

La estación en la memoria. La estación ferroviaria de Huixtla, Chiapas, y sus significados a través del tiempo

Memory of a station. The Huixtla, Chiapas, train station and its meanings through time

ANDREA TRUJILLO EDGAR*

RAMÓN GOYAS MEJÍA**

 doi.org/10.29043/liminar.v21i1.949

Resumen: El objetivo de este artículo es analizar los significados atribuidos a la estación ferroviaria de Huixtla, Chiapas, a través de experiencias de convivencia cotidiana, durante la época de su funcionamiento y en su situación actual. Por medio de la historia oral, principalmente a través de testimonios verbales y escritos, fue posible conocer el modo en que se legitima este espacio como un lugar simbolizado, de manera que se propone la estación como un entorno de preservación de la memoria colectiva, la historia y la identidad del pueblo.

Palabras clave: estaciones de tren, ferrocarril, memoria colectiva, identidad.

Abstract: The objective of this article is to analyze the meanings attributed to the train station located in Huixtla, based on people's experiences coexisting with it currently and in the past. Through oral histories, narrative sources such as verbal and written testimonies, we can understand how this space is legitimized as a symbolized place. Thus, the station should be preserved as part of Huixtla residents' collective memory, history, and identity.

Keywords: railway stations, railway, collective memory, identity.

* Investigadora independiente, México
andrea.trujillo.edgar@outlook.com
 0000-0003-1528-6139

** Centro Universitario de los Valles, Universidad de Guadalajara, Guadalajara, México
ramongoyas@yahoo.com.mx
 0000-0003-2923-1948

Recibido: 5 de agosto de 2021
Aprobación: 3 de mayo de 2022
Publicación: 5 de agosto de 2022

*En memoria de Andrea Edgar Zuart
y de quienes se fueron recordando la estación.*

Introducción

Las estaciones de ferrocarril como espacios vividos conservan significados que yacen en la memoria a partir de procesos de convivencia. Estos procesos, que surgen en la comunicación e interacción social, forjan un entramado de significados y simbolismos que las personas atribuyen a los espacios donde se convivió o convive (Giménez, 1999; Schutz y Luckmann, 1977). Las estaciones son parte de la construcción del paisaje urbano a través del tiempo, y estos espacios se adecúan para la satisfacción de las necesidades económicas, políticas, sociales y culturales, de modo que se forman lazos de significación y pertenencia. Contribuyen así a la conservación de memorias relacionadas con los acontecimientos que cambiaron la vida cotidiana de un pueblo y son parte arraigada de un sentido de identidad para los pobladores debido a su funcionalidad y antecedentes. En este aspecto, se engarzan relaciones afectivas a estos lugares y se crea una topofilia, que se refiere al sentimiento de apego que liga a los humanos con los espacios con los cuales se sienten identificados y generan un instinto de pertenencia al mundo.

En un trabajo sobre el diseño y la organización de las estaciones de ferrocarril en México, Alfredo Nieves plantea la necesidad de pensar cada uno de estos inmuebles, independientemente de sus características particulares, como únicos en la geografía ferrocarrilera nacional y, como tales, concebirllos como sitios con significación colectiva, asociados a la memoria y a la identidad de una localidad (2011, p. 29); ante ello, nos dice el autor, todavía falta describir y analizar cómo fue que las estaciones de ferrocarril impactaron en los entornos locales durante su actividad y qué sucedió después de que en estas comunidades el ferrocarril dejara de funcionar, aspecto que parece una labor titánica dado el elevado número de lugares que fueron marcados con la llegada del ferrocarril (Nieves, 2011, p. 29). Al respecto, autores como Solórzano (2009) y Cuadros (2009) consideran que la conservación de las estaciones de ferrocarril es necesaria dado que, además de preservar el patrimonio histórico cultural, los proyectos de este tipo promueven nuevas actividades económicas y contribuyen a la sostenibilidad local cuando se adecuan los recursos y la infraestructura ferroviaria existente, pero sobre todo consideran que se debe promover su conservación por ser referentes identitarios debido al importante papel que han desempeñado en la vida cultural y social de las localidades en que se construyeron. Se asume, entonces, que es necesaria la conservación arquitectónica de las estaciones como monumentos históricos pues forman parte de la vida cotidiana de los habitantes de cada lugar y resguardan profundos significados que los pobladores les han atribuido como parte de su historia (Cuadros, 2009).

En Chiapas, los estudios históricos sobre el ferrocarril en el Soconusco y la relación que mantenía con los avances económicos durante su construcción se han centrado en las transformaciones y en el ordenamiento territorial que se produjo tras la planeación, estratificación e introducción del sistema ferroviario panamericano, pero poco se ha analizado el significado que tal evento tuvo para la población local en la reconfiguración de su identidad y pertenencia. Las investigaciones relativas a las estaciones y su papel en los pueblos de Chiapas que aborda la historiografía oficial son, en gran parte, análisis desde una perspectiva socioeconómica, mientras son escasas las investigaciones en torno a sus aspectos socioculturales, y prácticamente nulas las que se centran en los significados y en las percepciones para entender la importancia de las estaciones y del ferrocarril en la vida cotidiana de las personas.

