que para la época y los políticos, los caminos de hierro trajeron consigo valores fundamentales de la modernidad, el progreso y la estabilidad, ideales que el régimen quería proyectar para consolidar su legitimidad. Por otro lado, y aunado a eso, la población comenzaría a sentir más unión con el gobierno y con ciertas decisiones a tomar, para ellos estos discursos políticos enaltecían la imagen de grandeza y majestuosidad que el ferrocarril traía consigo, vinculando su construcción con la idea de un futuro próspero y modernizado, que alineaba al estado de San Luis Potosí con las tendencias globales de industrialización y progreso.

Con ello, el discurso político del ferrocarril comenzó a ser un pilar importante en la construcción y la consolidación de estos “se habían convertido en el centro de dicha materia en el país. Los caminos de hierro eran la materialización de esa política [...]”. (Carregha, 2014, p.p. 210-211), de esta manera tenía una dimensión política que se enraizaba en los ideales liberales de la época, donde el progreso tecnológico y económico estaba vinculado con el orden y la paz social.

Finalmente, la política implementada por el gobernador Carlos Diez Gutiérrez da virtud de un gobierno que se comenzó a legitimar con la llegada de los ferrocarriles, además como es evidente, funcionaba como un argumento en favor de la estabilidad del régimen y de la élite en el poder. Así, el ferrocarril se convirtió en un elemento central del imaginario político potosino, reforzando la idea de que el desarrollo material era sinónimo de éxito político y gobernabilidad eficiente.

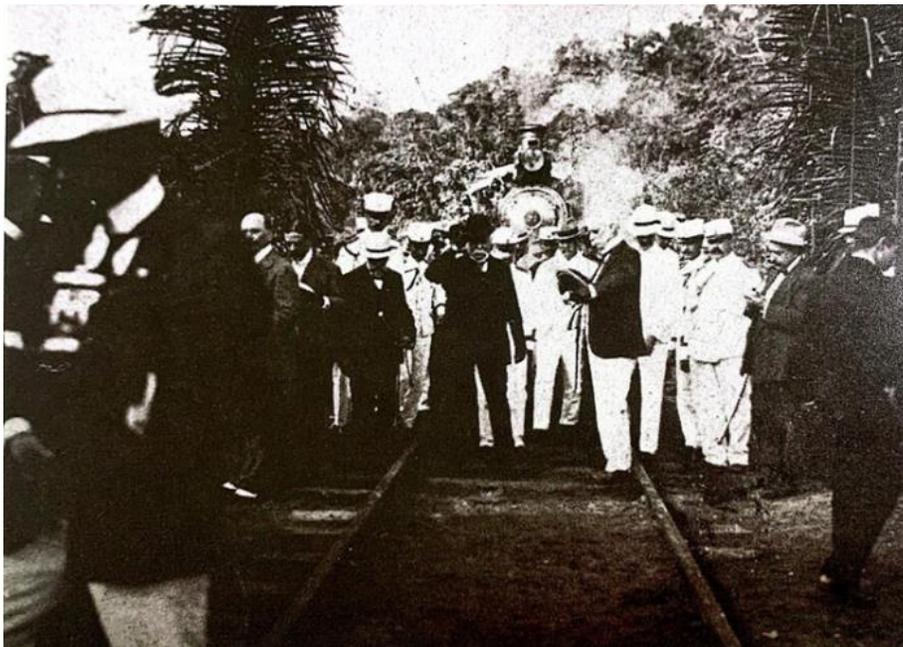


Ilustración 25 El General Porfirio Díaz inaugurando vía férrea, 1907 tomado Enciclopedia Caminos de Hierro, México, STC / FNM, 1996, p. 62

4.3.4 Las Fiestas de Inauguración

Otro de los símbolos más representativos de la llegada del ferrocarril a San Luis Potosí, fueron las fiestas inaugurales en conmemoración a ello, las cuales estuvieron plagadas de elementos muy característicos que tenían cierta carga simbólica y atribuciones que la sociedad potosina le convido a esas fiestas de carácter local que se replicaron en los demás estados de manera paulatina cuando sus ferrocarriles se inauguraron.

El 12 de agosto de 1888, fue cuando por primera vez San Luis Potosí, podría ver llegar al emisario del progreso, cuya llegada fue de un momento a otro que tuvieron que plantearse programas para su llegada, de esta manera se enaltecería dicho hecho histórico del estado. Los festejos son una fuente que deja ver los símbolos que representan la mirada de la sociedad potosina, su repercusión a raíz de los festejos y entendimiento del porqué realizar dichas acciones.

Como preámbulo para entender estos símbolos hay que plantearse la siguiente interrogante, ¿Por qué realizar fiestas de inauguración ante un elemento como el ferrocarril que hoy en nuestros días es muy común? En primer lugar, a lo largo de este documento he expuesto los diversos eventos que el país atravesó previo a la llegada del emisario del progreso; un pasado plagado de inestabilidad política y de diversos conflictos bélicos que mermaron el crecimiento del país y también del estado.

En segundo lugar, la aparición del gobierno de Porfirio Díaz trajo consigo un aura de paz y tranquilidad en el país, en la cual, la estabilidad política y el control social eran prácticamente el estandarte del gobierno de Díaz que entraría al panorama político de México; y aunado a esto, es en donde aparecen estos festejos. Luego de la llegada del general Díaz al poder “La paz y su gestor eran los principales trofeos que podía exhibir México, después de décadas de lucha y una larga inestabilidad política”. (Carregha, 2014, p. 42), por lo que no resulta tan disparatada la idea de hacer celebraciones en pro de dicha paz y progreso que se vivía en el estado y el resto del país.

Las fiestas que se llevaron a cabo en San Luis Potosí fueron precisamente dirigidos a enaltecer esta figura política que cargaba consigo el estandarte de la paz y el progreso y que era digno de enaltecer sus obras que ponía en el mapa al país, siendo así que “con motivo de la inauguración de las vías férreas, varios oradores potosinos se referían al general Díaz con el sobrenombre de “héroe de la paz”” (Carregha, 2014, p. 40), enalteciendo su figura política.

