

# La arquitectura de las estaciones del ferrocarril y su entorno urbano

Gabriel Michel Estrada

**E**L presente escrito tiene como objetivo el de compartir mis reflexiones y experiencias en cuanto al sistema de los ferrocarriles mexicanos, con el fin último de conocer más sobre él.

Trataré de expresar mis comentarios en torno al ferrocarril dentro del sistema económico de desarrollo, no sin dejar de abordar diversos apartados muy puntuales, como lo son algunas líneas ferroviarias y la arquitectura de las estaciones y su entorno urbano.

## El ferrocarril y el sistema económico de desarrollo

La red de vías de ferrocarril en México, al unir a las poblaciones más importantes, constituye un aspecto notable en la infraestructura nacional del sistema de comunicaciones y transportes. Esto históricamente facilitó el desarrollo de nuestro país, siendo un claro exponente del modelo de desarrollo emanado de la Revolución que se adoptó hasta el fin de la década de los setenta, en el cual el Estado tenía un fuerte control en el desarrollo económico, limitando la participación de la iniciativa privada en las áreas prioritarias del país, dentro de las cuales se encontraba el sistema ferroviario nacional.

A partir de 1988, inicia el proceso de transitar a un modelo económico distinto, en el cual el Estado va dejando de tener los controles en

diversas áreas del desarrollo; y ésta es precisamente la clave de la realidad actual de los ferrocarriles.

El ferrocarril ha sido el sistema de transporte europeo por excelencia y México de ahí lo adoptó, en contraparte al automóvil que es el modelo norteamericano de transporte y que ha tenido como fin el desarrollo de una enorme industria de energéticos, para la que desde luego se ha creado toda una ideología, idiosincrasia ya del norteamericano, que con la bandera de la libertad se ha desarrollado, y es el *status*-imagen que da el automóvil.

Todos conocemos los grandes problemas que esto nos ha traído. Las ciudades ya no son pensadas a escala humana sino en función del automóvil, con los graves problemas de contaminación, y que en países como el nuestro, ha llegado incluso a afectar las relaciones sociales.

Ante esto cabe preguntarnos y cuestionar abiertamente qué modelo de desarrollo queremos impulsar en nuestro país. Un modelo de desarrollo totalmente individualista, de competencia; o un modelo de desarrollo más horizontal en sus relaciones sociales, más comunitario, en función del hombre y de los ecosistemas. El ferrocarril es un claro exponente de este modelo de desarrollo.

Cuando en México se de un uso eficiente a la red actual de vías de ferrocarril, habrá una baja en los accidentes y contaminación derivados del uso



del autotransporte y de autopistas (que han sido un fracaso económico), esto sin meternos en lo que es el transporte urbano en las ciudades, donde los tranvías son historia.

La función del ferrocarril ha sido y es eminentemente social, en contrapartida del sistema de autotransporte, que su fin es un negocio. Con esto no quiero decir que el ferrocarril debe ser subvencionado, solamente debe ser perfectamente autofinanciable.

El ferrocarril apoya y ha dejado de apoyar otras áreas que para el país deberían de ser prioritarias para su desarrollo económico y social, como lo es el turismo. Dos ejemplos muy claros: El Ferrocarril Chihuahua-Pacífico, es un ferrocarril de extraordinaria ingeniería en su trazo, reconocido internacionalmente; habría que ver los números del gran desarrollo que se ha logrado en las poblaciones que se benefician del CH-P sólo por el turismo, y esto sin tener una gran promoción.

Segundo ejemplo, el tren turístico de Cuautla, que dejó de operar hace pocos años. Para el sentir de la población, se ha dejado de captar una parte importante de recursos económicos que arrojaba este tren.

Aquí entro a otro punto: los servicios Pullman que prácticamente son ya una historia, y tiene que ver precisamente con lo que llamamos la cultura del ferrocarril. Nadie puede discutir la maravilla tecnológica del avión, pero tampoco negar que sus costos tanto económicos como ecológicos son altísimos y son inversamente proporcionales a la distancia que recorren.

En esta época de crisis en que viajar en avión es carísimo y en autobús incómodo, pareciera que los tiempos están a favor del uso del ferrocarril que, sin embargo, está desapareciendo. El servicio de coches dormitorio hasta hace unos años, en su recorrido de Guadalajara a la Ciudad de México, contaba con dos trenes diarios por la noche, uno de ellos exclusivamente Pullman y con muchos vagones; actualmente, sólo opera un tren como de seis vagones con servicio de segunda a primera numerada y el servicio Pullman se agrega a este tren sólo los fines de semana. El

comentario de los trabajadores de este tren es que no hay refacciones para mantener los ya viejos vagones.

