

“FUE ASÍ COMO YO ME SUBÍ A LA VÍA”: ENTREVISTA A LUZ CARREGHA LAMADRID¹

Por: Yazmin Yolanda Sandoval García²

El objetivo de esta entrevista es analizar y entender la incursión de las mujeres investigadoras en los temas de los ferrocarriles en los diferentes estados de la República mexicana.



Dra. Luz Carregha Lamadrid (al centro) durante su intervención en la presentación del libro del Dr. Arturo Valencia en el Museo del Ferrocarril de San Luis Potosí. 21 de marzo de 2018. Fuente: SC-CNPPCF-CEDIF.

Yazmin Yolanda Sandoval García (YSG): ¿Cuál es su edad, lugar de nacimiento y ocupación?

Luz Carregha Lamadrid (LCL): tengo 70 años. Nací en la Ciudad de México, aunque tengo ya casi 40 años viviendo en la ciudad de San Luis Potosí. Soy historiadora y profesora investigadora del Colegio de San Luis en el programa de Historia.

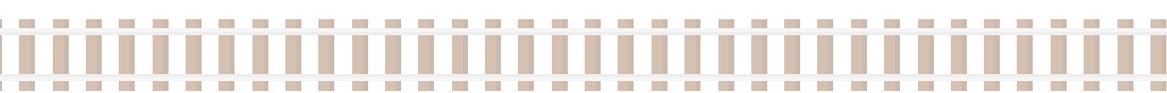
(YSG): ¿Cuál es su formación académica y campo de trabajo?

(LCL): Licenciatura, Maestría y Doctorado en Historia. Soy de ideas fijas, y el campo de trabajo, evidentemente, es la historia, la investigación en la disciplina. Básicamente, concentrada en el periodo de mediados del siglo XIX y mediados del siglo XX. Dentro de eso, me he dedicado a la historia política, básicamente

de la época del Porfiriato, aunque evidentemente hemos hecho trabajos de historia social, historia cultural, etcétera. A todo eso he sumado mi interés en la conservación del patrimonio, del patrimonio cultural y en general.

(YSG): ¿Cómo fue el proceso de integración en el mundo de los ferrocarriles?

(LCL): Mira, yo llegué a los ferrocarriles un poco por accidente. En muchos casos hay gente que se dedica a esto de la investigación de ferrocarriles, porque la familia viene de ferrocarrilera o porque viajó muchísimo en ferrocarril, etcétera. Yo inicié más interesada en la protección del patrimonio inmueble construido. Entonces, con la arquitecta Begoña Garay, a finales de los años noventa del siglo XX, decidimos..., bueno, nos dimos cuenta de que las estaciones, los edificios que habían servido para estaciones en el estado de San Luis, pues se estaban destruyendo y estaban en riesgo de desaparecer, y decidimos hacer un registro de todas estas estaciones. Entonces, con el apoyo de un proyecto FONCA, hicimos primero el levantamiento de las estaciones, de lo que fue originalmente la línea México-Laredo, que después fue “El Regiomontano”. Así le llamamos aquí en San Luis, solo para el tramo de San Luis, solo para el estado de San Luis, todas las estaciones que hay en ese trayecto, e hicimos una ficha de cada estación. Ella, como arquitecta, y otro arquitecto que colaboró en el proyecto, Jesús Narváez, quien ya falleció, se encargaron de la parte de levantar los planos; tomar las medidas y hacer el análisis arquitectónico. A mí lo que me tocó fue hacer la investigación histórica, o sea de cada estación, ver a qué lugar dio servicio cada una de las estaciones, y cuándo fue construida, etcétera. Hicimos un primer libro, que es un catálogo de estaciones, le llamamos Un camino olvidado y después de unos tres o cuatro años, más o menos, hicimos la continuación del proyecto. Lo mismo, pero para la línea que arranca en Chicalote, en Aguascalientes, hacia Tampico, también para el tramo de San Luis. Este libro se llamó Un camino de hierro al puerto, y ahí realmente con estas dos investigaciones fue con las que yo caí ya de lleno en ferrocarril. Ya tenía cierto interés, porque en los trabajos que yo había hecho antes sobre el porfiriato, desde la revuelta Tuxtepec, el tema del ferrocarril me aparecía. Entonces, empecé a rebordear el tema ferrocarrilero, pero cuando uno habla de que trabaja ferrocarriles generalmente dicen, o la gente piensa, en historia económica, pero yo no hago historia económica, la verdad... Tampoco es que no me gusta mucho la historia económica..., yo lo que he tratado de hacer, es analizar el ferrocarril como instrumento político y he encontrado cosas muy interesantes. Entonces, por ahí me he seguido. Obviamente, cuando hicimos este trabajo en las estaciones y demás, tuvimos contacto con muchos extrabajadores ferrocarrileros. Posteriormente, nos vinculamos con el Sindicato de Jubilados Ferrocarrileros, aquí