Entrando a los festejos y entendiendo el porqué de su realización, hay varios elementos simbólicos que conformaron los eventos de dicha fiesta, los cuales resultan interesantes de analizar. Varios de los elementos que integraron estos festejos se encuentran los que hablan sobre la identidad cultural, una identidad que tenía que ser sólida y pudiera reflejarse en la sociedad

potosina, para ello está el siguiente ejemplo

Periódico Oficial del Estado, 04 de octubre 1888: Los esfuerzos del Sr. Gral. D Carlos de esta simpática fiesta del progreso que dejará aturcidos a los pocos adversarios de la administración del Sr. Diez Gutiérrez.

Resulta interesante analizar y ver reflejado que el símbolo de la política seguía intrínsecamente puesto sobre los eventos de la inauguración del ferrocarril, en primer lugar, vemos esta construcción simbólica en la que el progreso se asocia con algo amable y positivo, reforzando la idea de que sólo unos pocos se oponían a él, aquellos que estarían “aturcidos”, apegado a ello, esta lucha con los adversarios políticos opositores al régimen y minimiza o deslegitima la oposición al progreso y al gobierno. En segundo lugar, la idea de que los adversarios quedarán "aturcidos" simboliza la fuerza arrolladora del proyecto de modernización y su capacidad de acallar cualquier crítica o resistencia.

Con este símbolo de identidad por parte del señor gobernador, vemos reflejada la idea de impartir un gobierno solidario fuertemente centrado en la fuerza política y social de querer compaginar con el estado además colocando al progreso como símbolo de avance y símbolo de identidad colectiva para aquellos alineados con el régimen y la élite que lideraba el proyecto modernizador.

Por otro lado, y como otro símbolo de pertenencia y de enaltecimiento se encuentra la siguiente publicación la cual, muestra otra mirada significativa a la llegada del ferrocarril

Periódico Oficial del Estado, 27 de octubre 1888: El Sr. Gral. D. Carlos Diez Gutiérrez que tanto interés ha demostrado por dotar á [sic] su estado natal con esta rápida vía de comunicación, entendemos que velará también porque ella satisfaga las exigencias del tráfico.

Destacan algunos elementos simbólicos importantes dentro de esta publicación siendo el primero de ellos el liderazgo del gobernador Carlos Diez Gutiérrez; su imagen es presentada como un protector de los intereses del estado y su población, velando porque el ferrocarril no sólo se construya, sino que cumpla con las necesidades prácticas del tráfico comercial. A su vez, este mismo liderazgo es un símbolo de poder, donde la élite política no sólo dirige el progreso, sino que se encarga de garantizar su correcto funcionamiento para el bienestar de la sociedad potosina.

El realce simbólico que se le da al estado resulta interesante de comprender pues subraya un fuerte vínculo entre el líder y la región en donde gobierna, dejando ver el interés de seguir fortaleciendo su imagen política en San Luis Potosí, con ello, también una expresión de su arraigo y responsabilidad hacia su tierra convirtiéndose así en un símbolo de pertenencia y lealtad que une a la élite con la comunidad.

En síntesis a estos dos ideales políticos publicados en el periódico, reflejan parte del imaginario colectivo, con el que la sociedad de la época recibiría el ferrocarril, el papel que jugaron las fiestas de inauguración y sobre todo, el papel político del gobierno en estas fiestas, deja claro el ideal con el que se planteaban estas fiestas, las cuales si bien eran para que la sociedad más arraigada y la que apoyaba el proyecto tuvieran este acercamiento a los caminos de hierro, sería para seguir legitimando el poder político del gobierno Gutierrista en la entidad, y a su vez, continuar dirigiendo a San Luis Potosí por el orden del progreso.

Finalmente, y para no extender en demasía este capítulo, hablaré de algunos aspectos que formaron parte de las fiestas de inauguración, así como también de ciertas características simbólicas que venían implícitas dentro de estas festividades. En primer lugar, uno de los aspectos más representativos, fueron los eventos de tinte nacional, por ejemplo:

Periódico Oficial del Estado, 27 de octubre 1888: El tren será recibido por las corporaciones se disparará una salva de 21 cañonazos y se tiran cohetes se llevarán globos tocarán las músicas y libros nacional y se harán cuantas demostraciones de regocijo quiere al pueblo.

Considero que uno de los elementos que más resalta dentro de esta publicación, se encuentra en el evento militar que se lleva a cabo dentro de los festejos, pero ¿Por qué realizar un acto de esta manera? El disparo de 21 cañonazos es un gesto ceremonial que, tradicionalmente, está asociado con grandes celebraciones y eventos de importancia nacional. En este caso, representa no solo el regocijo por la llegada del tren, sino también el respaldo del poder militar y político al evento. Los cañonazos simbolizan la magnitud del proyecto y su vinculación con la idea de grandeza nacional, mientras que los cohetes refuerzan la alegría popular y la celebración festiva, con las cuales el pueblo potosino, lograba entrar en sintonía con el gobierno.

De igual manera, otro de los aspectos simbólicos que engloban estas festividades, y también forma parte del imaginario social de la llegada del ferrocarril, es el que se resalta en otra publicación periodística:

El Estandarte, 12 de agosto de 1888: 5° Tanto el día de la inauguración como en los tres siguientes habrá adorno é [sic] iluminación general en la Ciudad. La comisión respectiva determinará lo conveniente a este objeto.

Un símbolo característico de la llegada del ferrocarril en la entidad potosina, se engloba con la aparición de esta forma particular de decorar su llegada; un ambiente festivo cargado de elementos que enaltecieron su llegada a San Luis Potosí, la luz, particularmente en el contexto porfiriano, estaba vinculada con el avance tecnológico, el orden y el control social con ello se proyectaba una imagen de modernidad y civilización y dentro de este imaginario social, la luz simboliza la llegada de la modernidad y el orden que el ferrocarril promete traer a San Luis Potosí.

En síntesis, en este subtema, se obtiene una mirada que explora el simbolismo que representó la llegada del ferrocarril a San Luis Potosí, en el imaginario de las fiestas de su inauguración; vemos cómo el papel de la política y la sociedad se encuentra estrechamente vinculado y por ende, repercute en esa legitimación política que buscaba la élite potosina, pues más allá de ser sólo fiestas de inauguración, consolidaron a Diez Gutiérrez como un agente político de renombre en el estado.

