

TIERRA FERROVIARIA

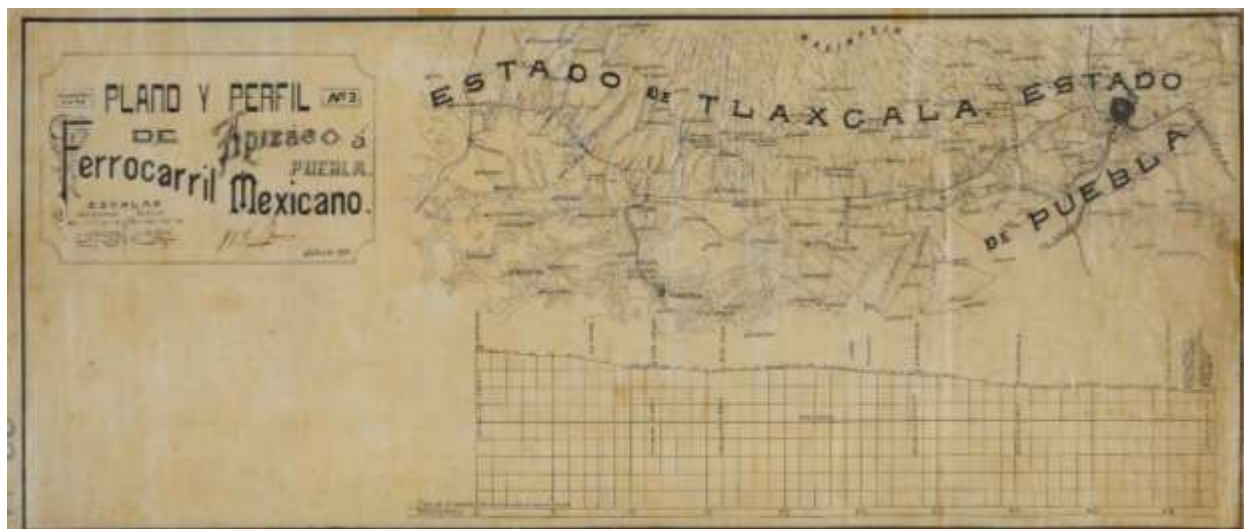
150 años de la estación del Ferrocarril Mexicano en Puebla

*María Isabel Bonilla Galindo**

El 16 de septiembre de 1869, el presidente Benito Juárez llegó a la capital poblana para inaugurar los 47 kilómetros de vía del ramal Apizaco a Puebla del Ferrocarril Mexicano, y no fue un asunto menor. La reanudación de las obras y su posterior conclusión resumen la política económica puesta en marcha al triunfo de la república juarista, la cual tuvo como principio la reactivación del proceso de construcción de vías férreas, con el propósito de constituir a México como un país desarrollado y una nación independiente. Si bien, hacia 1867, el país se encontraba en condiciones económicas desastrosas, producto de las continuas guerras que asolaron tras la caída del imperio de Maximiliano de Habsburgo, las ilusiones y proyectos florecieron cual pasto en tierra fértil.

El ferrocarril llegó a la Angelópolis en septiembre de 1869, después de que se consiguió conciliar a las distintas facciones políticas y económicas del país, que se habían enfrascado en prolongadas discusiones por la modificación a la ley expedida en noviembre de 1867 por el presidente Juárez, en la que se reconoció el derecho del empresario Antonio Escandón para continuar las obras. En ese contexto, el gobierno del estado de Puebla, encabezado por el general Ignacio Romero Vargas, determinó que la construcción de la estación y su complejo ferroviario se hiciera fuera de la mancha urbana. En otras palabras, en Puebla se estableció un polo de desarrollo al norte de la ciudad, en terrenos de aguas azufrosas y muy cerca de los barrios indígenas de San Pedro de los Naturales, San Pablo, San Miguel y Santa Anita, que respetó la traza colonial establecida. Desde entonces, la importancia adquirida por el nodo ferroviario que se creó, a partir de la llegada del Ferrocarril Mexicano, impactaría la estructura urbana al buscar establecer las condiciones necesarias para el soporte de las crecientes actividades que comenzaron a desarrollarse, así como para albergar a los trabajadores vinculados al ferrocarril.