La estación de Huixtla formó parte del sistema ferroviario que conecta la región Soconusco con Centroamérica y el resto de México. Huixtla se ubica en el centro de dicha región, por lo que gracias a su estratégica localización contribuyó a minimizar costes de transporte y distribución de materia prima a nivel regional, pues fungió como un punto intermedio de distribución de mercancías y de elementos culturales entre las localidades de la sierra y las periferias de la planicie (Helbig, 1964; Posada, 1978). En la actualidad, a pesar de que dicha construcción ha dejado de fungir como estación de pasajeros, sigue siendo un referente para recordar experiencias de una época determinada. En esta asociación de vivencia, espacio y memoria, la estación se puede concebir como un monumento que lleva a recordar las vivencias simbolizadas, que se mantienen atadas a los recuerdos de quienes pasaron parte de su existencia, como diría un poeta, "...entre campanadas centrífugas y silbatos febriles" (López Velarde, 1919, p. 59). Es por ello que en este trabajo nos concentramos en recopilar y analizar memorias que revelan los significados atribuidos a la estación del ferrocarril de Huixtla, Chiapas, de acuerdo con las experiencias de convivencia cotidiana que los habitantes de la ciudad le imputaron en los tiempos de su funcionamiento, en contraste con su posterior inhabilitación. En la realización de este trabajo, además de una detallada revisión documental para describir los antecedentes de la estación y fundamentar los presupuestos teóricos de que parte este análisis, se utilizó la historia oral para la compilación de memorias, a través de entrevistas semiestructuradas a diversas personas que describieron la situación de la estación ferroviaria a través del tiempo. Las personas entrevistadas fueron elegidas por sostener vínculos con la estación de Huixtla, Chiapas, de manera que conocían su historia, significación y resignificación.

La llegada del ferrocarril al Soconusco y su importancia para la población local

Las negociaciones para la construcción y consolidación del Ferrocarril Panamericano en el Soconusco tuvieron como trasfondo el inusitado auge en la producción de café en diversas plantaciones de la región. Ya en 1881 comenzaban a destacar algunas plantaciones promovidas por casas comerciales de capital alemán como Hervecia, Germania, Nueva Alemania, Hamburgo, Bremen y otras (Tovar, 2000). Entre los años 1886 y 1897 fueron abiertas a dicho cultivo las zonas de Chicharras, Cuilco y Bouquerón, que tanta fama dieron a la región. Sin embargo, como señala José C. Valadés (2015, pp. 476-477), para fines del siglo XIX Chiapas no solamente producía café, sino también cacao, algodón, avena y trigo. Con esta riqueza, pero sin vías de comunicación, las tierras se encontraban abandonadas en su mayor parte y los chiapanecos tenían que importar de Estados Unidos harina y maíz para las necesidades de su anémica población. Fue en este escenario donde se consolidó el proyecto de la construcción del Ferrocarril Panamericano promovido por inversionistas extranjeros, en su mayoría ingleses y alemanes, además de por algunos empresarios nacionales, entre ellos Matías Romero, Manuel Carrascosa, José Mora y otros, todos ellos dueños de importantes fincas productoras de café, cacao, tabaco y hule, principales productos de exportación en el siglo XIX.

La construcción del Ferrocarril Panamericano comenzó en 1902. Inició en Tonalá y continuó con los tramos de Pijijiapan en 1904, Mapastepec en 1906 y Acapetahua en 1907. En junio y octubre de ese mismo año se construyeron los tramos de Huixtla y Huehuetán respectivamente, la conexión con Tapachula se logró en 1908 y finalmente el tramo de Suchiate concluyó en junio de 1908. La línea fue oficialmente inaugurada en ese año junto con sus estaciones (Molina, 2006). En el Soconusco, desde Mapastepec a Tapachula el tren tuvo un total de diecisiete paradas intercaladas con siete estaciones, las cuales se desglosan en la Tabla 1.

Tabla 1. Estaciones y paradas del Ferrocarril Panamericano en la región del Soconusco

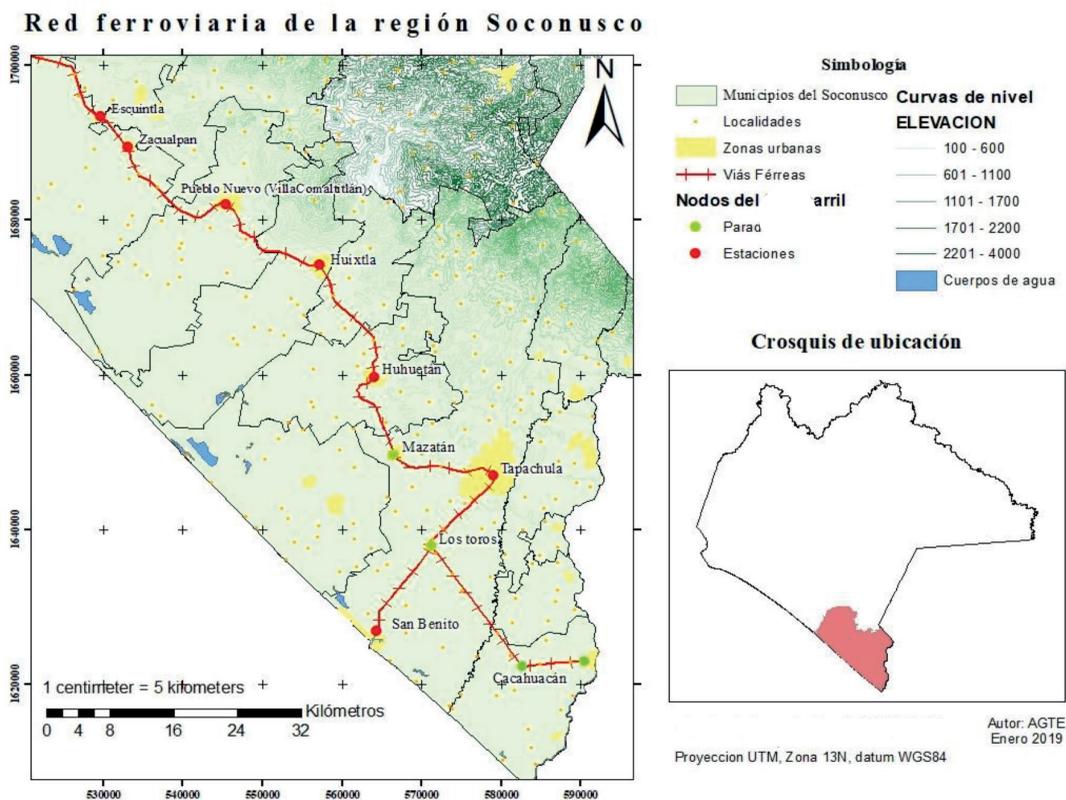
Estación	Tipo de punto	Estación	Tipo de punto
1. Tapachula	Estación	13. Zacualpa	Parada
2. 22 de Mayo	Parada	14. La Acacia	Parada
3. Huehuetán	Estación	15. Zorrillo	Parada
4. Cuyamiapa	Parada	16. Acapetahua	Estación
5. Chamulapa	Parada	17. Soconusco	Estación
6. Islamapa	Parada	18. La Bonanza	Parada
7. Tuzantán	Parada	19. El Pataste	Parada
8. Huixtla	Estación	20. Ulapa	Parada
9. Monte Cristo	Parada	21. Sesecapa	Parada
10. Satillo	Parada	22. La Playa	Parada
11. Despoblado	Parada	23. El Barrancón	Parada
12. Villa Comaltitlán	Estación	24. Mapastepec	Estación