4.4 La prensa y sus distintas posturas ante la llegada del ferrocarril

¡Extra, extra! El ferrocarril ha llegado a San Luis Potosí, entérese de primera mano sobre los actos de su llegada.

Así como la sociedad potosina y la política del estado se vio involucrado en la construcción y creación de un nuevo imaginario a raíz de la llegada del ferrocarril, la prensa también se sumaría para tener una postura ante la llegada de los caminos de hierro; pues esta “incursiona en diversos aspectos culturales que pueden considerarse propios de la vida cotidiana, en sus matices más comunes y populares”. (Ortíz, 1998, p. 411), con esta postura, diversos periódicos hablarían acerca de este acontecimiento histórico, planteando así ciertas posturas de dicho suceso.

Sin embargo, así como entre la población de esta época existen diversas opiniones e ideologías, así también sucedía con las publicaciones de los periódicos que formaban parte de grupos con los cuales encontraban intereses, así como también de aquellos que se apegaban a su forma de narrar los acontecimientos, y contar su versión con sus vertientes. Para ello utilizaré dos periódicos que me permitan hacer esta comparativa, pues así se puede dejar entre ver las motivaciones y aspiraciones que cada uno de estos tenía, así como analizar, un poco esa postura que tuvieron a la raíz de la llegada del ferrocarril.

El primer periódico para analizar es el que lleva por nombre, “El Correo de San Luis”, un periódico escrito por Jesús Ortiz, este periódico era publicado de manera semanal y se dedicaba a publicar noticias de situaciones que se suscitaban en San Luis Potosí, y unas cuantas en el resto del país y del mundo. En el análisis de algunas publicaciones hechas en lo que respecta a la llegada del ferrocarril; el periódico hace énfasis a una postura progresista, en el cual da crédito a algunas acciones del gobierno hacia la inauguración de los ferrocarriles y sobre todo, al hecho de tener a San Luis Potosí en el ojo del mapa de las acciones económicas, tal como se plantea en esta publicación.

El Correo de San Luis, 23 de septiembre de 1888: El ramal de Aguascalientes á [sic] esta ciudad del Ferrocarril Central, avanza rápidamente y pronto quedará terminado.

Según datos fehacientes, en el transcurso del año entrante estará concluida la línea del Ferrocarril Central que deberá ligarnos con el Puerto de Tampico y esto será de mayor importancia para el comercio de San Luis Potosí, pues vendrá á [sic] alterar radicalmente su situación económica, elevándola tal vez en un porvenir no lejano, al rango de la primera ciudad del interior de la República.

Dentro de esta publicación, aparecen ciertas tendencias ideológicas que este periódico marcaba, una de ellas es claramente esa postura progresista que estuvo rodeada por esta vertiginosidad del gobierno en la que planteaba que la llegada del ferrocarril representaría un crecimiento para el estado potosino, así como también esta idea de poco a poco aspirar a convertirse en un similar con la Ciudad de México, pues el hecho de que apareciera el ferrocarril, se tenía esta aspiración de crecer como ciudad y contar con rasgos característicos de la capital del país.

En esta publicación el periódico deja claro su idea de apoyo gubernamental, en donde a palabras de su autor, podemos ver ese tinte progresista al que él también apoyaba, y que por ende, buscaba

plasmar y postular dentro de su periódico, dejando ver que el ferrocarril sería el aclamado emisor del progreso y que tanto el gobierno como “parte de la prensa” tendría su apoyo para llevar a buen puerto este proyecto. En otra de las publicaciones de este mismo periódico aparece la siguiente premisa:

El Correo de San Luis, 23 de septiembre de 1888, La terminación del ferrocarril “Nacional Mexicano”, es un acontecimiento de grandísima importancia y el Estado lo celebrará con mayores demostraciones de regocijo, ya porque tiene un pueblo ilustrado, ya porque conoce las ventajas que le producen materialmente.

Es claro que el mensaje progresista sigue implícito dentro de esta publicación, pues en él resaltan aspectos cotidianos de la ciudad potosina, en primer lugar, el periódico veía a San Luis Potosí como una comunidad adelantada, capaz de entender y valorar los beneficios del progreso. Este elogio al "pueblo ilustrado" es un claro reflejo de las ideas positivistas que exaltaban la educación, la razón y la ciencia como pilares del avance social en la época.

En segundo lugar, refleja una ideología liberal en la cual el progreso se mide en términos materiales y económicos, como el aumento del comercio, la agilización del transporte de mercancías, en que se vincula con el apartado anterior pues, la prosperidad de querer alcanzar a la Ciudad de México era también uno de los propósitos con los que se alegaba la llegada de los caminos de hierro a la entidad potosina.

En síntesis de esta primera parte, ¿Qué postura manejaba este periódico con respecto a la llegada del ferrocarril? analizando lo planteado en estas publicaciones importantes, resalta una postura entusiasta y alineada con el discurso liberal y progresista de la época, apoyando tanto al gobierno como al proyecto del ferrocarril como una vía para transformar a San Luis Potosí en una ciudad moderna, competitiva y económicamente próspera, así como también una postura en la que

se realza el papel de la población como los principales protagonistas de este nuevo hecho histórico y en que el estado alcanzaría el tan ansiado progreso.

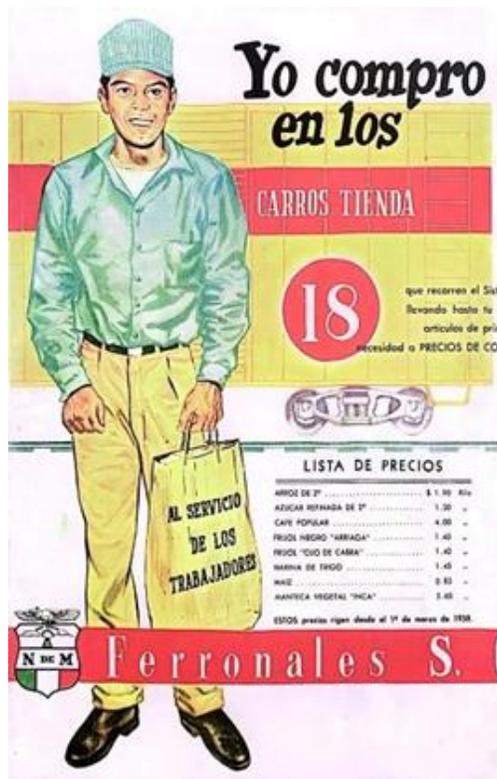


Ilustración 26 Publicidad de la revista Ferronales S.C. Fotografías expuestas sin referencias. Museo del ferrocarril de San Luis Potosí

Otro de los periódicos que consulté para realizar esta comparativa fue el de El Contemporáneo, un periódico escrito por el famoso historiador Manuel Muro, autor de numerosas obras que relatan los acontecimientos históricos y cotidianos que se suscitaron en San Luis Potosí, dicho periódico, demuestra otra vertiente a la llegada del ferrocarril, y en el análisis de algunas publicaciones puedo rescatar varios puntos que engloban su llegada.