Imagen 1



Planta y perfil del recorrido del ramal Apizaco a Puebla, en el que se marcan las trazas urbanas de varias localidades de la región, 1907.¹

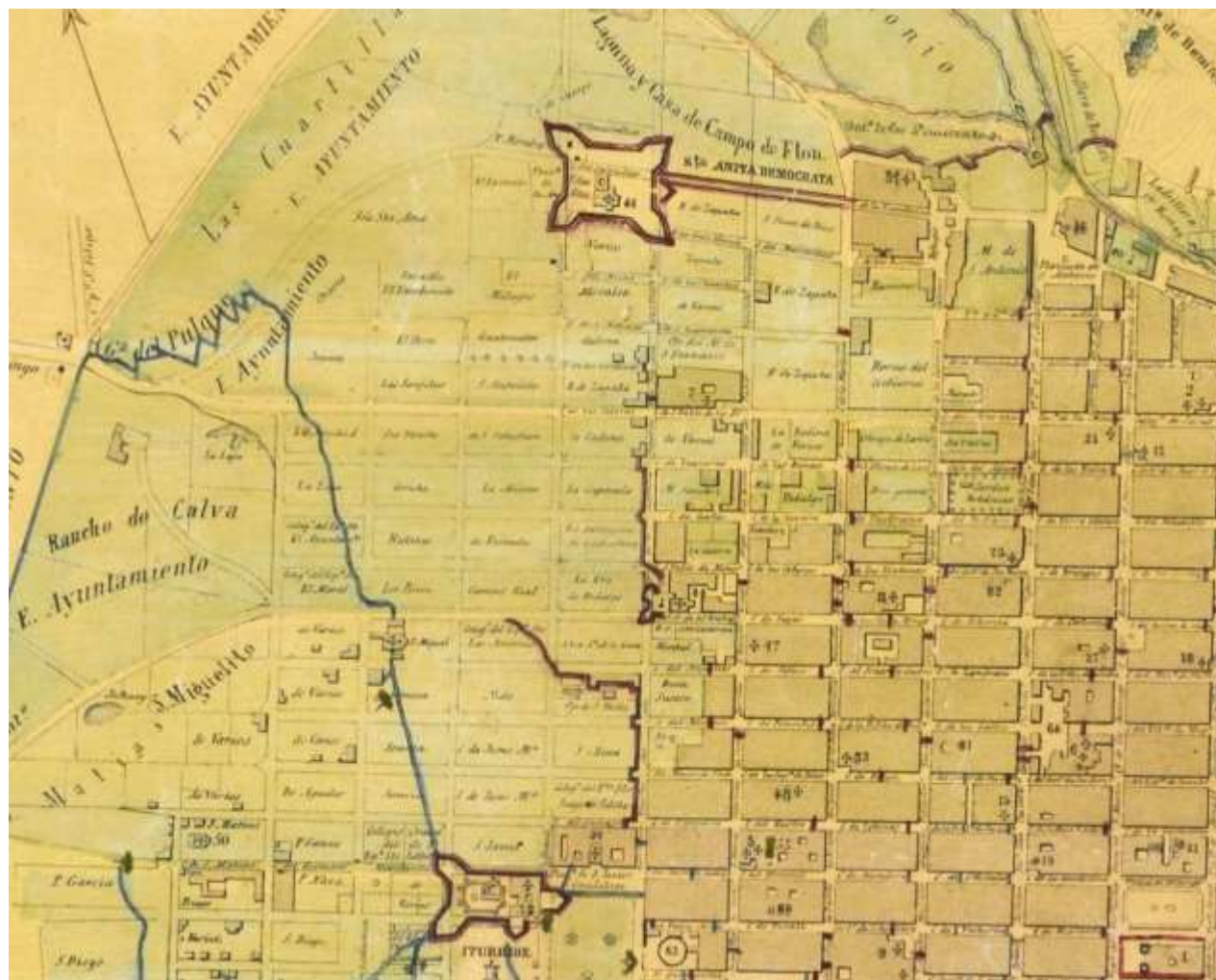
El ramal Apizaco a Puebla del Ferrocarril Mexicano

