

**Luz Carregha Lamadrid, *¡Ahí viene el tren!*  
*Construcción de los ferrocarriles en San Luis  
Potosí durante el porfiriato, El  
Centauro/Consejo Nacional para la Cultura  
y las Artes, México, 2014, 260 pp.***

Marisa Margarita Pérez Domínguez \*

3 de enero de 2017

EL 2 de enero de 1873, *El Correo del Comercio* publicó que ese día, a propósito de la inauguración del ferrocarril de México a Veracruz, todo el pueblo mexicano podía elevar en "unísonos acentos, al supremo Hacedor de todos los seres, su himno de júbilo, su gran *hosanna* de alegría y reconocimiento", pues se había realizado "el sublime e incomparable pensamiento de abrir en nuestro país un fácil camino a todos los pueblos de la tierra".<sup>1</sup>

Las locomotoras que salieron de la ciudad de México con destino al puerto jarocho "saludaban al progreso", no sin antes haber sido objeto de dos ceremonias de bendición presididas por el arzobispo, una en la Catedral Metropolitana y la otra en la estación de Buenavista.<sup>2</sup> El acontecimiento fue notable, ya que "todos" deseaban presenciar la partida de los trenes y había una gran cantidad de individuos que "se apresuraban a comprar ropa, petacas, paraguas, guantes, etc., para el viaje a Veracruz". "La alegría, la satisfacción se veía retratada en todos los semblantes"; las salvas anunciaban que el presidente Sebastián Lerdo de Tejada salía del Palacio Nacional a la partida del tren. Después "sonó el silbato de la locomotora y ambas voces se unieron, no para dar la señal de guerra y exterminio como otras veces, sino para rendir homenaje a la paz y al progreso, que es el único que le corresponde y conviene a las naciones cultas".<sup>3</sup>

---

\*Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora

<sup>1</sup>*El Correo del Comercio*, 2 de enero de 1873.

<sup>2</sup>*El Monitor Republicano*, 1 de enero de 1873.

<sup>3</sup>*El Monitor Republicano*, 2 de enero de 1873.

La llegada de los “caminos de hierro” anunció el despegue del crecimiento del país, el cual pudo desarrollarse en las siguientes décadas bajo el régimen del general Porfirio Díaz. En este contexto, las diversas regiones de México buscaron incorporarse al proyecto que marcaba el inicio de la era de “la paz y el progreso”. El sueño de varias generaciones de mexicanos se vio plasmado en la construcción de los ferrocarriles, y San Luis Potosí no fue la excepción en esa labor, que es el tema del libro de Luz Carregha Lamadrid. Ella se dio a la tarea de seguir paso a paso, con numerosas y valiosas fuentes documentales, el difícil camino que los habitantes de esa entidad tuvieron que recorrer, para que en el territorio potosino los silbatos de los trenes se convirtieran en una realidad cotidiana.

Para acercarse a este complejo proceso, el punto de partida de la autora es la ubicación geográfica y las particularidades del accidentado territorio potosino, cuyos precarios “caminos de rueda”, en gran parte del siglo XIX, fueron el antecedente inmediato al tendido de las líneas ferroviarias en pleno régimen porfirista. Asimismo, y como telón de fondo, el contexto político-administrativo previo al arribo del ferrocarril, permite entender en una mejor dimensión las características propias de la entidad, particularmente el papel que jugaron los “partidos políticos”, pues cuando el anhelado proyecto logró concretarse estos fueron puntos clave para el paso de vías correspondientes a las líneas ferrocarrileras del Nacional y el Central Mexicano.

Previo al arribo de las locomotoras, las actividades comerciales se efectuaban al utilizar los llamados “caminos de rueda”. Su construcción, rehabilitación y conservación fueron temas relevantes a lo largo de varias décadas, particularmente para los hacendados potosinos, quienes se beneficiaban de ellos para el traslado de sus productos a los centros de comercio. Por eso participaron con frecuencia en su construcción y mantenimiento, lo que les permitió tener injerencia para que al trazar las líneas, sus propiedades quedaran incluidas en las rutas, una oportunidad que aprovecharon para ampliar sus ganancias económicas. Lo hicieron, por ejemplo, por medio del establecimiento de mesones para brindar los servicios indispensables a los viajeros, así convirtieron sus haciendas en puntos de paso obligado. El proyecto de las líneas ferroviarias replicó este esquema favorable a los intereses de los hacendados.