Comenzaré explicando que este periódico tiene una tendencia un poco más social en el sentido de que más allá de contar con hechos narrados por el autor del periódico, tiene una cierta parte de

discrepancias planteadas por el pueblo, sin embargo, la tendencia de la publicación deja ver un tinte quizás un poco menos progresista que al anterior y ahora con algunas de las publicaciones planteadas, expondré el porqué de esta afirmación.

Partiré con la siguiente publicación, la cual parte de esta configuración imaginaria con la que contaba este periódico,

El Contemporáneo, 09 de marzo de 1904, Es lamentable la lentitud con la que caminan los asuntos del ferrocarril. Hace más de seis meses está aprobada por los comisionados que han mandado la superintendencia a dicha empresa, la construcción de una alcantarilla y tapar un zanjón que hizo la misma empresa, y la falta de estas obras impide el tráfico de una o quizá la mayor parte de la población, haciéndose el tráfico hasta la fecha por callejones tortuosos y angostos.

En esta publicación, el periódico funciona como vocero en donde se le da nombre a las quejas o acciones que se suscitan en la cotidianidad de los ciudadanos potosinos, en este caso, la reparación y culminación de algunos tramos pendientes del ferrocarril, que causaron indignación en los pobladores de la ciudad de Rioverde, pues esta obra, se supone que fue una de las más aclamadas y codiciosas del porfiriato, sin embargo, los fallos en la misma tardarían demasiado en salir a la luz, y dicho periódico tomaría una postura ante ello.

Ahora bien, en mi análisis esta actitud planteada que esta publicación tiene tintes que no son del todo una mayoría progresistas, pues a pesar de que cuenta con una postura reformista o

pragmática, que busca mejoras en la infraestructura como una necesidad para el bienestar social y el progreso, las palabras demuestran que su apego a la llegada del ferrocarril y las situaciones de emergencia extraoficiales, no terminaban por afianzar su apariencia progresista, sino que quizá alentaba en mayor medida (con las demandas de la población) a la idea de que el ferrocarril, presentaba sus fallos y no atendiendo a las circunstancias, representaba un paso hacia atrás, antes que hacia adelante.

Otra de las posturas que marca este periódico y que en cierta medida van referidas en lo mismo, es la siguiente:

El Contemporáneo, 09 de marzo de 1904, Se dice que el Síndico del Ayuntamiento, previa la autorización respectiva, va á [sic] entablar demanda contra la compañía del Ferrocarril Central, pues hay un contrato celebrado en México ante el notario público Lic. D. Luis Guerrero [...] ojalá y que el Superior Gobierno permita al ayuntamiento entablar la expresa demanda, pues tal vez así se consiga se cumpla con el contrato referido.

En esta publicación recurre un poco a lo mismo que la anterior, pues, si bien el ferrocarril estaba funcionando como un ente de avance y progreso, las fallas y distintas discrepancias que lo comenzaron a rodear fueron temas que para sus detractores fueron puntos clave para deslegitimar su llegada a San Luis Potosí. Como contexto a la cita, la demanda planteaba que la compañía “se obliga á [sic] hacer un viaje diario á [sic] san bartolo, ida y vuelta de San Bartolo y su conexión con el tren de Tampico á [sic] San Luis, estándolo, haciendo [sic] el viaje desde octubre próximo”. (El Contemporáneo, 09 de marzo de 1904).

La postura que toma el periódico si bien puede entenderse como un fiel defensor de los principios y las leyes constitucionales para el buen funcionamiento del ferrocarril, sigue mostrando estos tintes de confrontación con los caminos de hierro, pues las formas en las que se narra la idea

de demandar, puede traer a bien la resolución de esos problemas, o en su caso, a que los mismos detractores del régimen porfirista pudiera ver con estas publicaciones una esperanza para llevar a cabo sus cometidos en contra del régimen y poder manipular el imaginario de aquellas personas que aún dudaban del ferrocarril.

De igual manera, a manera de conclusión de esta segunda parte surge la misma pregunta ¿Qué postura manejaba este periódico con respecto a la llegada del ferrocarril? El periódico actúa como vocero de las quejas de los ciudadanos potosinos, quienes experimentaban dificultades cotidianas debido a la lentitud y fallos en la infraestructura ferroviaria. Esto indica que, aunque no está en contra del ferrocarril en su totalidad, cuestiona la forma en que se está implementando y cómo estos errores afectan la vida de la población. En este sentido, la postura de El Contemporáneo no es abiertamente en contra del ferrocarril, pero tampoco es completamente progresista; se sitúa en una posición crítica que resalta las deficiencias del proyecto y su impacto negativo en los ciudadanos.

En conclusión, de este subtema, la prensa fue un pilar importante en la construcción de un imaginario colectivo ante la llegada del ferrocarril y otras numerosas obras que orbitaban con la índole del progreso, sin embargo es importante conocer su postura ante eventos como estos, pues en gran medida sus palabras de cierta forma terminaban repercutiendo en ciertos aspectos en la cual la población jugaba un papel importante como lo fue el ferrocarril.