Los ferrocarriles fueron, sin duda, la principal innovación tecnológica que impactó económica, política, social y culturalmente en el mundo. Desde su puesta en operación en Inglaterra, en 1825, con el primer ferrocarril de Stockton & Darlington, este medio de transporte se consideró símbolo del progreso económico, de integración territorial y de modernidad. Incluso, podría decirse que prácticamente en todo el mundo se promovió su construcción, atrayendo capitales nacionales o extranjeros por medio de concesiones que incluyeron no sólo subsidios por kilómetros, sino también amplios derechos de vía, exenciones de impuestos y periodos prolongados de hasta por 99 años para la reversión de la propiedad, tal como sucedió en nuestro país. En México, los grupos en el poder pusieron sus esperanzas en el tendido de las vías férreas, con el propósito de abrir nuevas comarcas a la explotación agrícola y ganadera, reducir las barreras geográficas y aumentar el consumo al disminuirse los costos de transporte; pero no en todos los países sucedió de esta manera.

México llegó con retraso a la era del ferrocarril debido, entre otras cosas, a que dificultades de muy distinto orden provocaron que su construcción se postergara hasta muy entrada la segunda mitad del siglo XIX, y a pesar de que desde 1833 la prensa mexicana registró una exhibición de pequeñas locomotoras de vapor, las cuales se podrían en servicio en cuanto estuvieran las vías. Ahora bien, el primer proyecto para la construcción de un camino de hierro se otorgó, en 1837, a Francisco de Arrillaga, el cual no tuvo efecto alguno en términos de vía tendida. A éste le siguió una importante cantidad de nuevas y ambiciosas concesiones, que el gobierno mexicano entregó

en el periodo que va de 1837 a 1869, con el fin de establecer una red ferroviaria nacional. En 1850, el presidente Comonfort inauguró los primeros 13.6 km. de vías del tramo Veracruz-San Juan y siete años más tarde se abrieron al público los 4 km. de tramo entre México y la Villa de Guadalupe. Sin embargo, pese a las facilidades que el gobierno mexicano brindó a las distintas empresas que se constituyeron, no se logró consolidar esa red, porque algunos empresarios no cumplieron con los tiempos de entrega y sus concesiones caducaron; porque otros sólo presentaron el proyecto, pero jamás comenzaron las obras aludiendo a que la geografía era abrupta o incluso argumentando que las luchas intestinas y las intervenciones extranjeras se los impidieron. En otras palabras, en un lapso de treinta y dos años se otorgaron cerca de cincuenta concesiones, ocho de las cuales fueron para el Ferrocarril Mexicano que construyó su vía férrea desde el Puerto de Veracruz hasta la Ciudad de México, con un ramal de Apizaco a Puebla.