Los caminos que comunicaban tanto al interior como al exterior del estado, para fines comerciales y de transporte público, fueron una constante preocupación entre los potosinos. Pero el camino que más interés despertó entre las autoridades y particulares fue el de la ruta al mar, hacia el puerto de Tampico, en virtud de que todos coincidían en la importancia económica que éste tenía para el comercio. Por muchas décadas, el proyecto de conectar al territorio potosino con el Golfo de México significó un constante “estira y afloja” entre autoridades estatales y nacionales. En este complejo proceso también se incorporaron los intereses de

los grupos de poderes político y económico locales, en donde jugaron un papel importante los originarios de Rioverde, que encabezados por Paulo Verástegui poseían amplias redes comerciales en la entidad y la Ciudad de México.

Sin embargo, la preeminencia de esta elite se vio debilitada durante el primer cuatrienio porfirista, cuando llegó a la gubernatura Carlos Díez Gutiérrez, quien finalmente, sin atender a las demandas de este grupo, fijó el trazo del camino hacia Tampico. El objetivo era alcanzar el desarrollo económico potosino a través de este nuevo instrumento de transporte y comunicación, pero sin privilegiar la atención de los intereses subregionales o particulares.

El primer apartado del libro cierra al poner en evidencia las causas del retraso de la construcción del ferrocarril en San Luis Potosí. El argumento central fue la desconfianza para invertir, luego de los intentos fallidos experimentados por autoridades y particulares para construir caminos adecuados y durables. A ello se agregaba la amenaza de conflictos armados frecuentes que obligaban la suspensión de las obras y al desvío de recursos destinados a éstas. ¿Cómo entonces podría concretarse el proyecto del ferrocarril en territorio potosino?

El segundo capítulo de la obra concentra su atención en el estudio de la normatividad de las comunicaciones terrestres y la reglamentación en materia ferroviaria. La autora parte del análisis de las primeras concesiones realizadas en territorio mexicano, sus modalidades y procedimientos, y la suerte que corrieron hasta el inicio del régimen del general Díaz. A partir de este periodo comienzan a adoptarse las políticas en materia de financiamiento y concesiones para darle impulso al desarrollo de las líneas férreas en México. En este conjunto de medidas destaca la contratación y otorgamiento de concesiones ferrocarrileras a las autoridades estatales, decisión que hizo que San Luis finalmente cumpliera su anhelado sueño: obtener la autorización para construir un ferrocarril que lo uniera con el puerto de Tampico.

Después de presentarnos el marco normativo y reglamentario general para la concesión, construcción y operación de los ferrocarriles en México, Carregha se centra en el caso potosino. A pesar de la desconfianza que hasta ese momento habían manifestado los inversores, se pudo conformar la Compañía Constructora y Explotadora del Ferrocarril de San Luis al Puerto de Tampico. La presidía el entonces gobernador Díez Gutiérrez, y participaban en ella destacados miembros de la elite estatal. Para que el proyecto llegara “a buen puerto”, el gobierno federal se comprometió a otorgar una subvención, a la que se sumaría el dinero procedente de las contribuciones ordinarias del estado. Sin embargo, el presupuesto de la obra rebasó el cálculo original, lo que obligó al gobierno estatal a traspasar la concesión a manos extranjeras: a la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, que modificó el proyecto original, pues ahora incluía en la ruta al estado de Aguascalientes.

Tiempo después, lo mismo sucedería con el Ferrocarril Vanegas-Cedral-Matehuala y su ramal a Potrero, cuya concesión original también la obtuvo el gobierno potosino y que fue vendida a la empresa del Nacional Mexicano.