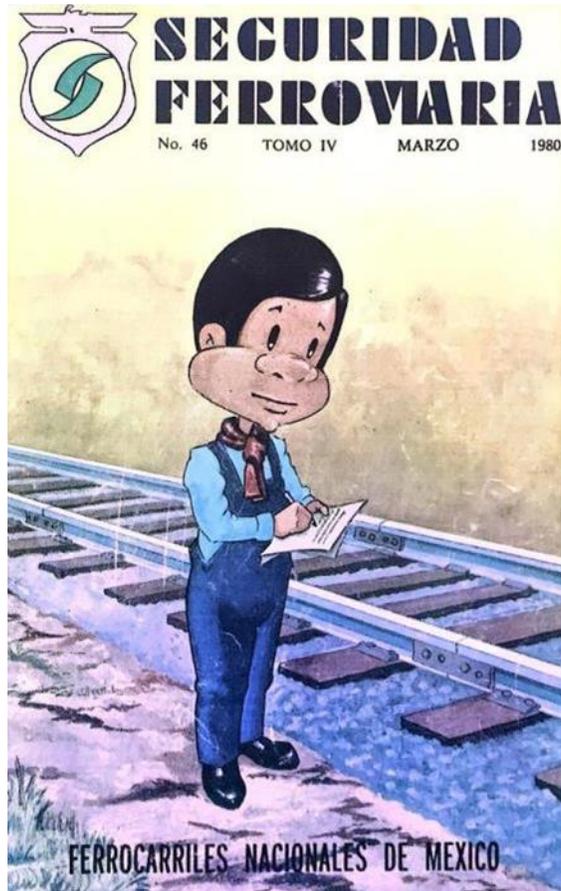


Ilustración 27 Publicidad de la revista Ferronales S.C. Fotografías expuestas sin referencias. Museo del ferrocarril de San Luis Potosí

4.5 La comparativa del imaginario entre las distintas clases sociales

Cada clase social, tenía su imaginario, su propia construcción y percepción ante la llegada del ferrocarril, las cuales jugarían un papel importante para su construcción

Las clases sociales fueron los principales protagonistas del arribo del ferrocarril, sus distintos ejes fueron los que constituyeron su llegada, así como también una nueva construcción de un imaginario ante su aparición. Con este último subtema quiero subrayar las distintas posturas que cada parte de la población, apoyándome de los argumentos utilizados en este último capítulo, para así comprender la construcción de dicho imaginario en cada clase social.

Cabe recalcar que parte de esta metodología de comparación “es un procedimiento de comparación sistemática de objetos de estudio que, por lo general, es aplicado para llegar a generalizaciones empíricas y a la comprobación de hipótesis” (Nohlen, 2020, p 43). En la cual analizaré la integración del ferrocarril a las diversas clases y destacar los elementos que conjugaron su construcción a partir de la aparición de este avance tecnológico.

Primero comenzaré con la élite de la ciudad, la cual estaba consagrada como la principal dominadora en el sector político de la población, ellos fueron los principales impulsores de las ideas progresistas de la llegada del ferrocarril, así como también de diversos proyectos de modernización del gobierno de Diez Gutiérrez, su visión sobre el progreso y la modernidad, fue vista como una idea casi moral, en donde esta tenía que ser alcanzada a toda costa, sin importar los medios para lograrlo, el estatus de su clase le ayudó ya que tenía los hilos perfectamente estructurados para poder alcanzar dicho orden en el progreso y que las demás clases supieran hacia qué rumbo dirigirse.

Así mismo, la llegada de los caminos de hierro transformó parte de su cultura, pues su apertura mental fue mayúscula hacía estos aspectos; también se seguía utilizando este símbolo del progreso el cual hacía crecer su imagen pública de manera que traspasara las élites internacionales. Por lo tanto, puedo decir que la élite tenía un conocimiento completo sobre las ideas de modernidad de la llegada del ferrocarril, puesto que la mayoría de la población al ser letrada entendía de manera total la llegada del ferrocarril y que las repercusiones que traería al estado serían de suma importancia.

En términos generales, la llegada del ferrocarril dentro del imaginario de la sociedad de la élite potosina simbolizaba el progreso y la modernización, vistos como objetivos morales que debían alcanzarse sin importar los medios. Esta élite, dominadora en el ámbito político, se percibía a sí misma como la guía natural del desarrollo social y económico, controlando los hilos del poder y dirigiendo a las demás clases hacia el futuro, mostrando un apoyo total al gobierno Gutierrista y por ende, al régimen porfirista.



Ilustración 28 Exhibición de locomotora a grupo de la élite, tomado Enciclopedia Caminos de Hierro, México, STC / FNM, 1996, p. 102

En lo que respecta a la clase rural, existe una diferencia abismal, pues con la llegada del ferrocarril, las clases sociales bajas verían a este como una herramienta para mejorar su calidad de vida y condiciones de trabajo, aunque si bien, algunos presentaban cierta resistencia por su llegada

e incorporación, comenzarían a encontrar maneras de asimilación que podrían aprovecharse de tal forma que el mutualismo constituyó parte de las mentalidades previas de estas comunidades.

Poco a poco la población fue transformando un imaginario de miedo y desconfianza a uno de aceptación en relación con las promesas dadas por el gobierno con la llegada del ferrocarril. Su implicación terminó creando un nuevo sistema de producción en donde trenes salían con mercancías de los sectores productores de estas zonas, además de que aspectos como las estaciones, modificarían el panorama social de esta clase.

Su cultura, evidentemente, no era como la de la élite de San Luis Potosí, su manera de concebir su cotidianidad basada en la religión, el trabajo y el propio mutualismo, fueron conceptos e ideologías que no salieron de su radar a pesar de la llegada del aclamado emisario del progreso; pero poco a poco esta cultura fue teniendo un cambio significativo que como mencioné en este mismo capítulo motivó a una reconfiguración de la identidad social pues antes se veían a sí mismas como marginados y desconectados de los centros de poder, sin embargo los caminos de hierro les ofrecieron una forma de conectarse con el resto del país y que a su vez, permitió el surgimiento de una nueva identidad que, aunque todavía ligada a la cultura rural y a la resiliencia, ahora incluía elementos de modernidad y progreso.

Para darle un cierre a este capítulo y con todo lo analizado en los subtemas que así lo integran, surge la siguiente pregunta ¿Cuáles eran las diferencias en el imaginario colectivo de las distintas clases sociales de San Luis Potosí? En primer lugar, para la élite potosina su llegada iba muy vinculada a objetivos morales y esenciales que debían alcanzarse sin importar los medios, pues no debía de haber impedimento para que este llegase a consolidarse en el estado; su control sobre el poder político se percibía como la guía natural del desarrollo, utilizando el ferrocarril como una

herramienta para elevar su estatus y conectarse con las élites internacionales.