Imagen 2



*Fragmento del plano de la ciudad de Puebla, 1863.*²

La entrada de Benito Juárez a la capital de México, el 15 de julio de 1867, revivió los ánimos del gobierno, empresarios e inversionistas, que se interesaron por construir ferrocarriles en México. De esa forma, se convirtieron en uno de los temas que más se discutió durante el gobierno restaurado. El 27 de noviembre de ese año el presidente Benito Juárez expidió un nuevo decreto, con el cual perdonó a la Compañía por su disposición a servir al gobierno francés, ya que consideró que el beneficio público que derivaría de una pronta terminación del ferrocarril lo justificaba. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos de la empresa por reanudar las obras, no se registró ningún avance debido, entre otras cosas, a que los diputados de las distintas facciones políticas se enfrascaron en debates acalorados a favor y en contra de la disposición del gobierno juarista, lo que provocó que en tribuna parlamentaria se discutiera cada una de las subvenciones que se otorgaron a la empresa con anterioridad. Finalmente, en medio de esos debates, se reanudaron los trabajos de construcción entre Apizaco y Puebla. Incluso, la prensa reportó el 30 de diciembre que el ingeniero Buchanan desmentía la publicación de *El Globo*, en la que se dio a conocer que los contratistas del Mexicano habían despedido a 200 operarios en el tramo de Apizaco a Puebla e informó que se encontraban trabajando 900 hombres en todo el trayecto.³ Pese a los embates, Jackson y Buchanan, ingenieros responsables de las obras, continuaron supervisando el trayecto hasta el 1 junio del siguiente año, fecha en que se concluyó el tendido de la vía hasta Santa Ana, dando paso a que el ingeniero Francisco Chavero, empleado de la Secretaría de Fomento, realizara la inspección correspondiente.

“El jueves fue la inauguración del tramo de ferrocarril desde Apizaco a Santa Ana Chiautempan. El número de personas convidadas por la empresa para esta verdadera fiesta ascendió a más de cien... El viaje era alegre y encantador. Al llegar al puente de Santa Cruz que acaba de construirse, se detuvo el tren y bajamos a ver esa hermosa obra en que el ingeniero Buchanan ha dejado una memoria imperecedera que revela sus amplios conocimientos y buen gusto... Después de examinar la obra y admirarla, subimos al tren y a los tres cuartos para las doce llegamos a Santa Ana Chiautempan. El pueblo estaba vestido de gala”.⁴

Las obras de Santa Ana a Puebla se reanudaron con normalidad. En los primeros días de septiembre de ese año se anunció que el ramal estaba casi listo para ser puesto en servicio, que sólo se colocaría el balasto y que el gobierno designaría al ingeniero Robert Gorsuch para realizar la inspección. Incluso, en una nota del 7 de septiembre de 1869, *El libre pensador*, periódico oficial del gobierno de Puebla, informó que la vía férrea entre México y Puebla se había concluido sin contratiempo, que desde el día 4 del mismo mes la maquinaria realizaba ensayos para afirmar el terraplén y asegurar los rieles y que la casa que levantó la empresa para que sirviera de estación se estaba techando, poniendo puertas y pintando para inaugurarla en las fiestas conmemorativas de

la Independencia. Además, la Secretaría de Fomento expidió, ese mismo día, una circular en la que dio a conocer que el viaje de prueba de Buenavista a Puebla se realizó con éxito en cinco horas y que la vía era segura contra cualquier accidente que pudiera esperarse de la ciencia y la precaución humanas. Inclusive, se mencionó que muchos millares de personas habían transitado por el camino; trenes especiales y extraordinarios con flete y pasajeros corrían frecuentemente en ambas direcciones y la empresa tomaba todas las precauciones para evitar cualquier percance. He aquí el reglamento que se expidió para la marcha de los trenes el día 16 de septiembre:

“1. A las ocho de la mañana de dicho día saldrá de la estación de Buenavista un tren compuesto de una locomotora y seis carros, conduciendo a los artesanos convidados y andará con la velocidad acostumbrada hasta llegar a Santa Ana, en donde se detendrá a esperar órdenes.

2. Un tren compuesto por una locomotora y nueve carros, que conducirá al C. presidente, a su gabinete y directores del camino, saldrá de Buenavista a las diez de la mañana y emprenderá su marcha caminando a razón de veinte millas por hora, deteniéndose en Apam, Soltepec y Apizaco solamente, para proveerse de leña y agua y entrará en Puebla a las tres y media de la tarde.