Fuente: Manual para trabajadores de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM). Biblioteca del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

Las estaciones de ferrocarril fueron nodos que influyeron en la localización espacial de las empresas, a la vez que facilitaron los accesos de conexión y comunicación como centros de confluencia entre las cabeceras municipales y las periferias (Posada, 1978). Se puede decir que la movilidad provocada por el Ferrocarril Panamericano a partir de 1908 transformó las estaciones y paradas del Soconusco en lugares llenos de gente, de mercancías y de noticias; significaba la conexión con el exterior. En este intercambio entre pueblos y regiones se generó un nuevo escenario mediante la convivencia de personas de diversos estratos sociales: mercaderes que viajaban desde sus comunidades para ofrecer productos agrícolas en la estación, quienes simultáneamente compraban para revender en el mercado local, convivían con viajeros de negocios o con personas que utilizaban el ferrocarril para acudir al trabajo y a la escuela o por placer. El tráfico de transeúntes y de productos activó la importancia de Huixtla en el exterior y, a su vez, en el marco de este intercambio acentuado por el ferrocarril, ciudades y localidades distantes comenzaron a tener una influencia más evidente a nivel local.

La consolidación del Ferrocarril Panamericano, su conexión con la red de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) y la edificación de estaciones permitieron la solidificación de la economía local. El ferrocarril posibilitó el acceso y la explotación de los recursos naturales del Soconusco, así como el desarrollo de nuevas modalidades de producción de agricultura y minería. En este aspecto, el Ferrocarril Panamericano y sus estaciones, aparte de ser elementos culturales que incidieron en la vida cotidiana, fueron piezas fundamentales para establecer relaciones de comercio y sociales entre pueblos del corredor costero, lo que condujo a la creación de redes de trabajo, familiares, de comercio y de amistad (Medina, 2013; Molina, 2017).

Mapa 1. Nodos del Ferrocarril Panamericano en el Soconusco



Fuente: datos vectoriales 1:50-000 INEGI. IIGE, 2011: CONANP.

Sin embargo, el Ferrocarril Panamericano y la estación de Huixtla, como elementos de configuración territorial y social, estuvieron sujetos a los acontecimientos históricos, que condicionaron sus funciones. Durante la Revolución Mexicana (1910-1925) las vías y las estaciones continuamente fueron tomadas por grupos revolucionarios llamados “mapachistas” que se oponían a los ejércitos de las fuerzas carrancistas. Estas confrontaciones provocaron daños en la estructura del Ferrocarril Panamericano. A ello se sumó el incumplimiento de los contratos de quienes originalmente habían invertido en la construcción de este tramo ferroviario. Además, debido a la interrupción en las actividades ferroviarias derivadas de las incautaciones, se acumularon deudas con las constructoras que habían iniciado el tendido de la red férrea (Medina, 2013; Molina, 2016).

El Ferrocarril Panamericano conformaba un sistema de distribución mercantil idóneo para el desplazamiento humano y de productos. Los gobiernos posrevolucionarios entendieron que era importante que siguiera en funcionamiento, pero entre los años 1929 y 1937 la empresa ferroviaria acarreaba muchas deudas, por lo que fue renegociada hasta que el gobierno decidió expropiarla; debido a ello, quedó en situación de utilidad pública bajo el compromiso de pagar una indemnización. Estas acciones derivaron

en la adquisición de deudas importantes con países extranjeros. Posteriormente, entre los años 1970 y 1986 se logró la fusión de la empresa como un organismo público descentralizado, para que en 1993 se consolidara como un sistema de trenes cargueros. Finalmente, en 1995, en el marco de las reformas neoliberales, se inició el proceso de privatización, por lo que se ofrecieron concesiones. Asimismo, se llevó a cabo la construcción de nuevas carreteras en la región a pasos agigantados, de modo que los nuevos métodos de transporte comenzaron a entrar en competencia con el ferrocarril, lo que culminó en la disolución del FNM en 2001 (Ficker, 2015).

A nivel local, otros eventos complicaron la viabilidad del ferrocarril como transporte de pasajeros. No obstante la funcionalidad de las estaciones de la región del Soconusco, a partir de 1980 se comenzó a planear el cierre del transporte de pasajeros debido a las deudas de la empresa. De esta manera, a partir de 1995 las estaciones comenzaron a funcionar exclusivamente para carga (Molina, 2016).

En 1998, la tormenta tropical Javier provocó el desbordamiento de ríos en la costa chiapaneca y dañó gravemente la estructura ferroviaria. La restauración de vías y puentes aún estaba llevándose a cabo cuando en 2005 el huracán Stan causó nuevos daños a las vías ferroviarias, dejando en muy mal estado toda la infraestructura del Ferrocarril Panamericano en el área. A partir de ese evento natural el declive de las estaciones en el Soconusco en Chiapas fue inevitable (Medina, 2013; SCT y DGTFM, 2012), y desde entonces las estaciones de tren en la región han permanecido en ruinas, sin un plan de actualización o remodelación, a pesar de que fueron elementos que contribuyeron al desarrollo comercial de los pueblos, comunicando la costa chiapaneca con los demás estados del país y con Centroamérica, además de que posibilitaron el intercambio constante de productos a nivel local.