En segundo lugar aparecen las clases sociales bajas o rurales, tomaron un papel de miedo y desconfianza, así como uno donde los discursos planteados por iglesia, medios locales, testimonios, entre otros, influirían mucho en su forma de pensar, dejando en parte ver al ferrocarril como un ente que mermaría la vida de estas comunidades, sin embargo su imaginario pasó de temor y enojo a uno de aceptación, integrando el ferrocarril en su vida cotidiana como un vehículo de conexión con el resto del país, lo que transformó su identidad social, destacando como agentes importantes del cambio económico del estado y al poder ahora exportar sus productos y moverse de manera más sencilla y rápida en el país.



Ilustración 29 Vendedoras ofreciendo sus productos en estación, tomado, Enciclopedia Caminos de Hierro, México, STC / FNM, 1996, p. 51

En conclusión de este capítulo, las distintas mentalidades e ideas que trajo consigo el ferrocarril a San Luis Potosí fueron una vertiente para consolidar el ferrocarril en todas sus esferas, cada grupo social aportó desde su trinchera y su mirada una idea de un camino de hierro próspero, que a pesar de ser una época de progreso y crecimiento, también se respiraba discriminación y marginación, sin embargo el ferrocarril trato a todos por igual, su llegada era símbolo de tranquilidad y júbilo en las diversas poblaciones; pudieron convivir ricos y pobres de manera tranquila, con la finalidad de disfrutar el tren, ver los paisajes, vender sus productos, transportar sus víveres, entre otras cosas más.

Sin duda analizar cómo cada grupo social representó un pilar en la estructura ferroviaria resulta interesante de comprender, pues ahora que vemos pasar un tren hay que traer a la memoria estos primeros imaginarios que formaron parte de los primeros inicios del ferrocarril y que hoy en día se recuerdan como símbolo de progreso, unión y mutualismo que integraron esta construcción imaginaria.

5. Conclusiones

El ferrocarril en el mundo fue una revolución en el transporte que vino a cambiar la forma de vida de las sociedades; su sencillo formato para utilizarse y la velocidad con la que este se desplaza, fueron una alternativa para los medios tradicionales propios de la época, y que para la sociedad implicó una nueva vida que cambiaría para siempre, pues ferrocarril y sociedad comenzaron a conjuntarse para formar un nuevo imaginario propio de este nuevo sistema.

En México, el panorama fue similar, si bien, los hechos históricos que acontecieron durante el México independiente fueron un retraso para la llegada del ferrocarril poco a poco estos se fueron tejiendo para que los primeros caminos de hierro llegaran a formar parte de la cotidianidad de los mexicanos. El porfiriato sin duda fue una época que cambió los acontecimientos y el panorama en la estructura del país, y que con ello muchos de los avances tecnológicos más importantes de la época fueron consolidados en el territorio.

La composición de San Luis Potosí ante los acontecimientos que surcaron al México independiente ayuda a entender su postura con la llegada del porfiriato y con la aparición del ferrocarril, pues el cambio que iba a representar para un estado que siempre se mantuvo dentro de un contexto conservador fue complejo, pero no imposible y así lo dejaron ver los actores que compaginaron en la construcción de una nueva entidad.

Con la elaboración de este documento, me deja ver que el porfiriato tuvo un importante apego en la mentalidad de la sociedad potosina, pues aunque las ideas conservadoras seguían repercutiendo en el estado, la llegada de los hermanos Diez Gutiérrez fue un parteaguas para la historia potosina, pues sus gobiernos abrieron las puertas a una nueva forma de percibir el progreso, uno que permitiera tener cierto conservadurismo pero abriendo las puertas a la llegada

de nuevos entes que mejoraran la calidad de vida de los potosinos.

Considero que la mentalidad de la sociedad potosina tuvo un cambio positivo y que dejó claro que el progreso representa una mirada más real y cercana a crecer en todos los aspectos sociales y que a su vez este progreso no está peleado con ideas conservadoras, sino que ambas pueden convivir y conjuntarse para formar nuevas ideas en donde estos dos aspectos pueden mezclarse de manera favorecedora.

Por otro lado, las mentalidades resultan ser temas complejos de analizar, sin embargo, la simbología que se encuentra dentro de los signos cotidianos que poco a poco la van construyendo, facilitan que el manejo de la información, y aclaran el panorama para entender un poco, las nuevas formas de pensar que se concretaron a raíz de la llegada del ferrocarril, el cual, como mencioné, fue una total revolución de ideas con su aparición en nuestro estado, además de la tecnológica.

Sin duda, la construcción de los capítulos, es una clara mirada en la cual vemos el surgir del ferrocarril como un avance tecnológico que estuvo rodeado de un aura majestuosa, una en donde las miradas del estado entero se enfocaban en las formas de planificar y construir los caminos de hierro; las fotos y los miles de vestigios que hoy en día forman parte de la memoria histórica de la construcción del ferrocarril, son elementos que nos hacen recordar la transformación del estado, el caminar de los elementos culturales innovadores y conservadores.

Cierro con este trabajo, argumentando que el ferrocarril representó un significativo e importante cambio en la construcción de las formas de pensar de la sociedad potosina, generó vida y más allá de eso, representó un estilo de vida y que para muchos sigue siendo un elemento importante en la cotidianidad actual del país, el ser ferrocarrilero y formar parte de la llegada de este, es simplemente fascinante, pues esto ayuda a construir elementos que siguen formando parte de la

memoria histórica que significó la llegada del ferrocarril, una en donde el asombro y la alegría, el progreso y el conservadurismo, encontraron una línea para trascender y convivir por el resto de los años.

Ahora cada que se recorran las estaciones antiguas, el ver pasar un tren, surcar una vías férreas, u observar elementos que conformaron el ferrocarril, hay que traer a la memoria esos elementos que alguna vez representaron un cambio en la vida de las personas, lugares plétóricos de gente por querer abordar al emisario del progreso, y siempre tener en cuenta todo aquello que el tiempo se llevó, pero que en la memoria de los potosinos sigue el vivo recuerdo del ferrocarril y lo que su llegada representó para la sociedad potosina y México entero.