Este tren irá precedido a una distancia precautoria por una locomotiva exploradora, en la cual irá el jefe de cuadrillas. El superintendente de locomotoras irá en la máquina del tren.

3. A las once del día saldrá un tren especial compuesto de dos locomotivas y veinte carros con los señores convidados y se pondrá en marcha andando a razón de veinte millas por hora, deteniéndose solamente para proveerse de agua y leña hasta llegar a Panzacola, en donde se detendrá para esperar órdenes.

Los trenes núms. 1 y 3 entrarán a Puebla según las instrucciones que se les transmita por telégrafo.

Se colocarán guardacaminos en toda la extensión del camino para ponerlo a cubierto de todo accidente”.⁵

Por su parte, la Junta Patriótica de Gobierno del estado de Puebla dio a conocer, el 22 de agosto, el Programa para las festividades de los días 15, 16 y 17 de septiembre de 1869, en el que se incluyó la inauguración del ramal Apizaco a Puebla y la conmemoración de la Independencia de México. De esta manera, las autoridades civiles y militares, los veteranos de la Independencia que se encontraban en la ciudad, los empleados de gobierno, los alumnos de colegios y escuelas quedaron convocados a participar en dicho evento.

“Art. 9... A las dos y media en punto el C. Gobernador del Estado acompañado de las autoridades y personas expresadas en artículos anteriores se dirigirán a la estación del ferrocarril, donde tendrá lugar la recepción del ciudadano Presidente de la república quien reunido con los secretarios del despacho, magistrados de la suprema corte de Justicia de la Nación, diputados al Congreso general y demás individuos que lo acompañan, vendrá a apadrinar el solemne acto de la inauguración del ferrocarril de Veracruz en esta ciudad...

Art. 16 La comisión del patriótico Ayuntamiento de esta ciudad y la Junta patriótica de la misma, deseosas de dar mayor animación a las fiestas que se preparan en solemnidad de los hechos gloriosos de nuestra Independencia y de la inauguración del Ferrocarril de Veracruz, han obtenido de las autoridades superiores del estado, permiso para que, durante veinte días, contados desde el 12 de septiembre, puedan tener lugar toda clase de diversiones en esta población...”⁶