en San Luis, y de alguna forma, hemos estado cerca también del Museo del Ferrocarril, aquí en San Luis. Entonces, digamos, que ese fue el caminito por el que entré yo. Fue así como yo me subí a la vía.

(YSG): ¿Cuál ha sido el mayor reto que ha enfrentado en el proceso de investigación en el tema de los ferrocarriles y su patrimonio?

(LCL): Fíjate que ha sido más de dificultad de acceso. Ustedes en el CEDIF saben mucho mejor que yo, que hacer el recorrido de campo sí cuesta mucho trabajo. Hay edificios que están ocupados ya por particulares y demás. No tan fácilmente te dejan acercarte. El otro asunto es que sobre todo los jubilados ferrocarrileros y los familiares de los ferrocarrileros esperan ciertas respuestas en las investigaciones, que uno hace, y pues no siempre tenemos esas respuestas o sea los documentos o la información oral que puedes ir reuniendo no siempre te da las respuestas, o buscan confirmar algún recuerdo o alguna anécdota que ellos conocen y entonces vienen las protestas, cuando les dices: “es que esto no ha sido así”. Esto en general. En cuanto al patrimonio ferrocarrilero, pues la desidia de las autoridades en general, y yo diría incluso de la misma población del estado de San Luis, en general, y como las estaciones quedaron dentro de las concesiones, pues yo creo que no fue muy buena idea, porque, como sabemos, las empresas actuales no necesitan estos inmuebles; no necesitan esta infraestructura y pues está en el total abandono. Entonces, ahí hemos tratado – y ya hemos logrado en algunos municipios–, que por lo menos la autoridad municipal se haga cargo de la conservación, del cuidado del edificio, pero la realidad, es que también está el problema del presupuesto, verdad..., pero bueno, ya se han logrado algunas cosas. Entonces, yo creo que ese ha sido un reto importante: que no se pierda todo esto, no solamente los edificios construidos sino el mismo trazo de las vías. Aquí, obviamente, como en otras partes del país, hay trayectos por los que ya no circula en ferrocarril, pero por más que uno platique de las vías verdes y otros proyectos, como que hay poco interés en el tema.

(YSG): Durante ese tiempo de trabajo como investigadora, ¿cuál es el diagnóstico que tiene respecto al trabajo de las mujeres dentro del sector ferroviario y cuál ha sido su influencia dentro de dicha industria?

(LCL): Tengo dos percepciones. Una es, a través de los documentos. Te hablo para los ferrocarriles del siglo XIX. Las mujeres no aparecen. O sea, yo no he encontrado mujeres, en ninguno de los documentos, ni en los periódicos que he consultado para las últimas décadas del siglo XIX, las primeras del siglo XX. Las he encontrado entre los jubilados, y es muy curioso que varias de ellas he intentado yo que platiquen, o

