



BARBA RODRÍGUEZ, Marlene, *Los talleres del ferrocarril en Aguascalientes. Historia, arquitectura y memoria obrera*, Aguascalientes, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Instituto Cultural de Aguascalientes, 2022, 279 pp.



El devenir histórico de Aguascalientes ha estado indisolublemente ligado al ferrocarril desde su llegada en 1884. Existen varios trabajos sobre el crecimiento urbano, los impactos en el desarrollo económico, político y social durante el Porfiriato, así como sobre el conflicto laboral que ocurrió durante los años 1958 y 1959 con la subsecuente represión de líderes y trabajadores ferrocarrileros por parte del Estado mexicano, además de los cambios ocurridos en la vida cultural de la sociedad aguascalentense.¹ Sin embargo, no había una historia detallada de los talleres del ferrocarril. El libro de Marlene Barba Rodríguez es el fruto maduro de una sólida investigación académica, estupendamente documentada, apoyada en bibliohemerografía ampliamente especializada. La autora no se conformó con consultar archivos locales, sino que también acudió al Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Museo Nacional de los

¹ GÓMEZ SERRANO, Jesús, “Una ciudad pujante. Aguascalientes durante el porfiriato”, en Anne STAPLES (Coordinadora) *Historia de la vida cotidiana en México. Bienes y vivencias del siglo XIX*, Vol. IV, México, Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México, 2005, pp. 253-286; MARTÍNEZ DELGADO, Gerardo, *Cambio y Proyecto Urbano. Aguascalientes, 1880-1914*, México, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Pontificia Universidad Javeriana, Ayuntamiento de Aguascalientes, Fomento Cultural Banamex, 2009; VILLALOBOS, Hugo, *Ferrocarril en Aguascalientes, un acercamiento a su historia*, Aguascalientes, Programa de Acciones Culturales Multilingües y Comunitarias (PACMyC), 2006; MEDRANO, Gabriel, *La Morena y sus Chorriados. Los ferrocarriles de Aguascalientes*, Aguascalientes, Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2006; MEDRANO, Gabriel, *¡Ay, Morena Encantadora! El folclor literario ferrocarrilero en Aguascalientes*, Aguascalientes, Instituto Cultural de Aguascalientes, 2008; FONSECA YERENA, Eudoro, “Aguascalientes y el movimiento ferrocarrilero de 1958-1959 (de la emergencia al triunfo)”, tesis de maestría en Ciencias Sociales, FLACSO México, 1984; RODRÍGUEZ VARELA, Enrique, “Entrevista a Ángel Venegas Ahumada, ex secretario de la Sección Dos del STFRM”, en *El Heraldo en la Cultura*, suplemento de *El Heraldo de Aguascalientes*, 23 de febrero de 2003, pp. 7-9; RAMÍREZ HURTADO, Luciano, “Constitución, revolución y represión ferrocarrilera”, en Andrés REYES (Coordinador), *Aguascalientes. La influencia de los años constitucionalistas. Reformas y alcances de los nuevos mandatos*, Aguascalientes, Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2017, pp. 197-215.

Ferrocarriles Mexicanos, en Puebla; y consultó, además, acervos ferroviarios en España.

Es un texto muy bien armado. Consta de un prólogo que resalta y sintetiza el tema, el enfoque y partes de la obra; una introducción centrada en los motivos que detonaron la investigación, así como los objetivos, justificación y alcances; un apartado de antecedentes, que resume el contexto histórico de la llegada del ferrocarril a Aguascalientes durante el Porfiriato y lo que detonó en la economía de la región; cinco capítulos; conclusiones generales; un útil glosario de términos; y las abundantes fuentes consultadas que nutrieron el proyecto.

El primer capítulo, lo dedica a las herramientas e instrumentos de que echó mano, al universo de ideas, marco teórico, categorías analíticas y estrategia metodológica. Profundiza en conceptos como patrimonio, patrimonio industrial, arquitectura industrial y aborda los enfoques desde donde abordará su objeto de estudio. Cabe destacar que se vale de una serie de autoridades en la materia para definir tales conceptos y se apropia de ellos; los hace suyos, asocia los vestigios y monumentos con ideas como la identidad, la memoria viva.

El segundo capítulo lleva el sugestivo título de “Tracción a vapor”. Se refiere a la era de las locomotoras movidas a base de combustible y agua en el período de 1884 a 1942. Con una mirada amplia y comparativa considera lo que ocurría tanto en Estados Unidos como en los países europeos. Barba Rodríguez descubre las propuestas que la compañía ensayó y el proyecto por el que finalmente se decantó –el sistema longitudinal– para establecer los Talleres Generales de Construcción y Reparación de Máquinas y Material Rodante del Ferrocarril Central Mexicano a fines del siglo XIX. Nos explica las razones por las cuáles la compañía estadounidense decidió instalarlos en Aguascalientes y no en San Luis Potosí, al tomar en cuenta ventajas y desventajas, tales como ubicación, distancia respecto a otros puntos troncales de las vías férreas, precio de los terrenos, subvenciones, apoyos gubernamentales y exención de impuestos; posibilidades de crecimiento a futuro; y algo muy importante –que prevalece hasta la fecha si pensamos en el caso de la Nissan– que hubiese una clase obrera dócil, susceptible de ser controlada, vigilada y lo suficientemente lejos de otras urbes, para así poder contenerla y aislarla en caso de que hubiese agitaciones políticas. Logra

reconstruir los primigenios espacios de los distintos departamentos, así como las zonas habitacionales, área deportiva, hospital, escuela y templo.

