

# **La llegada de la energía eléctrica y la red fantasma**

## **Redes e infraestructuras en la consolidación de la estructura territorial de los Valles Centrales de Oaxaca**

Gustavo Madrid Vazquez  
Doctorando UPC

Cuando a finales de la década de los 80 del siglo XX inició el proceso – que aún continua-- de dismantelar la red de transporte de ferrocarriles de pasajeros en México, y en general de toda la región latinoamericana, muchas fueron las consecuencias inmediatas y pocas las reflexiones a propósito de este cambio dramático que terminó con más de 100 años de historia en el país.

La red de ferrocarriles en México había iniciado un tardío establecimiento de expansión durante la segunda mitad del siglo XIX y hasta principios del XX, periodo en el que se construiría casi el 95% del total del sistema de vías que existirá en el país.

Los motivos que dieron origen a la construcción de este sistema, como en otros países, obedecían más a razones comerciales que al simple hecho de transportar personas. Este fenómeno desde luego acompañó al primero, pero fue más una consecuencia de la necesidad de transportar bienes y servicios sobre un territorio hasta entonces muy desconectado.

Un factor fue determinante para la aparición de esta red, y por consiguiente la transformación acelerada del territorio de los Valles Centrales. La llegada de la electricidad a la región en la parte final del siglo XIX, transformo la industria minera. Mediante nuevos procesos de separación de metales, viables gracias a la electricidad fue posible incrementar la producción y los beneficios económicos.

Así, prontamente se justificaron las grandes inversiones que durante mucho tiempo se habían negado para el desarrollo de la red ferroviaria, --el primer intento de traer el ferrocarril en la región data de mediados del siglo XIX-- . De este modo, la generación de electricidad abrió la puerta a la llegada de un segundo sistema que generará el cambio más radical que la sociedad del lugar había sufrido en los últimos tiempos y hasta la modernidad.

Antes de la era del ferrocarril, un viaje a la ciudad de México podía tener una duración de hasta 14 días. Con la llegada del ferrocarril, este tiempo se redujo a 14 horas. Sobre decir el impacto definitivo que dejó este cambio en el territorio, las ciudades y desde luego las personas. Con la llegada de la primera línea proveniente del centro del país, y que unía también la ciudad de Oaxaca con la de Puebla antes de la Ciudad de México, surgieron una serie de ramales --hasta cuatro-- que permitieron la explotación de los recursos naturales y agropecuarios que en la región de los Valles Centrales --la que aloja a la Ciudad de Oaxaca-- existían.

Estos ramales permitieron que las explotaciones de oro y plata incrementaran sus beneficios, hicieron más ricas a las haciendas agrícolas y fomentaron un periodo de esplendor y riqueza que quedó de manifiesto en las grandes obras públicas y privadas de la zona. De esta forma, surgieron teatros, palacios y casonas, pero también lo hicieron caminos, hidroeléctricas y redes de electricidad, teléfono y telégrafo; que se extendieron rápidamente, el mundo se contrajo de manera súbita.

Así funcionó este sistema férreo, con cambios y crisis, por más de un siglo, hasta su total extinción en el año 2004, fecha en que el último tren hace un recorrido final en dirección a Cuicatlán. Pero cien años de historia no se borran fácilmente. Las huellas que dejó el ferrocarril son todavía hoy una parte incrustada en el ADN de la región y de la ciudad que allí se consolida, ya bajo un nuevo orden y moldeada por otras fuerzas.

El estudio que exponemos en este coloquio describe de manera gráfica y fundamentada este proceso. Pretende mostrar cómo, una elementos aparentemente desaparecidos del sistema, siguen siendo hoy en día un hilo rector. Discretamente difuminado en los derroteros de una historia que se extiende por tres siglos distintos a partir de la llegada de nuevas formas de energía que modificaron todo lo conocido.