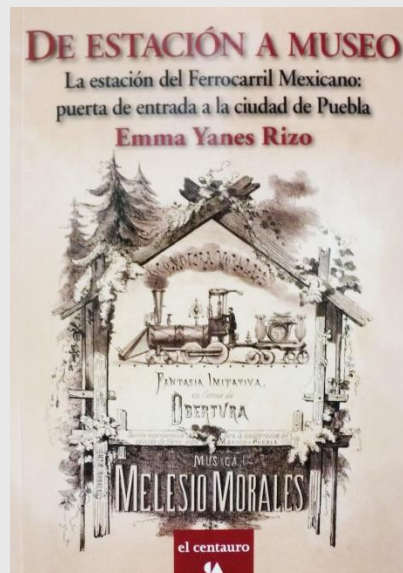


## De “estación a museo”, la investigación de nuestro patrimonio industrial

ENVIADO POR EL EDITOR EL JUE, 19/05/2016 – 10:47

Emma Yanes Rizo, *De “estación a museo”. La estación del Ferrocarril Mexicano: puerta de entrada a la ciudad de Puebla*, México, Conaculta/ INAH, 2014.

Samantha Andrade Urdapilleta\*



Las ciudades están vivas, no terminan de transformarse, de crecer, de mutar, de renovarse. El intercambio de mercancías, los nuevos productos de consumo, la división y organización del trabajo y la fuerza laboral se manifiestan en la configuración de las ciudades a través de los edificios, los caminos, las horas para comer, los lugares para dormir, los espacios para jugar, las formas de transportarnos, los espacios comerciales y los centros de trabajo.

Para comprender la dinámica social, económica y cultural de una ciudad hace falta valorar, rescatar y documentar el patrimonio industrial, y en nuestro país es frecuente que estos testimonios del siglo XIX y XX acaben en el olvido, destruidos, vueltos un condominio de lujo o una plaza con locales exclusivos.

Recientemente se ha empezado a considerar como patrimonio cultural a los cascos industriales y la maquinaria y herramientas de finales de los siglos XIX y XX. Ello ha implicado modificar la noción que se tenía de los objetos considerados patrimoniales, ya que el criterio consistía en apreciarlos en función de su “valor artístico” y su antigüedad; los límites se han ampliado para valorar estos testimonios y documentos de la era industrial.

El libro *De estación a Museo. La estación del Ferrocarril Mexicano: puerta de entrada a la ciudad de Puebla*, de la historiadora Emma Yanes Rizo, es una ventana al conocimiento de un fragmento de ese patrimonio industrial mexicano, a través del “relato de la vida” de la estación del Ferrocarril Mexicano en la ciudad de Puebla, la cual formaba parte de la ruta ferroviaria que iba de la ciudad de México a Veracruz, que incluía una ramal de Apizaco a Puebla.

La autora define su trabajo como una historia social de la estación del Ferrocarril Mexicano, por lo que no se trata de un relato sobre un inmueble sólo desde la perspectiva arquitectónica, alejado de las personas que lo transitaron y usaron desde su fundación en 1869 hasta 1988, cuando se convirtió en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. La perspectiva social para abordar este edificio enriquece la forma de interpretar un sitio patrimonial.

A modo de pasajes elaborados a partir de fuentes documentales de las empresas ferrocarrileras, hemerografía, crónicas y relatos visuales del lugar, sobre todo litografías, mapas, planos y algunas fotografías, el texto nos lleva por distintos momentos clave de la vida de la estación: desde su licitación por parte de la familia Escandón, a quien el entonces presidente Benito Juárez autorizó la construcción —a pesar de haber apoyado el gobierno de Maximiliano de Habsburgo—, su gran inauguración el 16 de septiembre de 1869 por parte de Benito Juárez y el proceso mediante el cual se configuró la “zona de estaciones” de la ciudad de Puebla, hasta el declive del sistema ferrocarrilero en nuestro país.