Ilustración 30 Locomotora N de M tipo Consolidada remolcando un tren de pasajeros Tomado, Enciclopedia Caminos de Hierro, México, STC / FNM, 1996, p. 114

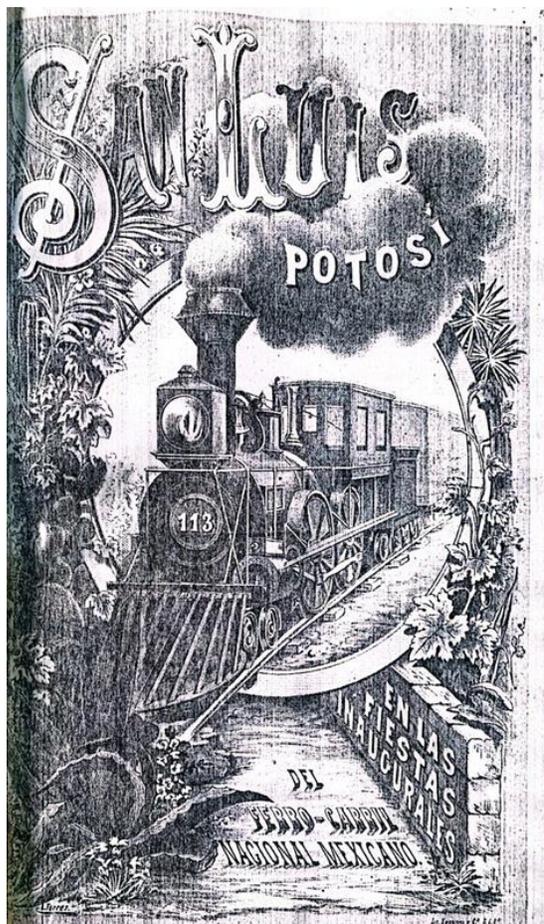
6. Anexos



Anexo 1 Cartel de Inauguración de la llegada del Ferrocarril Nacional Mexicano a San Luis Potosí, Tomado Opiniones de la Prensa sobre las fiestas de inauguración del Ferrocarril Nacional Mexicano. 1885. Escuela Industrial Militar, p. 7

Es lamentable la lentitud con que caminan los asuntos del ferrocarril. Hace más de seis meses está aprobada por los comisionados que ha mandado la Superintendencia de dicha empresa, la construcción de una alcantarilla y tapar un zanjón que hizo la misma empresa, y la falta de estas obras impide el tráfico de una ó quizá la mejor calle de la población, haciéndose el tráfico hasta la fecha por callejones tortuosos y angostos, en los que son frecuentes las colisiones y desgracias personales.

Anexo 2 Recorte del periódico "El Contemporáneo" donde se muestra el disgusto de las autoridades por los trabajos del ferrocarril. 09 de marzo de 1904. p. 1



Anexo 3 Ilustración alusiva a las fiestas de Inauguración del ferrocarril Nacional Mexicano en San Luis Potosí, Tomado, Opiniones de la Prensa sobre las fiestas de inauguración del Ferrocarril Nacional Mexicano. 1885. Escuela Industrial Militar, p. 2

El ramal de Aguascalientes á esta ciudad del **Ferrocarril** Central, avanza rápidamente, y pronto quedará terminado.

Segun datos fehacientes, en el trascurso del año entrante estará concluida la línea del **Ferrocarril** Central que deberá ligarnos con el Puerto de Tampico, y esto será de la mayor importancia para el comercio de San Luis Potosí, pues vendrá á alterar radicalmente su situacion económica, elevándola tal vez en un porvenir no lejano, al rango de la primera ciudad del interior de la República.

Anexo 4 Recorte del periódico "El correo de San Luis" donde se muestra el avance del ramal San Luis-Tampico, 23 de septiembre 1888, p. 2



Anexo 5 Antigua estación del Ferrocarril Nacional Mexicano en funciones, tomado Fotografías expuestas sin referencias. Museo del ferrocarril de San Luis Potosi

7. Referencias

Fuentes hemerográficas

- Escuela Industrial Militar (1889) Opiniones de la Prensa sobre las fiestas de Inauguración del Ferrocarril Nacional. Archivo Histórico de San Luis Potosí. - Periódico Oficial del Estado, octubre-noviembre, 04 de octubre 1888
- El Contemporáneo, marzo, 09 de marzo de 1904
- Periódico Oficial del Estado, agosto, 15 de agosto de 1888
- El Correo de San Luis, septiembre, 23 de septiembre de 1888
- Periódico Oficial del Estado, octubre-noviembre, 27 de octubre 1888
- El Estandarte, julio-diciembre, 12 de agosto de 1888

Referencias bibliográficas

- Arango, M. A. (1995). Símbolo y simbología en la obra de Federico García Lorca (Vol. 27). Editorial Fundamentos.
- (2010). Imaginarios: teorías. Gaceta Sanitaria, 24(5), 433. Recuperado en 30 de agosto de 2024, de https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0213-91112010000500015&lng=es&tlng=es.
- Bühler, D. (2010). La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1873). Arte e ingeniería. Boletín de Monumentos Históricos, 3(18), 78-95.
- Bustos, A. C. (2002). Una familia empresaria a finales del siglo XIX en San Luis Potosí:

los Díez Gutiérrez (Doctoral dissertation, Adriana Corral Bustos, tesista).

-Cabrera Ipiña de Corsi, Matilde y María Buerón Rivero de Bárcena: “Memorias de María Asunción” en La Lonja de San Luis Potosí, Un siglo de tradición, San Luis Potosí, s/e, 1957.

-Carregha, L. L. (2014) ¡Ya llegó el tren! Fiestas de inauguración de los ferrocarriles en San Luis Potosí, 1888-1902/ Luz Carregha Lamadrid. -1a edición-. San Luis potosí, San Luis Potosí: Colegio de San Luis.

-Carregha, L. L. (2003). Camino de Hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí. México: COLSAN.

-Carregha, L. L. (2014) ¡Ahí viene el tren! Construcción de los ferrocarriles en San Luis Potosí durante el porfiriato. El Centauro.