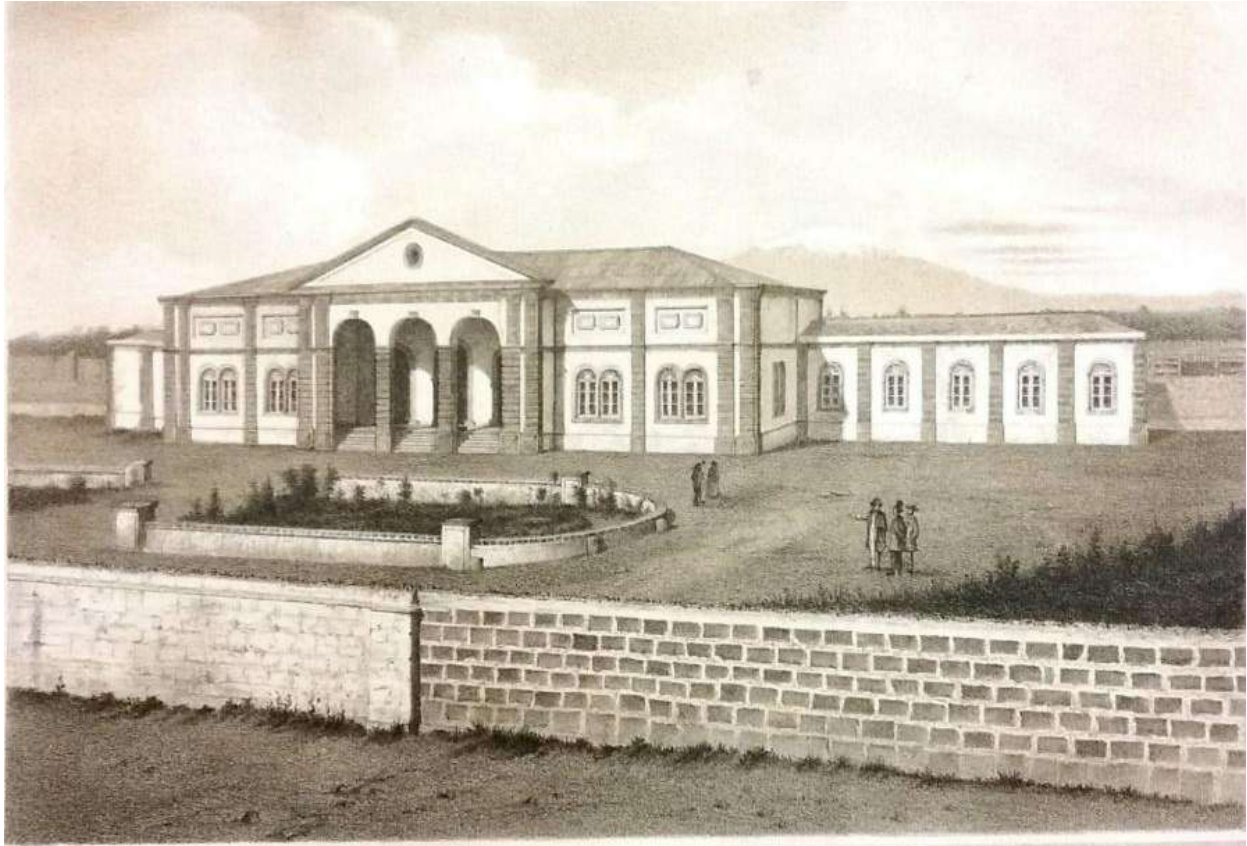
Imagen 3



Fragmento del plano topográfico de la ciudad de Puebla [...] dedicado al Ministerio de Fomento.⁷

Finalmente, el presidente Benito Juárez inauguró, con bombo y platillo, el ramal Apizaco a Puebla el 16 de septiembre de 1869 y con ese acto concluye el largo proceso de incertidumbre ferroviaria e inicia la reactivación de proyectos y la construcción de vías férreas en México, que darán como resultado un sistema de transporte moderno en el que el ferrocarril tendrá el papel protagónico.

Imagen 4



Litografía, estación de Puebla del Ferrocarril Mexicano, 1874⁸

La estación Puebla del Ferrocarril Mexicano

El arribo del ferrocarril a la Angelópolis, la construcción de la estación y su complejo ferroviario se sujetaron a la disposición de espacios asignados por el gobierno, quien en un primer momento determinó, junto con el representante de la empresa, el licenciado Emilio Pardo, que el inmueble se edificaría en San Javier,⁹ en pleno centro de la ciudad. Sin embargo, la decisión final fue que se edificaría al norponiente con el argumento de que no se interrumpía la armonía de la ciudad y se contaba con los terrenos disponibles.

La estación es de un neoclásico austero. Contó con un *lunch house* para la atención de sus usuarios y en su sala de espera era posible ver la pizarra con los horarios y el reloj reglamentario. En sus patios había vías de servicio necesarias para la fácil entrada y salida de los trenes, sin peligro ni entorpecimiento; con talleres para el mantenimiento de equipo, excelentes surtideros de agua abundante, tanto para las locomotoras como para los demás usos.¹⁰ Además, en 1878 se construyeron habitaciones para los obreros.¹¹

Frente a la estación del Ferrocarril Mexicano se edificó el Hotel San Carlos, el segundo de la ciudad, posiblemente terminado antes de 1869;¹² su ocupación dependía del movimiento de

pasajeros, que a su vez bajaba o aumentaba según fueran días feriados, de vacaciones o fiestas especiales.