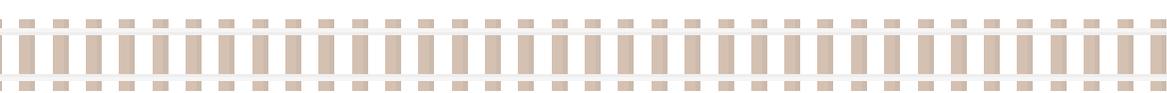
sea, que compartan sus experiencias, que permitan grabarlas; anotarlas, relacionarlas, porque obviamente esto te va llevando, te va acercando al grupo de jubilados, y tengo ya varias entrevistas grabadas de hombres, pero las mujeres –varias– me han contestado: “Es que yo no fui ferrocarrilera, yo era secretaria”. Les dices... ok, que no te subiste en la máquina, pero el trabajo que tú estabas haciendo lo estabas haciendo en la empresa de ferrocarriles. Entonces, sí me ha llamado mucho la atención, pues que no se identifiquen ellas cómo ferrocarrileras. Te hablo de mujeres que ahorita deben tener unos ochenta y tantos, cerca de noventa años. Esa fue la experiencia hace poco de un libro que se presentó, de un jubilado que falleció. La esposa no solamente fue secretaria, sino que todo esto fue cuando todas las broncas sindicales y demás, y estaba con otras mujeres al pie del cañón. Participaron muy activamente, pero a la hora que les dices: ¡cuénteme!... te dice: “No, es que yo no fui ferrocarrilera, yo soy secretaria o yo fui secretaria”. Entonces, pues ahí yo no podría hacer un diagnóstico. No me he metido mucho en ese campo.

(YSG): ¿Cómo ha sido la participación de las mujeres investigadoras en este ámbito?, Cree ¿qué la brecha entre mujeres y hombres investigadoras del ferrocarril ha disminuido?

(LCL): Mira, yo aquí, en San Luis, por ejemplo, tanto en la Universidad Autónoma como en el Colegio, que somos las dos instituciones que realizamos trabajos en el área de investigaciones sociales y demás, te podría decir que la mayoría de las investigadoras somos mujeres, y somos quienes como investigadoras estamos investigando el tema de ferrocarril, y sí hay muchas. O sea, también hay varios hombres que también lo hacen, pero ya estamos más o menos parejas, ¡digamos! Yo, personalmente, no veo una brecha entre hombres y mujeres, en cuanto a investigación del ferrocarril. Sí, a lo mejor, algunas o algunos no se lanzan, no les interesa algún tema que requiera mucha movilidad. Entonces, no se lanzan por esto de la movilidad, pero yo no creo que el hecho de ser mujer u hombre permita o facilite el que haya más hombres o más mujeres como investigadores. Estoy hablando de investigadores dedicados al archivo, dedicados a las hemerotecas, dedicados a las bibliotecas, y a lo mejor sí también entrevistas a trabajo de campo y demás. Yo creo que estamos más o menos parejas. Sí llama la atención, cuando el investigador o la investigadora es descendiente de ferrocarrileros, ahí es cuando llaman la atención, porque entonces sí vienen y te preguntan: y tú ¿por qué trabajas ferrocarriles?

(YSG): ¿Cuál ha sido su experiencia en el trabajo de ferrocarriles como un territorio masculinizado?

(LCL): Yo podría decir que mi experiencia es buena. Sí, de repente, te ven raro, además luego me preguntan, y yo digo no, pero yo



no pertenezco al sector ferrocarrilero. Pero mi experiencia ha sido buena; me he encontrado con mucha gente, hombres con muchas ganas de colaborar, de compartir experiencias, sus conocimientos, de ir a conocer los objetos que guardan y demás. De aportar conocimiento. Entonces, la verdad, es que he tenido experiencias buenas con eso.

(YSG): ¿Existe una relación del desarrollo patrimonial ferroviario a la participación de la mujer en sus diferentes ámbitos?

(LCL): Yo creo que indiscutiblemente sí, lo que pasa es que no lo hemos visibilizado o no lo hemos estudiado. No lo hemos sacado a flote, porque las mismas mujeres, como decía yo antes, no se sienten como parte de. Entonces, pues ahí tenemos que crear alguna estrategia para que entiendan que sí son parte, y que si no manejaron y no la hicieron de maquinistas, de todas maneras estuvieron en el sector.

(YSG): ¿Cuál es la importancia de reactivar el ferrocarril como tren de pasajeros desde su punto de vista y su trayectoria de investigación?