En el mismo tenor va el capítulo III, “Tracción a Diésel”, en el que nos habla de las ventajas que representó para la empresa ferroviaria la llegada de esa nueva tecnología. A la ciudad de México llegó en 1942 y a Aguascalientes en 1947. En realidad, hubo coexistencia, pues no desapareció de un día para otro la locomotora a vapor. Muy interesante cuando la autora desglosa el plan de rehabilitación ferroviaria que se empezó a plantear y desarrollar en nuestro país en las décadas de los años cuarenta, cincuenta y sesenta, en aras de la industrialización y modernización. El desafío era enorme, pues implicaba capacitar al personal, procurar la autosuficiencia y requería una enorme inversión financiera. Los temores de desempleo eran infundados, ya que por su ubicación Aguascalientes se benefició del programa de rehabilitación anunciado por el presidente Adolfo López Mateos. Nos habla de los nuevos talleres inaugurados en 1967. Para su análisis, considera el contexto nacional de otras ciudades con instalaciones ferroviarias, como Torreón, Monterrey, San Luis Potosí, Acámbaro y la zona metropolitana de la capital del país.

El capítulo IV, “Extrabajadores ferroviarios, memoria obrera que sigue viva”, aborda la trayectoria de algunos de los extrabajadores que accedieron a hablar de los motivos por los cuáles ingresaron, los medios de que se valieron para entrar, de las actividades que realizaron, de la formación y capacitación que recibieron, así como de las condiciones de seguridad e incluso los accidentes que sufrieron, así como sobre el compañerismo que prevaleció o no entre ellos. La información y narraciones son muy valiosas. En esta parte sale a relucir el elemento identitario de Aguascalientes y el orgullo de haber sido ferrocarrilero, aun cuando algunos no tuvieron vocación para ello, sino que les motivó la necesidad de tener un empleo seguro dado que no contaban con estudios.

El quinto y último capítulo es el que se dedica a la privatización de los ferrocarriles nacionales de México, titulado como “Fin del Trayecto”. Un proceso que comenzó en la década de los ochenta y concluyó en los noventa, con los gobiernos neoliberales. Enuncia y desarrolla posibles factores del cierre definitivo de los talleres en Aguascalientes, y con ello del despido de cientos de trabajadores, lo que se tradujo en un verdadero drama para muchas de familias.

Una virtud de este libro es que la autora no solo da cuenta del patrimonio industrial, sino que consigue reconstruir los espacios de trabajo en los talleres o departamentos. Esta dimensión espacial la relaciona con el tema de las vivencias compartidas, la identidad regional, las relaciones sociales, las formas y procesos del trabajo. El libro analiza cuestiones que tienen que ver no sólo con los vestigios materiales, sino con lo emocional, con la historia oral, las costumbres, las tradiciones, los valores afectivos; le preocupa y mucho la experiencia colectiva, la memoria obrera e identidad de los trabajadores y sus condiciones laborales. Para esto último se apoyó, sobre todo, en los testimonios de los ex trabajadores del ferrocarril, no obstante que sabemos que la memoria es selectiva, a veces oculta cosas o destaca lo que quiere, incluso inventa e imagina. Otro mérito de esta obra es que es muy visual. Contiene abundantes imágenes: planos, mapas, fotografías antiguas y recientes de los vestigios, fotos aéreas, e incluso numerosos dibujos realizados por ella misma.

Es poco lo que se le puede reprochar. Nos hubiera gustado saber los montos del capital invertido durante el Porfiriato y primeras décadas del siglo XX por la compañía norteamericana. Seguro fueron cientos de miles de dólares, quizá millones. Por otro lado, menciona que, en 1937, cuando el Cardenismo, los ferrocarriles fueron nacionalizados, pero no nos dice nada más al respecto de este proceso que debió ser complejo y plagado de escollos.

Este libro es rico en datos e información, pero también en análisis. Sin duda, es un viaje en el tiempo, pero no se queda anclado en el pasado, pues la autora en repetidas ocasiones nos recuerda que es un tema que sigue vivo, ya que numerosas familias proceden de empleados y funcionarios que laboraron en los ferrocarriles, además de que todavía contamos con vestigios materiales, monumentos y un considerable patrimonio industrial que merece la pena ser estudiado, conservado, preservado y difundido. Es un legado importantísimo. Es admirable la manera en que el libro logra reconstruir la historia de esta antaño boyante industria en Aguascalientes.

Luciano Ramírez Hurtado

Departamento de Historia
 Centro de Ciencias Sociales y Humanidades
 Universidad Autónoma de Aguascalientes
 luciano.ramirez@edu.uaa.mx
 ORCID: 0000-0002-2302-2574