A los tropiezos de los proyectos y los cambios en las concesiones se sumaron otros retos, cuya superación era fundamental para lograr la construcción del ferrocarril: el de la tierra y el agua. En el primer rubro, la determinación de los trazos fue esencial para el acceso a diversos recursos naturales. A diferencia de otras regiones del país en donde se afectaron propiedades indígenas, en San Luis Potosí la tierra utilizada para construir sobre ella la infraestructura ferroviaria no fue un asunto que derivara en conflictos, pues las líneas atravesaron, por lo general, sobre propiedad privada casi siempre de haciendas. No obstante, esta circunstancia generó un intenso mercado de compraventa de terrenos previstos en el trazo, con la expectativa de contar con una estación en la propiedad y por consiguiente, acceso al transporte ferroviario.

Otros negocios productivos que se convirtieron en empresas que reportaron altos dividendos, a propósito de la construcción del ferrocarril potosino, fueron los de la piedra para balasto y la madera para durmientes y leña, ocasión que no fue desaprovechada por los hacendados para transar su compraventa, en más de una ocasión, con intermediarios, quienes las ofrecieron a las empresas ferrocarrileras.

En el caso del agua, las compañías instalaron contenedores para su almacenamiento, así como presas, entre otros requerimientos, pues en los contratos se prohibió que las empresas constructoras y las obras interrumpieran o impidieran el acceso de los vecinos al riego. Muchos hacendados facilitaron que esto ocurriera así, pues a cambio recibirían los beneficios de contar con los servicios del ferrocarril en sus propiedades.

Los mecanismos para la obtención de mano de obra son tema de otro de los capítulos del libro. Si bien los hacendados apoyaron en la mayor parte de las necesidades materiales de la construcción del ferrocarril, en este rubro no quisieron involucrarse, pues ellos mismos requerían de trabajadores en sus propiedades. 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 del Central y el Nacional Mexicano. También las autoridades locales contribuyeron en la obtención de “brazos” para la construcción del ferrocarril, echando mano de los viejos mecanismos de enganche, a través de las jefaturas políticas. Pese a ese esfuerzo conjunto, y en virtud de la disminución de trabajadores por los estragos que generaba el extremo clima potosino, las compañías se vieron en la necesidad de contratar mano de obra “importada”, tal como lo hizo el Central Mexicano, que trajo de la isla de Jamaica y Estados Unidos a más de dos mil afroamericanos para laborar en la zona de la huasteca potosina. A decir de esto, los mexicanos percibían menores salarios que estos extranjeros.

Resulta interesante la manera en que estos trabajadores se insertaron en las labores de los ferrocarriles ya en operación. Al concluir la construcción de las líneas, muchos peones regresaban a sus pueblos de origen, pero otros permanecían contratados en trabajos relacionados con el ferrocarril, lo que comenzó a conformar un nuevo sector obrero; 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” (Carregha, p. 186). En este contexto laboral, sin embargo, los mexicanos fueron menospreciados frente a los extranjeros, y en respuesta a esta diferencia de trato, los nacionales se organizaron en la capital potosina y constituyeron la Orden Suprema de Empleados Ferrocarrileros Mexicanos, vinculada a la masonería. Fue la primera agrupación de trabajadores de ese ramo en México con carácter mutualista, aunque tuvo corta duración. Posteriormente, a inicios de siglo XX, los trabajadores ferroviarios serían protagonistas de huelgas y tendrían una presencia cada vez más visible en el ámbito laboral mexicano.

La obra de Luz Carregha cierra con un capítulo que borda de manera atinada sobre el resultado e impacto de la llegada de los ferrocarriles al territorio potosino, donde, como en otros sitios de México, se vincularon con la idea de progreso, modernidad y civilización: la llave que abriría la puerta para el arribo de nuevas tecnologías, y en consecuencia, el anhelado desarrollo económico, pues en la percepción de esa época, un pueblo que contaba con vías férreas era un pueblo próspero.