La estación ferroviaria fue, por cerca de diez años, la única que prestó servicio de pasajeros y de carga a la Angelópolis, y por lo mismo se convirtió en el punto de encuentro, de llegada, un lugar de bienvenida, ceremonia y discurso. De esta manera, por sus andenes caminaron no sólo el funcionario público, el obispo o el profesionista, sino también el campesino o el comerciante. A sus patios llegaron no sólo los trenes de pasajeros, sino toda la carga de productos que se introducían a la ciudad, entre ellos la de pulque, que se comercializaba cerca de la estación.

En efecto, con la estación del mexicano en Puebla se estableció un polo de desarrollo al norte de la ciudad, en terrenos de aguas azufrosas y muy cerca de los barrios indígenas de San Pedro de los Naturales, San Pablo, San Miguel y Santa Anita, que respetó la traza colonial establecida. Si bien la estación del mexicano fue la primera en llegar, en septiembre de 1869, la ubicación de los inmuebles de los ferrocarriles Urbano, Izúcar de Matamoros –después Interoceánico–, Mexicano del Sur e Industrial constituyeron la zona de estaciones y se convirtieron en el límite entre la ciudad colonial y la Puebla moderna. De hecho, los planes de urbanización puestos en marcha por el gobierno estatal poblano y la expedición de leyes para regular la construcción de casas en la ciudad; así como los programas nacionales de planificación y los de modernización ferrocarrilera de las décadas de 1940 a 1970, cambiaron la fisonomía de la ciudad en la zona de estaciones. El único complejo ferroviario que permaneció en pie, prestando servicio de pasajeros, fue la estación del Ferrocarril Mexicano, la cual cerró sus puertas como estación, de manera definitiva, en 1974. La reapertura del inmueble se realizó el 5 de mayo de 1988 y hoy es la casa del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

Imagen 5



Plano topográfico de la ciudad de Puebla, 1915¹³

Así se vivía en la zona

Con el arribo del ferrocarril a Puebla el ritmo de los habitantes cambió. La Angelópolis dejó de ser una ciudad colonial y se convirtió en una ciudad moderna, en la que el silbato de la locomotora y el sonido de las fábricas marcó su ritmo. La zona de estaciones modificó el perfil urbano, el transporte le agregaría un toque más a este paisaje modernizador de una ciudad que se convertía en cosmopolita. “Los lugareños escuchaban el silbato de la Casa de máquinas... Los chambeadores de overol y chamarra azul, paliacate al cuello, iniciaban sus labores muy temprano, obedeciendo diferentes horarios, según el oficio y especialidad en que laboraban.”¹⁴

Alrededor de las estaciones proliferaron vecindades, fondas, restaurantes, cantinas, comercios y toda clase de servicios utilizados por turistas, trabajadores ferrocarrileros y sus familias. Entre los espacios de reunión e intercambio de experiencias de los rieleros estaban las cantinas: La Rielera, localizada en la 6 Poniente, entre 7 y 9 Norte; La Cámara de gases, ubicada en la 6 Poniente y 11 Norte; Don Memo, establecida en la 9 y 7 Norte, famosa por sus curados; Los Gigantes de Acero o 2020, que se ubicó en pleno barrio de San Miguelito y tenía pintada una locomotora de vapor,¹⁵ a dos cuadas de la estación del mexicano. También Chichén Itzá, que vendía una bebida que se llamaba Coatecomate, y estaba en la 11 Norte y 6 Poniente; El porvenir,

en la 8 Poniente y 15 Norte; la Atómica, que se localizaba frente al Porvenir; el Venadito, en la 8 Poniente entre 15 y 13 Norte; Don Elías, cantina situada en la esquina de la 2 Poniente y 11 Norte; el Semáforo, localizada en la 11 Norte, entre 4 y 2 Poniente, propiedad de don Martín; Los Oaxaqueños, que estaba en la 6 Poniente, entre 7 y 9 Norte; Doña Peluda, que se ubicó en la 13 Norte, entre 6 y 8 Poniente y era atendida por doña Piedad y tenía un verso: “Para todo mal mezcal, para todo bien, también; para toda cruda, mezcal de la Peluda, que lo toma y no deja cruda”; la Tía Félix, que se encontraba en la 13 Norte entre 6 y 8 Poniente y era la más socorrida por lo barato, además de que era una fonda.¹⁶