(LCL): Yo creo que es un proyecto importante, y se vincula con la última pregunta que vi que mandaste, porque tiene que ver, creo yo, con una cuestión política. ¿Por qué digo esto? Hace unos meses –ustedes lo saben mejor que yo–, la locomotora –esta que bajó de la de la empresa Kansas que hizo el viaje de Canadá a la Ciudad de México– pasó por San Luis Potosí. Lo sé porque obviamente estoy siguiendo el itinerario, y fue impresionante ver la cantidad de gente que salió a verla, pero gente que además vivía o está cerca de las vías. ¿Qué es lo que quiero decir?, que son vecinos del ferrocarril. El ferrocarril sigue viajando, sigue pasando el ferrocarril de carga. Entonces, en los nuevos lugares por donde pasa el ferrocarril de carga pasa ese tren, esta locomotora antigua. Con estos carros de pasajeros y demás, y la gente se volcó a verla, con una gran añoranza. Hubo hasta graves descuidos, hubo un accidente en Hidalgo, si mal no recuerdo. Aquí en San Luis era impresionante, porque en algunos puentes donde tú dices no más cabe la máquina, yo no sé cómo le hicieron, pero la gente cupo a los lados para verla pasar. Entonces, sí es algo que la gente está esperando. Sabemos que no son proyectos baratos, en el sentido no tanto de la construcción, porque la infraestructura está; no es tan complicado poner a rodar trenes de pasajeros sobre las mismas vías que ya existen; el asunto es sostener precios accesibles para el transporte de ferrocarril. Además, la infraestructura alrededor también debe hacer posible este acceso, para la población. A mí me comentaba uno de mis hermanos, en el tren maya, por ejemplo, que pues el boleto sí sale muy barato, pero llegas a la estación y para moverte de ahí al aeropuerto el viaje te sale en 400 pesos, cuando el tramo es muy cortito. Entonces, yo sí creo que es muy importante, que sería una muy buena medida.

Por otro lado, tienes está también la parte, digamos, de “política social”. Por otro lado, tienes también, por ejemplo, para el caso de San Luis, la carretera 57. Los últimos viajes que yo he hecho a la Ciudad de México, en el penúltimo tardé nueve horas en llegar y el último fueron once horas, porque hay demasiados tráilers. Hay muchos accidentes en la carretera, ya no es suficiente. Entonces, ahí tienes el ferrocarril de pasajeros. Por supuesto que también serviría para desfogar, para desahogar este tránsito. Yo creo que es un proyecto importante y ojalá se eche a andar.

(YSG): ¿Cree que nuevamente los trenes se retomen y vuelvan a ser un instrumento político impulsado por los nuevos gobiernos del bienestar?

(LCL): Yo creo que sí. De hecho, al tren maya yo también lo veo como un instrumento político. O sea, el discurso para construir el tren maya tuvo mucho que ver con política. En 1880-1890, en los periódicos encuentras, en el periódico oficial de San Luis, por ejemplo, que hay una nota que llama mucho la atención. El título es: “Democracia o ferrocarriles”. Ahí lo que dicen es: “quién está contra la reelección, está contra el ferrocarril”, porque gracias a la permanencia de quienes están gobernando tenemos ferrocarriles. Un poco como allá, porqué para la próxima futura presidenta, uno de sus proyectos prioritarios es el ferrocarril. Obviamente, se está respondiendo a intereses que ya están: atender ciertas demandas, pues hay que hacer política. Ojalá y se acerquen con la gente o con las empresas que pueden hacerlo de manera más accesible, más barato y esté mejor hecho. Entonces, yo creo que sí puede ser nuevamente un instrumento político. Los transportes, en general lo son, porque igual pasa cuando abren una carretera. Con el trazo de la carretera también dicen: “No hay razón de por qué pasó por ahí, cuando a lo mejor era más fácil que pasara por otro lado”. Yo creo que sí, no lo veo mal, además, bien utilizado, no lo veo mal. El problema es cuando nada más lo utilizan como instrumento, sin medir más beneficios.

Citas

[1] Profesora-investigadora del Colegio de San Luis Potosí; pertenece al Sistema Nacional de Investigadores e Investigadores (SNII), nivel I. Contacto: luz.carregha@colsan.edu.mx

[2] Estudiante de doctorado en Ciencias Económicas de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) Unidad Iztapalapa. Contacto: yazminyolandasaga@gmail.com