Cuando llegó la primera locomotora a territorio potosino la recepción fue tan apoteósica como la del primer ferrocarril en la Ciudad de México en 1873: júbilo y expectación. La gente vistió sus mejores galas y el acontecimiento fue motivo de festejos. Todos querían “saludar” al “heraldo de la civilización”. La recepción de los primeros ferrocarriles del Nacional Mexicano y del Central dio ocasión para vitorear al “Héroe de la Paz”, al hombre que había materializado el sueño de que México se uniera al “concierto de las naciones modernas y civilizadas”: el general Porfirio Díaz.

Las fiestas en homenaje al “progreso” estuvieron acompañadas del discurso sobre la paz reinante en el territorio mexicano, vinculaba ambos temas al de la “necesidad” de la reelección del presidente y el gobernador potosino. Se argumentaba que su permanencia había hecho posible la construcción de los “caminos de hierro” y el desarrollo de la ciencia y la industria. Pero más allá del discurso, en el imaginario de varios sectores potosinos lo que estaba sucediendo era “la encarnación del progreso, el partaguas de una nueva época”, pues su identificación con la bonanza, hizo creer “que su sola presencia remediaría cualquier mal económico, social y político que aquejara el estado” (Carregha, p. 222).

Expectativas, anhelos de progreso, de desarrollo económico, de empuje comercial, en fin, los ferrocarriles parecían abrir en verdad una nueva época en la historia de San Luis Potosí. En efecto, las locomotoras “acercaron” poblaciones, hicieron posible que los viajeros “descubrieran” partes del territorio estatal antes ignotas, que pudieran admirar las obras de ingeniería efectuadas y la transformación urbana de las poblaciones por donde los trenes atravesaban. En contraste, la construcción del ferrocarril dejó a su paso un fuerte impacto ambiental, como fue la transformación del paisaje, alterado por las necesidades de la infraestructura. Pero ese no fue un tema relevante en ese momento. El progreso también tenía sus costos.

Los hacendados obtuvieron beneficios, pues sus propiedades, además de quedar integradas en la traza de los “camino de hierro”, también marcaron la pauta para el surgimiento de nuevos centros urbanos con características muy particulares. La dinámica del ferrocarril los obligó a modernizar instalaciones de sus haciendas, sus métodos de explotación, las obras de riego y la diversificación en los cultivos. Las unidades productivas comenzaron a modificar su producción en aras de satisfacer las necesidades del mercado nacional y el estadounidense, con productos que les permitirían convertirse en polo de atracción para nuevas inversiones y tecnologías.

El libro de Luz Carregha Lamadrid constituye una importante aportación para los estudios que se han publicado en México y el extranjero sobre el tema de los ferrocarriles. Abona a la historiografía regional existente en esta materia, particularmente a la de San Luis Potosí y estados aledaños. Se trata de una ventana que permite asomarse a otros ámbitos del régimen porfirista a finales del siglo XIX, donde confluyen y se entretajan intereses políticos y económicos que incorporan actores extranjeros como parte fundamental del proyecto “nacional” y regional en materia de comunicaciones, que finalmente pudieron concretarse bajo el gobierno del general Porfirio Díaz. Los temas de la mano de obra, las relaciones laborales y los mecanismos de “enganche” que hubo que enfrentar para lograr el sueño de tener en territorio potosino al “emisario” del progreso, también resultan vetas valiosas para sopesar mucha de la información relacionada con las condiciones laborales durante el periodo porfirista.

Esta obra contribuye igualmente a los estudios de las elites regionales, con sus dinámicas e intereses particulares, sus relaciones con los poderes locales y nacionales, y sus afanes empresariales. Las características señaladas para el caso potosino podrán ser útiles para comparar con otras regiones, de suerte que se pueda obtener una idea más cercana a su actuación en momentos clave de la historia de México en el siglo XIX.

El libro de Luz Carregha demuestra en ese sentido y en muchos otros, que la información y el análisis sobre la construcción del ferrocarril en San Luis Potosí, resulta indispensable para completar y profundizar en nuestro entendimiento del México porfiriano.