El Ferrocarril Panamericano en el municipio de Huixtla, Chiapas, y en el resto de ciudades que enlazó durante el siglo XX, fue un importante factor que propició, como ya se dijo, profundas transformaciones sociales y económicas; sin embargo, tras la privatización y el abandono de su uso para el transporte de pasajeros la influencia del ferrocarril se vio disminuida, lo que impactó también en las relaciones sociales y culturales que esta vía de comunicación había incentivado en el nivel regional y con el exterior (Molina, 2016).

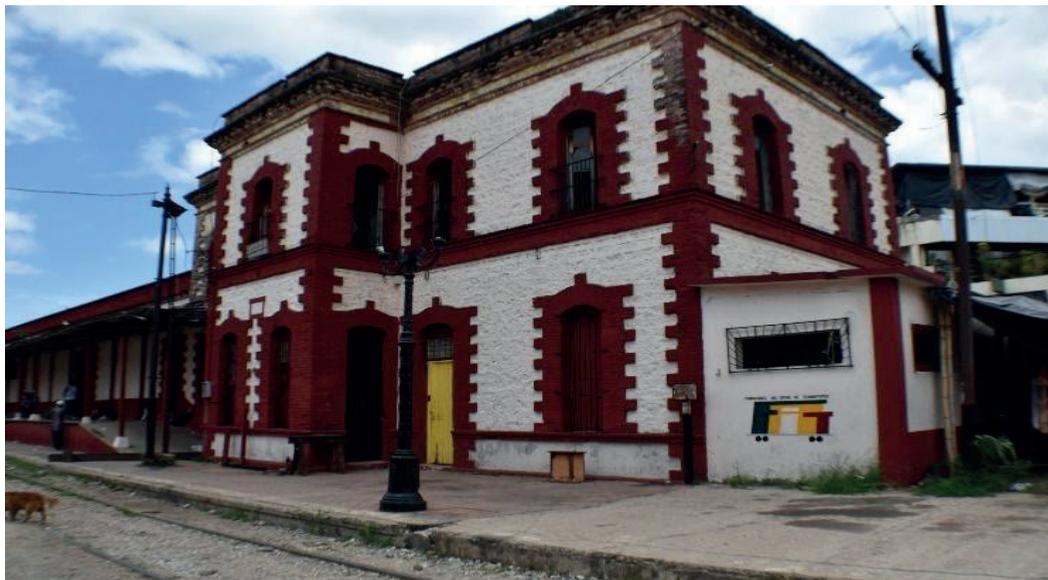
La estación en la memoria; la convivencia y el significado de la estación durante su funcionamiento

Los significados son contruidos por una colectividad que comparte vivencias en un lugar y en una época determinados. Por tanto, la colectividad establece con el territorio una conexión simbólica en la que deposita experiencias, significados o sentimientos de arraigo que se manifiestan por medio de representaciones simbólicas inmersas en las narrativas, las cuales funcionan como piezas importantes para la identidad de la comunidad (Boege, 1996; Bruner, 1991). De acuerdo con Schutz (1972), los espacios por sí solos no tienen significado porque el significado no reside en el espacio; antes bien, son significativas las vivencias que se producen en el espacio, es decir, se significa una experiencia a partir de la relevancia que tiene un acontecimiento para cada persona por su vínculo con un espacio o lugar.

En la estación de Huixtla se configuró un escenario particular de cotidianidad en torno a la comercialización de productos: desde el grupo de proveedores de materia prima que enviaban y recogían grandes cantidades de productos en la estación, hasta los comerciantes que recibían la mercancía para las tiendas

de abarrotes, telas o utensilios de todo tipo, o que acarreaban productos del campo para comercializarlos en la estación. Este movimiento constante de personas, productos e ideas le otorgó al lugar un valor simbólico creciente. La estación era un lugar de encuentros, despedidas, acuerdos, desacuerdos, compras y ventas que sucedían de forma intensiva (ver Imagen 1).

Imagen 1. La estación de ferrocarril de Huixtla, Chiapas



Fuente: Andrea Trujillo Edgar; julio de 2019.

La estación de ferrocarril del municipio de Huixtla es una de las más imponentes y mejor conservadas en el tramo del Ferrocarril Panamericano que desde hace más de un siglo cruza la costa chiapaneca. Se trata de una estructura de tipo ecléctico con detalles de estilo *art nouveau*, como el ladrillo que se observa en los marcos y las jambas de los ventanales y puertas, así como en las aristas para dar más elegancia al edificio, una de las tendencias más relevantes de inicios del siglo XX (Ahgüe, 2016). En la época de su edificación, su diseño fue de vanguardia al hacer uso de múltiples elementos como hierro, piedra y ladrillo para formar sus bases, muros y techo. Bajo la influencia de las corrientes de construcción extranjeras, los arquitectos e ingenieros dedicados a la masificación de las vías férreas en México concentraron sus esfuerzos en el diseño de edificios que fungieran como símbolos de progreso, resaltando su ligereza, iluminación y funcionalidad, características acordes con las necesidades de la Revolución Industrial.

Las estaciones de ferrocarril debían contar comúnmente con tres áreas definidas: la zona de pasajeros, las bodegas de carga y las oficinas del jefe de estación y del telégrafo. En otros términos, estos edificios debían ofrecer un manejo eficiente y cómodo de pasajeros y de carga (Nieves, 2011, p. 27). En sus tiempos de actividad, la estación de Huixtla era un lugar muy concurrido, y por su ubicación —en el corazón de la ciudad—, en ella se concentraban vendedores, proveedores, vendimias y pasajeros que iban o venían.