El ferrocarril formó parte del imaginario nacional sobre el progreso y el desarrollo del país, pero además se integró a las representaciones de “lo mexicano” a través del paisaje: los trenes iban orgullosos y seguros sobre puentes de hierro entre las montañas de la geografía nacional. Otro punto que rescatan las crónicas de los viajeros que escribieron sobre sus experiencias de viaje —y que la autora retoma—, es que permite comprender cómo la introducción de los ferrocarriles en tanto medio de transporte reconfiguró la “experiencia” de viajar, no es raro encontrar menciones sobre lo rápido de los trenes y comentarios nostálgicos al respecto de las diligencias.

El romanticismo sobre nuestro pasado ferrocarrilero se olvida de episodios que el libro de Emma Yanes registra: los asaltos a los trenes y los conflictos entre los trabajadores extranjeros —la empresa Ferrocarril Mexicano era de capital británico— y los mexicanos, ya que los primeros solían dar malos tratos a los segundos, e incluso en un principio a los propios pasajeros mexicanos. Además que los puestos de mayor rango eran completamente inaccesibles para los mexicanos.

La riqueza de este trabajo radica en reconstruir las dinámicas sociales alrededor de la estación y la forma en la que se reconfiguró el espacio urbano. Como deja en claro la autora desde el principio del libro, la historia de la estación no existe ni se configura sino a partir de las relaciones que generan con ella las personas que la construyeron y usaron.

Cerca de la estación del Ferrocarril Mexicano se crearon otras estaciones, de las cuales no quedan más que algunos rastros, pero juntas configuraron la “zona de estaciones” al tiempo que se formó lo que la autora denomina como una “nueva cultura laboral”. Alrededor de esta zona se construyeron parques, se empedraron las calles, se abrieron hoteles y mesones para el turismo, hubo cantinas y pulquerías para todo público; de pronto las estaciones y los trenes dejaron de estar a las afueras de la ciudad de Puebla y se las comió la mancha urbana. La estación del Ferrocarril Mexicano en la ciudad de Puebla provocó que la ciudad adquiriera importancia comercial, se volviera un nodo de comunicación entre diferentes zonas, personas e industrias del país. La red ferroviaria que se desarrolló en el poniente de la urbe poblana impulsó el desarrollo fabril en Puebla, especialmente textil, el intercambio comercial y el surgimiento de barrios ferrocarrileros donde antes había zonas agrícolas.

Los edificios de las estaciones mencionadas en el texto son descritos con detalle, consideración necesaria porque la configuración del espacio y los elementos que constituyen el edificio dan cuenta de las funciones que tenían, de las actividades laborales existentes, de los oficios, del funcionamiento de la maquinaria, de las nuevas costumbres y servicios a la hora de viajar, como la introducción de restaurantes con servicio de *lunch*. Además, en el libro se describen las maquinarias, pues cuando se nacionalizaron los trenes, las locomotoras comenzaron a ser diseñadas y manufacturadas por ingenieros mexicanos.

Finalmente, aun cuando los ferrocarriles se nacionalizaron en 1946, el auge del desarrollo carretero y de los automóviles afectó el uso del ferrocarril. Las estaciones fueron abandonadas a la merced del tiempo. La estación del Ferrocarril Mexicano se convirtió en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, el primero de este tipo en América Latina. La importancia de este museo radica en que en 1988 se abrió un espacio que revaloraba el patrimonio industrial, novedad y vanguardia en cuestiones de salvaguardia patrimonial y gestión de la memoria colectiva de un país que se fue.

Leer este libro nos ayuda a comprender la importancia y el sentido que tiene el rescate, resguardo, documentación y divulgación de nuestro patrimonio industrial, pieza indispensable de nuestra historia. No es descabellado comenzar a pensar en cómo vamos a valorar el patrimonio industrial del siglo XX en un momento en que los viejos cascos industriales son vistos como desechos o chatarra de un mundo que fuimos, aunque son testimonio y documento de la transformación del mundo agrícola a la creación de centros industriales. Las fábricas están trasladándose a nuevos pabellones fabriles fuera de los centros urbanos, y los cuerpos de esta historia urbana, de la que somos producto, están siendo demolidos para dar paso a gigantescos complejos habitacionales y plazas comerciales, sin detenerse a analizar lo que podría ser valioso culturalmente como espacios testimoniales y documentales de las profundas transformaciones sociales de nuestras ciudades en el último siglo.

---

\* Facultad de Filosofía y Letras, UNAM.