-Charcas Salazar, H. (2002). Proceso de conformación y caracterización actual de la región agrícola de Rioverde, San Luis Potosí, México (Doctoral dissertation, Universidad Autónoma de Nuevo León).

-Chaves Palacios, J. (2004). Desarrollo tecnológico en la primera revolución industrial.

-Corbett, B. M. (1989). Soberanía, elite política y espacios regionales en San Luis Potosí (1824-1828). Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales, (15), 007-007.

-Coronado, L. G. (2009) La alameda potosina ante la llegada del ferrocarril. México. COLSAN

-Colección de leyes y decretos de los años 1877 y 1879. Presupuesto de Gastos para el Año de 1878 (1878) estatutos para la compañía constructora del ferrocarril de esta ciudad al puerto de Tampico. Archivo Histórico de San Luis Potosí.

-De la Fuente Salido, G. (2019). El ejército imperial de Maximiliano durante la segunda intervención francesa en México. *Revista Digital Guerra Colonial*, (5), 5-27.

-Domínguez, M. M. P. (2017). Luz Carregha Lamadrid, ¡ Ahí viene el tren! Construcción de los ferrocarriles en San Luis Potosí durante el porfiriato. *América Latina en la Historia Económica*.

-Elizundia, N. P. R. (1999). México 1900: la modernidad en el cambio de siglo. La mitificación de la ciencia. *Estudios de Historia Moderna y contemporánea de México*, 18(18).

-Ficker, S. K. (1993). *El Ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*. El Colegio de México.

-Gaitán, J. O. (1998). Arte, publicidad y consumo en la prensa. Del porfirismo a la posrevolución. *Historia Mexicana*, 48(2), 411–435.

<http://www.jstor.org/stable/25139228>

-Giménez, G. (2010). Cultura, identidad y procesos de individualización. Conceptos y fenómenos fundamentales de nuestro tiempo, 3.

-Gobierno de México (2017). 80 aniversario de la nacionalización del sistema ferroviario mexicano. <https://www.gob.mx/inafed/articulos/80-aniversario-de-la-nacionalizacion-del-sistema-ferroviario-mexicano#%3A~%3Atext%3DEl%2023%20de%20junio%20de%20Cempresa%20Ferrocarriiles%20Nacionales%20de%20M%C3%A9xico.%26text%3DDurante%20la%20Revoluci%C3%B3n%20Mexicana%20la%20que%20vendr%C3%ADan%20de%20capital%20extranjero>

-Gobierno de México (2020) Plan de Tuxtepec. <https://www.gob.mx/siap/articulos/plan-de-tuxtepec>

-Guel, L. E. C. Estrategias de legitimación del poder: San Luis Potosí recibe al mensajero del progreso en 1888 <https://www.despertaferro-ediciones.com/2019/la-guerra-de-reforma-de-mexico-1858-1861/>

-HOBSBAWM, Eric J. (1968; 1977): "La Revolución industrial, 1780-1840" - Capítulo 3 (pp. 55-76) de: Industria e Imperio: Una historia económica de Gran Bretaña desde 1750. https://catedravaldes.wordpress.com/wp-content/uploads/2012/06/hobsbawm_eric_j-1968-industria_e_imperio-c_03-la_revolucion_industrial_1780-1840.pdf

- Leal, J. F. (2022). Las clases sociales en México: 1880-1910. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, 17(65).
- Lomas Maldonado, A. (2006). Juárez y sus hechos en la Guerra de Reforma (1859- 1861).
- Lotman, I., (2002). El símbolo en el sistema de la cultura. *Forma y Función*, (15), .
- Memorias de María Asunción (1874). Noviembre 30 de 1888.
- Montejano y Aguiñaga, Cordero de Burgos, García López Motilla Martínez & Monroy de Martí (1991) Centenario del Ferrocarril en San Luis Potosí. *Archivo histórico de San Luis Potosí*.
- Morales, A. L., & Levi, L. L. (2022). Ferrocarril en el imaginario urbano de Tierra Blanca. *URBS: Revista de estudios urbanos y ciencias sociales*, 12(1), 41-56.
- Nolhem, D. (2020). El método comparativo en Sánchez de la Barquera (Ed.), *Antologías para el estudio y enseñanza de la ciencia política* (vol. III. pp. 43-57)
- Ortiz, A. (1944). Los Ferrocarriles Nacionales de México. *Investigación Económica*, 4(3), 241–270. <http://www.jstor.org/stable/42776065>
- Pani, E. (2001) Para mexicanizar el Segundo Imperio: El imaginario político de los

imperialistas. Colegio de México. Archivo Histórico de San Luis Potosí.

-Peláez, T. M. (1991). *Algunos usos y conceptos de la fotografía durante el Porfiriato*. Universidad Iberoamericana.

-Perry, L. B. (1974). El modelo liberal y la política práctica en la República restaurada 1867-1876. *Historia Mexicana*, 23(4), 646–699. <http://www.jstor.org/stable/25135428>

-Quintanilla, M. A. (1997). El concepto de progreso tecnológico. *Arbor*, 157(620), 377-390.

-Rodríguez, B, N. (1969) *Historia de San Luis Potosí*. San Luis Potosí, San Luis Potosí. Sociedad Potosina de Estudios Históricos.

-Santillán, Gustavo. (2024). Conservadurismo y moralidad: 1858-1861. La disputa ética durante la guerra de Reforma. *Historia y grafía*, (62), 367-407. Epub 26 de enero de 2024. <https://www.revistahistoriaygrafia.com.mx/index.php/HyG/article/view/501>

-Secretaría de Gobernación (1997) CONCESION que otorga el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en favor de Terminal Ferroviaria del Valle de México, S.A. de C.V. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4866125&fecha=03/02/1997&gsc.tab=0#gsc.tab=0

- Valencia Giraldo, A. (2001). El gran músculo mecánico: la máquina de vapor.
- Van Dijk, T. A. (2015). Ideología. *Letras de Hoje*, s53-s61.

- Vázquez, J. Z. (1997). Liberales y conservadores en México: diferencias y similitudes. *Estudios interdisciplinarios de América Latina y el Caribe*, 1(8), 19-39.

- Villanueva Jiménez, J. Orígenes y formación del Ferrocarril Central Mexicano.