Era una fiesta, era algarabía la estación, siempre estaba llena [...] la gente corría a la estación, no era por esperar a alguien o [que] fueran a viajar, era porque les emocionaba ver llegar al tren (don German, noviembre de 2019, Huixtla).

Donde estaba el ferrocarril ahí estaba la gente, ahí ponían su casa, ya su comercio con movimiento económico, pues, que bajaban, ahí subía la gente [...] empezaron a traer la industria. Ellos [los ferrocarriles] fueron los primeros burros de carga para toda la industrialización, y ya después fueron las carreteras (don Héctor, agosto de 2019, Huixtla).

Los oficios que surgieron entre los años cincuenta y setenta del siglo pasado en torno a la movilidad del ferrocarril, y de las estaciones como puntos de encuentro, conformaron en Huixtla la cotidianidad de viajar todos los días o periódicamente, ya sea para la compra-venta de mercancías, entregar paquetes, realizar trámites administrativos o para visitar amistades y familiares. Esta actividad mantenía a los usuarios atentos a cada paso de los ferrocarriles en los distintos horarios y a la funcionalidad de cada uno de ellos. En este aspecto, existían cuatro tipos de trenes con diferentes horarios, destinos y tipo de pasaje:

- a. Pasajero o pollero: generalmente utilizado por comerciantes que trasladaban sus productos para comprarlos o venderlos en los diferentes pueblos del Soconusco. Era una línea que transitaba de Ixtepec, Oaxaca, a Suchiate, Chiapas, en la frontera con Guatemala.
- b. Mixto: también utilizado por comerciantes, la línea recorría solo la región del Soconusco, desde Mapastepec a Suchiate.
- c. Centroamericano: era el utilizado para los viajes largos hacia la capital mexicana o Veracruz. Esta línea recorría desde Suchiate a Veracruz. Ya en la capital jarocho había que tomar otro ferrocarril que llegaba a la Ciudad de México.
- d. Local o guero: este tren era exclusivo para fletes y cargas comerciales.

En las redes comerciales de la estación existían diferentes grupos sociales que conformaban sistemas comerciales particulares. Estos grupos tenían sus propias formas de trabajar acordes con el tránsito mercantil, dominaban cada espacio de comercio en la cotidianidad de la estación y permitían estrechar las relaciones comerciales. Se podrían clasificar de la siguiente manera:

a. Las bayunqueras o bayunqueros: comúnmente eran mujeres. Conformaban una red comercial que mantenía las actividades de traslado mercantil de la estación y de los lugares centrales en las zonas urbanas hacia las periferias más alejadas localmente. Este grupo social participaba activamente en el intercambio comercial a nivel local y de la región; llevaban la mercancía de las zonas que concentraban movimiento mercantil importante a las zonas donde estas actividades de intercambio comercial eran menos intensas.

b. Vendimias de comida dentro y fuera de la estación. La estación ferroviaria de Huixtla, como otras estaciones del Soconusco, era un lugar donde se concentraban personas en tránsito ajustadas a los horarios del ferrocarril y demandantes de ciertos servicios. Desde la perspectiva de la producción de los espacios, estos son adaptados y utilizados de acuerdo con la función que les ha sido asignada y de la que se puede obtener un beneficio; por ejemplo, en este caso, las vendimias de comida eran abundantes y se ubicaban en los lugares más concurridos a lo largo de la estación, pero la actividad se desarrollaba

incluso dentro de los vagones. Es de este modo como la producción del espacio se fragmenta en lugares adecuados para su capitalización; a la par, los sitios ocupados para las vendimias se convirtieron en “legítimos” para realizar de manera tradicional ese giro comercial.

c. Agentes viajeros: la espacialidad está estrechamente ligada a las cuestiones sociales, las cuales a partir de las necesidades comerciales crean una relación entre mercaderes y proveedores, a la vez que generan nuevas redes en el territorio (Lefebvre, 1974; Santos, 1993). Las tiendas ubicadas alrededor de la estación solventaban la demanda local mediante la intermediación de agentes viajeros que conseguían los productos en el exterior. La estación fungía, pues, como centro de contacto con proveedores de las industrias y también era punto de llegada de mercancías, por lo que en ella se creó un sistema de compra-venta globalizado.

Regularmente llegaba la mercancía [...] lo que llegaba era prácticamente lo que [se] pedía en las tiendas grandes, de las mercancías que venían de México o de Oaxaca o de otros estados. Llegaban en ferrocarril a solicitud de los comercios grandes de Huixtla, y al llegar a la estación de ferrocarril ya eran manejados por los estibadores. Yo sé que va a venir la mercancía y ellos la llevaban a los centros de comercio, esa es la mercancía que llegaba (don Abelardo, julio de 2019, Tapachula).

d. Comerciantes de intercambio: se trataba de personas que enviaban o recibían mercancías hacia y de otros lugares.

Lo que más recuerdos me trae es que veíamos a personas de rancho que traían su venta, su mercancía a vender [*sic*]. Era como una feria aquí en [la] estación, y traían más baratas las cosas, es que corríamos porque llegaban revendedoras... Nosotros íbamos más rápido. Los pollos, los huevos, las mazorcas, de todo traían. Había señoras y jóvenes [...] Ahí por donde ves, donde es el andén, ahí se ponían (doña Luz María, julio de 2019, Huixtla).

e. Comerciantes que solo compraban en Huixtla:

Mucha gente [en la estación], sábados y domingos [estaba] más lleno... Y ya la gente, pues llegaba su semana, se llegaba a surtir [...] No, lo único ahí es que había las tiendas... compraba café mi abuelita [...] Lo que más traía era mercancía: la sopa [...] jabón y galleta [...] pues lo mismo de eso, todo eso de frijol, el arroz, azúcar [...] A las tiendas más grandes [donde compraban la mercancía] (doña Lucila, julio de 2019, Huixtla).