Con esto la pregunta es la siguiente: si la Compañía Nacional de Constructores de Carros de Ferrocarril no se da abasto para producir lo que tiene ya encargado, podemos deducir que la demanda de sus productos es alta, entonces por qué, si se observa que esta industria puede crecer y generar empleos, no se desarrolla lo suficiente para producir y dar mantenimiento a los carros de ferrocarril. Nuevamente brota el cuestionamiento, hacia qué modelo de desarrollo nos estamos inclinando.

Esto lo ligo a la desaparición no sólo de servicios de ferrocarril, sino a líneas enteras como es el caso por ejemplo de la línea que unía a Torreón, Parras y Saltillo, en Coahuila. En Parras no queda ni rastro de que alguna vez por ahí pasó el ferrocarril y el sentir de la población es que este tren desapareció porque algún político de la región era el dueño de los servicios de autotransportes que unía a dichas ciudades.

Si la población tiene razón ya sabremos qué cuestionar ante este hecho, si no, lo que cabe preguntarnos es por qué no se toma en cuenta a la sociedad civil para la toma de decisiones, por qué no se informa, se le invita a participar, etc. México ha llegado a ser mayor de edad, joven pero con capacidad y derecho a tomar decisiones.

Otra línea desaparecida es la que unía a Guadalajara con Chapala, vía que si operara en la actualidad daría muchísimo apoyo al turismo social y al desarrollo de los poblados de la ribera del lago de Chapala.

## La arquitectura de las estaciones del ferrocarril y su entorno urbano

Cuando el Ferrocarril Central Mexicano llegó en 1888 a Guadalajara, la estación se ubicó en una zona céntrica transformando las actividades urbanas y el espacio construido, cerrando y ampliando calles, eso trajo como consecuencia una transformación radical en la traza urbana de lo que sería posteriormente el sur de la ciudad<sup>1</sup>.

Esta estación fue construida adaptándose al entorno urbano del lugar, su arquitectura de formas sencillas y proporcionada, tal como venía desarrollándose arquitectónicamente la ciudad.

Para algunos sectores de la sociedad todo lo que se mueve en el entorno de las estaciones del ferrocarril es despreciable, ya sea porque se crean áreas sucias, refugios de vagos, zonas ruidosas, se entorpece el tráfico, etc., sin valorar la creatividad de la población al desarrollar extraordinarios conjuntos habitacionales en espacios mínimos, haciendo uso de material de desecho. Sin embargo, ante los aspectos negativos se han hecho presiones, en pro de la modernidad, para cambiar estaciones que antiguamente se ubicaban en lo que eran las orillas de las ciudades, ahora centros de la ciudad, ejemplos muy claros son los ocurridos en las ciudades de México y Guadalajara.

Sin tocar ahora la pérdida de las obras arquitectónicas, parece que en Guadalajara no se aprendió de esta experiencia.

Al cambiarse en 1950 de lugar la estación que se ubicaba en lo que ahora es el primer cuadro de la ciudad, a espaldas de los templos de San Francisco y Aranzazú (donde ahora sólo queda el nombre de la calle Ferrocarril y en el lugar de la vieja estación se construyó un edificio comercial que nada tiene que ver con la arquitectura del lugar) a la zona donde se encuentra la actual terminal, pues ésta se construyó unos años después, haciendo mientras uso de una estación improvisada, fue un traslado de unos dos kilómetros, urbanísticamente se pensaba que esto favorecería al desarrollo de la zona. Se hizo una gran avenida, se construyeron los dos primeros (y casi únicos) edificios altos de Guadalajara, se desarrolló una zona de servicios culturales y recreación, espacios desde luego muy importantes para la ciudad, pero la ocupación del suelo fue mínima, razón: la especulación del suelo, pues si se quería construir algo, los costos del terreno eran altísimos. En la actualidad encontramos en un alto porcentaje, grandes baldíos, estacionamientos y/o talleres en el mejor de los casos y el desarrollo de la zona es pobre.

El entorno urbano del sitio donde se ubicó la estación está actualmente muy deteriorado, tanto por el interés gubernamental de hacer de Guadalajara una «ciudad moderna», por lo que se decidió sacar la estación del centro, como por la misma vocación comercial de la ciudad.