La conformación de los puntos centrales permitía legitimar el funcionamiento de las estaciones como sedes de movimiento. De esta manera, la estación de Huixtla era el centro que mantenía el enlace entre grupos sociales de comercio. En la estación y sus alrededores se conjugaron vivencias y se fomentaron las interacciones que surgieron del tránsito comercial derivado de las compras que se realizaban en Huixtla, en las tiendas que estaban ubicadas en torno a la estación, para luego llevar esas compras a los lugares alejados de la cabecera municipal. En esta analogía de centro y periferias, la estación de Huixtla, junto con el establecimiento del ferrocarril, se instauró como un centro de compra y venta.

f. Servicios que surgieron para la movilidad comercial: “Entonces yo, por cargarle el veliz, ese viajero al terminar me daba tres o cuatro pesos, pero tres pesos en aquel entonces era un gran dineral [...]” (don Flaviano, julio de 2019, Tapachula).

La estación ferroviaria de Huixtla fue un elemento central que estrechó los vínculos sociales y de identidad originados a partir de la apropiación de dicho espacio por los huixtlecos, que lo hicieron parte de la vida cotidiana, de manera que quedó impregnado en la memoria y en el imaginario de los habitantes locales, en las historias, en las formas de vida, en las vivencias, en los recuerdos del pueblo de una manera afectiva y de familiaridad.

Tras el cierre del transporte de pasajeros, casi todas las estaciones de ferrocarril en Chiapas pasaron a un plano menos relevante en cuanto a la movilidad, de manera que también se modificaron sus funciones urbanas y su significado. En el caso de la estación de Huixtla, que había sido un lugar de concurrencia cotidiana desde 1908, tras su deshabilitación a principios del siglo XXI se tornó en un punto de encuentro para nuevos grupos vulnerables de la sociedad, esencialmente migrantes y personas con algún tipo de adicción. Esta reapropiación de la estación y el desinterés de las autoridades y de los concesionarios por el mantenimiento del complejo arquitectónico ha ocasionado que muchos habitantes consideren inminente la pérdida de tan importante edificio en la historia local.

La convivencia actual con la estación en Huixtla, Chiapas

En la actualidad la estación se encuentra en una situación diametralmente distinta a la que presentaba cuando el ferrocarril estaba en su apogeo. Ahora es un espacio de poca utilidad. Una parte se usa como almacén de herramientas para el mantenimiento de las vías ferroviarias y como dormitorio de los pocos obreros que trabajan en los quehaceres más necesarios para sostener el ferrocarril. Alrededor de la estación, parte de los andenes y de las vías están ocupados por comerciantes informales. Ya no se compran y venden productos agrícolas, avícolas, pecuarios, de pesca u otros bienes que le dieron fama a la región, sino que el movimiento mercantil consiste ahora en la comercialización de ropa, mochilas y aparatos eléctricos. La estructura de los comercios es improvisada; los establecimientos constan de lonas de plástico negras que, en su mayoría, se sostienen con varillas de metal y cañas de bambú jaladas con cuerdas de plástico o lazos. Los puestos son distintos según las necesidades particulares de cada mercader y de sus ventas, y se extienden a lo largo de las vías, desde la estación hasta el mercado municipal, en una extensión aproximada de doscientos metros (ver Imagen 2).

La poca importancia que ahora tiene la estación por su nula funcionalidad en el transporte de pasajeros la ha orillado a un plano de invisibilidad social a pesar de ser un espacio público y de que, en Huixtla y la costa chiapaneca, mucha gente adulta guarda infinidad de recuerdos agradables sobre su auge; es decir, sigue siendo un referente imaginario y la consideran parte importante en sus historias de vida.

Una de las características principales de la estación tras su inhabilitación es la poca concurrencia de visitantes. La desvalorización simbólica del edificio y de su entorno es evidente en los relatos de las personas entrevistadas: “Algo antiguo que la gente lo quiere valorar, pero [...] lastimosamente ya no lo valoran, pues es que ahorita, si no hay borrachitos, hay mucha gente de mala vida ahí que vienen a drogarse [... también abunda] la basura” (Freddy, noviembre de 2019, Huixtla).

De ser un lugar de relevancia económica y simbólica, la estación ha pasado a ser un edificio de desolación y abandono. Para los comerciantes solo es un ámbito de utilidad porque las vías les ayudan a mantener en

pie sus establecimientos y porque propicia la evasión de impuestos al ser terreno federal concesionado. Por otro lado, al pasar a ser un lugar intrascendente como punto de encuentro, es común encontrar basura en los andenes y en las vías, así como personas en situación de calle o migrantes que hacen uso de los rincones del edificio para sus necesidades fisiológicas. En general, se puede decir que hoy se concibe la estación como un espacio que se mantiene al margen de las actividades sociales prioritarias del municipio.

Imagen 2. Estación de Huixtla, Chiapas. Puestos cerrados a lo largo de las vías



Fuente: Andrea Trujillo Edgar, julio de 2019.

El vínculo entre territorio y sociedad, aparte de otorgarle sentido y significado al primero, establece una realidad cultural y material dinámica porque la sociedad modifica y simboliza el espacio según las condiciones que se presentan. Cada colectividad incide en el espacio basada en su cotidianidad y en lo que percibe de este, confiriéndole expresiones simbólicas conforme a lo que ve y recuerda (Giménez y Héau Lambert, 2007). La estación y sus alrededores pasaron de ser un enclave protagonista en la historia de Huixtla durante el siglo XX, a ser un espacio que se mantiene al margen, junto a los comerciantes informales que sobreviven en sus márgenes según sus posibilidades. Por otro lado, la estación todavía es recordada por su funcionamiento en tiempos pasados, lo cual hace evidente el lazo que aún persiste sobre lo que se recuerda, sumado a la transición de lo que hoy se percibe, y en este aspecto el sentido simbólico se refleja en la desilusión que provoca entre la gente un espacio porque se añoran los tiempos de su funcionamiento.

En primera, el aspecto ¿no? Porque supuestamente era en parte para que las personas vinieran a pasar el rato, así con las parejas y “X” vea, Con el abuelito, el nieto, pero, así como este es un vagón, la verdad es que da mal aspecto, y otro porque también los centroamericanos cuando muy vienen [sic], antes venían [y] se lo tomaban como baño... Digamos como servicio público... Lo veo mal (Mateo, noviembre de 2019, Huixtla).

La estación, como cualquier espacio público, es parte del imaginario social, de lo que se recuerda y se preserva en las narrativas. Es parte de las historias locales, de las representaciones sociales, por lo que continúa presente en la vida cotidiana y se mantiene como un lugar importante en la vida del pueblo, aunque su sentido de funcionamiento cambió principalmente por la privatización, que desembocó en el cierre al pasaje y modificó la representación del espacio, que pasó de ser un lugar de actividades comerciales y sociales principales, a un entorno de actividades periféricas. Sin embargo, persiste el deseo o la nostalgia de su conservación y rescate.

Pues solamente que [se] pusiera algo de iluminación, porque ya ves que lo ocuparon para vendimias y todo últimamente, ya ves que está hasta abandonado, la estación de tren, que la agarraron hasta para habitar... Ahí hicieron sus... provisionalmente [...] había una familia que vivía en una carpa de nylon y todo, pero los sacaron porque cuando llegaban los vendedores, esos de trastes que ocupaban toda la placita [...], ahí robaban, agarraban trastes, no sé cuántas vajillas le encontraron adentro [...] los corrieron (don Joel, noviembre de 2019, Huixtla).

El anhelo de conservar y crear nuevas dinámicas en torno a la estación esencialmente nace de quienes siguen conceptualizándola como un lugar de agradables vivencias porque la conocieron en sus tiempos de esplendor. En contraste, las percepciones actuales sobre la estación se atribuyen a las características de abandono que sobresalen en el entorno, como el exceso de basura y de hierba, la pintura desgastada en los muros, las cuarteaduras en las paredes, los vagones abandonados y la ocupación de las vías por personas de sectores sociales marginales, elementos que generan una visión pesimista del lugar, o francamente negativa.

Recientemente se ha observado interés e iniciativa por rescatar, restaurar o reutilizar las estaciones de ferrocarril como monumentos históricos, museos o patrimonio cultural, destacando los aspectos históricos y culturales a través de las memorias y las narrativas locales. El planteamiento de rescatar la estación ferroviaria de Huixtla requiere de un esfuerzo y de planeación conjunta entre la población del municipio y los diferentes niveles gubernamentales para definir su situación legal, su estado físico y el de sus alrededores. La intención es desarrollar propuestas que guíen la toma de decisiones para la utilización pertinente del edificio y su espacio adyacente. En este sentido, el planteamiento de la estación como monumento o museo requeriría de un proceso de reestructuración en sus alrededores, es decir, en las calles y banquetas aledañas, y de una refuncionalización de las vías, que se perciben como inseguras, descuidadas o invisibilizadas, así como de los lugares invadidos por el comercio ambulante. Todo en conjunto podría pasar a formar parte de un proyecto de restauración y ordenamiento del espacio ubicado en el primer cuadro de Huixtla.

Desde esta perspectiva, un proyecto de rescate para este espacio eventualmente tendría que tomar en cuenta la conexión que existe entre las demandas actuales de los comerciantes formales e informales, y la historia del ferrocarril. Probablemente podría ser un monumento que funja como punto de encuentro y recreación cultural, y a la vez como área de vocación comercial, dada su historia. Se debe plantear un modelo de transformación tomando en cuenta el mejoramiento del paisaje urbano en concordancia con la dinámica que ha tenido la zona desde hace décadas. Pensar en la remodelación y reestructuración de la estación ferroviaria invita a meditar sobre su entorno y sobre el contexto que

conecta en integridad todos los elementos que intervienen en el funcionamiento de las actividades sociales, comerciales, culturales y de vida cotidiana de los habitantes de Huixtla.

Consideraciones finales

A pesar de su deterioro, la estación ferroviaria de Huixtla, Chiapas, sigue siendo un punto de referencia cultural en la memoria de grupos de población de la costa chiapaneca. La estación y su entorno aún mantienen un vínculo con los recuerdos y la memoria colectiva, haciendo que las narrativas sobre el papel del Ferrocarril Panamericano tengan un sentido materializado en dicho inmueble y se mantengan como elementos históricos significativos del municipio y de los pueblos del Soconusco.

Los procesos sociales que volvieron significativa la estación de ferrocarril en Huixtla se originaron a partir de las relaciones de comercio y de una interrelación densa de intercambios no solo de mercancías, sino de vivencias cotidianas que desembocaron en vínculos de amistad y familiaridad, muchos de ellos vigentes aún después de la inhabilitación de la estación. Estas relaciones afectuosas que surgieron en la convivencia diaria son parte de las memorias del funcionamiento de la estación y están asociadas no solo con la época de auge, que a su vez impactó positivamente en la productividad local, sino con la remembranza de la infancia, la juventud, la familia y las épocas de vigor ligadas a la rentabilidad de la estación como punto de encuentro, comercialización y fuente de empleo.

Según Gilberto Giménez (1999), en el proceso de conservación de la memoria interactúan dos actores, la comunidad y el geosímbolo, y juntos construyen una conciencia de afinidad por el territorio y sus transformaciones. Es posible visualizar la estación de ferrocarril de Huixtla como un monumento que forme parte del patrimonio histórico, lo cual puede fortalecer lazos de identidad entre los habitantes del municipio y de la región del Soconusco, esencialmente por el reconocimiento de una historia propia que se refleja en su estructura. El rescate de la estación del Ferrocarril Panamericano en esta cabecera municipal representaría una experiencia significativa para la comunidad local, al renovarse un monumento que ha sido parte crucial en la vida económica y cultural del municipio, a la vez que un punto de encuentro de los habitantes del área sur de Chiapas, e incluso de pobladores de países centroamericanos.