Dije que parece que en Guadalajara no se aprendió de esta experiencia porque hace algunos meses, a raíz de un accidente de tren ocurrido en una de las líneas cercanas a las zonas residenciales, se propuso que la estación del ferrocarril y sus patios fueran sacados de la ciudad, sin tener ni la más mínima idea de lo que solamente en pérdida de infraestructura esto representa.

En días pasados, el gobernador del estado pidió a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que estos terrenos de Ferronales no se incluyan en el proceso de privatización, para ser destinados a áreas verdes deportivas y culturales. Aún no hay respuesta a esta solicitud, ni se ha realizado un proyecto en concreto<sup>2</sup>.

Recordemos que en Europa, donde la cultura ferroviaria está muy desarrollada, el ferrocarril llega precisamente a los centros de las ciudades haciendo más eficiente el tiempo de recorridos entre ciudad y ciudad, cuyas estaciones, entre otras edificaciones, son grandes ejemplos arquitectónicos.

Podemos entrar aquí a la utilización de las vías férreas para el sistema de transporte colectivo, en particular de Guadalajara, que muy bien pueden ser empleadas por el tren ligero, donde puede aprovecharse la infraestructura actual, dando servicio a la población de la ciudad, que padece de un mal sistema de transporte colectivo. Esta utilización de infraestructura sucede en ciudades europeas como Bruselas.

Aquí paso al tema de la arquitectura de las estaciones de ferrocarril. La mayoría de ellas son arquitectónicamente muy buenos ejemplos, podemos citar sólo algunos como la estación del Puerto de Veracruz o la de Zacoalco de Torres, en Jalisco, que se conserva prácticamente intacta a como fue construida tanto en su interior como en el exterior, su sistema constructivo, mobiliario



y acabados mostrando su carácter, estilo y proporción como exponentes claros de su función y su época.

Tenemos otras que están en el abandono absoluto, hasta sin rieles pero que pueden ser rescatables, como lo es la estación de Chapala, Jalisco, edificio del porfiriato que como tal observa una fuerte influencia francesa que mantiene una escala humana y que muestra la importancia que se le daba al desarrollo de la región.

Inmueble cuyos propietarios eran los familiares de un exgobernador del estado y hace poco tiempo la donaron al gobierno del estado para desarrollar algún centro cultural. Así como esta estación llegó a manos de particulares, cuántas otras no lo estarán, si así lo fuere, por qué no, siguiendo el ejemplo de esta edificación, se regresan a la Nación pudiendo ser administrados por la sociedad civil, los colegios de arquitectos e ingenieros, o las universidades, para su restauración y mantenimiento de esas obras arquitectónicas.

Habrán muchas estaciones ya desaparecidas, como la de Guadalajara, otras más en el abandono o con pésimas modificaciones, pero éste es un aspecto que habrá que trabajar con el INBA.

De las estaciones contemporáneas tenemos la de Buenavista, en la Ciudad de México y la de Guadalajara, muy buenos ejemplos del funcionalismo y la modernidad de su época, con espacios amplios, donde se hace gran uso de elementos constructivos como el concreto, el acero y el cristal y con recubrimientos de materiales regionales. Subutilizadas ambas, pues tienen muy poco movimiento en la actualidad; la de Guadalajara sufrió una pésima remodelación hace unos años, pero al menos fue un trabajo realizado sólo en sus acabados y se le incorporó un área comercial, afortunadamente no fue alterada espacialmente en lo básico. En la actualidad esta estación está en un gran abandono, se observan espacios con un pésimo mantenimiento, sucios y abandonados o subutilizados.

Concluyo invitándonos a que propongamos a las autoridades correspondientes acciones

concretas para recuperar esta cultura del ferrocarril. El sistema ferroviario del país está en el límite para poder rescatarlo y volver a impulsar su desarrollo, con esto se puede además apoyar otras áreas como son el turismo, la historia y la cultura.

Busquemos espacios donde podamos participar en las decisiones que tienen que ver a fin de cuentas con un modelo de desarrollo económico y social que queremos impulsar.

## Notas

- 1 Cfr. LÓPEZ MORENO, Eduardo. *La cuadrícula en el desarrollo de la ciudad hispanoamericana Guadalajara*. Universidad de Guadalajara, México, pp. 48-49.
- 2 Cfr. *Periódico Siglo 21*, 28 de octubre de 1996, p. 4.