La estación podría fungir como uno de los atractivos turísticos y culturales más importantes de la ciudad de Huixtla si las autoridades, apoyándose en organizaciones sociales y en la población en general, se interesaran por su rescate y remozamiento. Si bien el edificio y su entorno actualmente son propiedad privada, se podrían establecer convenios para su rescate y administración en comodato por parte del municipio o de organizaciones civiles, sobre todo considerando que, actualmente, en lugar de ser un polo de atracción del entorno urbano, se ha convertido en una zona que le resta calidad de vida a los habitantes de la ciudad por su marcado deterioro.

A través de la estación como elemento físico simbolizado por las vivencias es posible mantener la conexión con el pasado y que este no se desmorone ante el olvido. Dichas vivencias simbolizadas propiciaron lazos de familiaridad y amistad. En esencia, la estación ferroviaria sigue manifestándose a través de los testigos de su auge y desde sus narrativas, cuenta la semblanza de un pueblo y —aún en su deterioro— conserva en sus muros y alrededores la escenografía simbolizada de una historia que desea ser manifestada.

REFERENCIAS

- Ahgue, V. I. (2016). Las estaciones e infraestructura ferroviaria del periodo porfirista de la línea de Monterrey al Golfo, en el estado de Nuevo León. *Boletín de Monumentos Históricos. Tercera Época*, (38), 100-114. <https://www.revistas.inah.gob.mx/index.php/boletinmonumentos/article/view/11959>
- Boege, E. (1996). Mito y naturaleza en Mesoamérica: los rituales agrícolas mazatecos. *Etnoecológica*, 3(4-5), 23-34. http://etnoecologia.uv.mx/Etnoecologica/Etnoecologica_vol3_n45/art_boege.htm
- Bruner, J. S. (1991). *Actos de significado: más allá de la revolución cognitiva*. Alianza.
- Cuadros Trujillo, F. (2009). Los estilos arquitectónicos en las estaciones de ferrocarril andaluzas: historicismo, eclecticismo y regionalismo. Una aportación al conocimiento del patrimonio ferroviario. *Patrimonio Cultural y Derecho*, (13), 117-146.
- Ficker, S. K. (2015). *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. El Colegio de México.
- Giménez, G. (1999). Territorio, cultura e identidades. La región socio-cultural. *Estudios sobre las Culturas Contemporáneas*, época II, V(9), 25-57. https://www.culturascontemporaneas.com/culturascontemporaneas/contenidos/region_socio_cultural.pdf
- Giménez, G., y Héau Lambert, Catherine. El desierto como territorio, paisaje y referente de identidad. *Culturales*, III(5), 7-42. <http://culturales.uabc.mx/index.php/Culturales/article/view/37>
- Helbig, K. (1964). *El Soconusco y su zona cafetalera en Chiapas*. Instituto de Ciencias y Artes de Chiapas.
- Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. *Papers. Revista de Sociología*, (3), 219-229. <https://raco.cat/index.php/Papers/article/view/52729>
- López Velarde, R. (1919). *Zozobra*. Ediciones México Moderno http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/zozobra-poemas/html/18050c03-c5dc-4c2a-a9b9-9a1ca0ab0dd4_3.html
- Medina, S. (2013). Transporte ferroviario en México. *Comercio Exterior*, 4(63), 8. http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/157/2/el_transporte.pdf
- Molina Pérez, V. (2006). *Por los rieles de Chiapas: construcción del Ferrocarril Panamericano*. Gobierno de Chiapas; Asociación de Cronistas del Estado de Chiapas; Sistema Chiapaneco de Radio y Televisión.
- Molina Pérez, V. (2016). Impacto económico y social del Ferrocarril Panamericano en la región de Tonalá, Chiapas, en el siglo XX. *Revista Pueblos y Fronteras Digital*, 11(21), 67-91. <https://doi.org/10.22201/cimsur.18704115e.2016.21.9>
- Molina Pérez, V. (2017). *El ferrocarril y la configuración regional histórica en el corredor costero de Chiapas en el siglo XX* [tesis de doctorado, Universidad Autónoma de Chiapas]. <http://www.repositorio.unach.mx:8080/jspui/handle/123456789/3094>
- Nieves, M. A. (2011). A la búsqueda de las estaciones de ferrocarril. *Mirada Ferroviaria*, (13), 23-30. https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/adjuntos/mirada_feroviaria_13_digital_0.pdf
- Posada Moreno, L. J. (1978). Los fundamentos económicos-espaciales de la teoría de centros de desarrollo. *Agricultura y Sociedad*, (6), 137-180. https://www.mapa.gob.es/ministerio/pags/biblioteca/revistas/pdf_ays/a006_04.pdf
- Santos, M. (1993). A aceleracao contemporânea: tempo mundo e espaço mundo. *Boletín Geográfico*, (19), 1-10. <http://170.210.83.53/htdoc/revele/index.php/geografia/article/view/926/963>
- Schutz, A. (1972). *Fenomenología del mundo social*. Paidós.
- Schutz, A., y Luckmann, T. (1977). *Las estructuras del mundo de la vida*. Amorrortu.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal (2012). *Libro blanco. Vías generales de comunicación ferroviaria Chiapas-Mayab*. http://www.sct.gob.mx/uploads/media/LB_Vias_Generales_de_Comunicacion_Feroviaria_Chiapas-Mayab.pdf
- Solórzano, M. (2009). *Rescate y conservación de las estaciones de ferrocarril en Jalisco. Reutilización del patrimonio en desuso* [tesis de doctorado en Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México]. https://ru.dgb.unam.mx/handle/DGB_UNAM/TES01000639559
- Tovar González, M. E. (2000). Extranjeros en el Soconusco. *Revista de Humanidades: Tecnológico de Monterrey*, (8), 29-43.
- Valadés, J. C. (2015). *El porfirismo: historia de un régimen*. Fondo de Cultura Económica.