Los ferrocarrileros contaban, en caso de enfermedades graves, con los servicios de atención hospitalaria que facilitaban las empresas. Es decir, los rieleros del Interoceánico y del Mexicano del Sur podían acudir al hospital localizado en la 4 Poniente y 19 Norte, el cual disponía de tres salas y camas formadas en hileras; brindaba servicio médico las veinticuatro horas. Los empleados de la estación Puebla del Mexicano tenían, en caso de alguna emergencia médica, un puesto de socorro en los patios, pero si requerían atención mayor se les autorizaba a utilizar el tren que iba hacia Apizaco, para de ahí trasladarse a la Ciudad de México. Posteriormente, el servicio se extendió a los familiares de los ferrocarrileros y se construyó un hospital nuevo, que se ubicó en la Diagonal y 6 Poniente,¹⁷ el cual fue inaugurado el 16 de septiembre de 1969. De esta manera, todos los trabajadores ferrocarrileros establecidos en la ciudad de Puebla gozaron de atención médica en dicho nosocomio.

En la 4 Poniente estaban los hoteles Venecia y Lux. Había otro en la 4 Poniente, frente a la capilla de Dolores, que se llamaba Hotel Flores. Los primeros fundadores de lo que hoy es el famoso barrio de San Miguelito fueron: el maestro José Villarello, Miko Viya, la familia Monroy, estaba la iglesia y lo demás era un campo lleno de milpas. En la esquina de la 17, a la altura de la 10 Poniente, estaba la casa de los Armas, el señor era un Mayordomo de Caldereros en Apizaco; le seguía la casa de los Vásquez; luego la de los Monroy y terminaba con la casa de los Rivera.¹⁸

A pesar del tiempo y de las modificaciones urbanas que ha tenido la zona de estaciones, un número importante de ferrocarrileros sigue habitando en los alrededores de la estación del mexicano, hoy Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Muchos de ellos ya se fueron, pero otros están en espera de contar sus historias.

Notas:

* Jefa de Departamento de la Biblioteca Especializada, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF). Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF). Contacto: ibonilla@cultura.gob.mx

¹ Ferrocarril Mexicano. Plano y perfil de Apizaco a Puebla, julio 1907. Tela calca, 84 x 32 cm. Fondo Ferrocarril Mexicano, núm. 8507. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

² Plano topográfico de la ciudad de Puebla levantado por el Ingeniero civil Luis G. Careaga y Sanz. Fondo Orizaba, número 8535. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

³ *La Iberia: periódico de literatura, ciencias, artes, agricultura, comercio, industria y mejoras materiales*, miércoles 30 de diciembre de 1868, p. 3.

⁴ *El libre pensador. Periódico Oficial del Estado Libre y Soberano de Puebla*. t. II, núm. 95, martes 1 de junio de 1869, p. 3.

⁵ "Comunicación de 4 de septiembre de 1869", en *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro arreglada en el archivo de la Secretaría de Fomento*. t. I. Años 1824 a 1870, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1882, p. 854-855.

⁶ *El Libre Pensador. Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Puebla*. t. III, núm. 14, jueves 23 de septiembre de 1869, p. 4.

⁷ Carlos Pacheco, Luis G. Cariaga, Saenz, et. jal., Cuadrícula de la ciudad de Puebla, 1883, código clasificador COYB.PUE.M46.V1.0044.

⁸ Gustavo Baz y E. L. Gallo, *Historia del Ferrocarril Mexicano. Riqueza de México en la zona del Golfo a la Mesa Central, bajo su aspecto geológico, agrícola, manufacturero y comercial*. México, Gallo y Compañía, editores, 1874, Intersec, entre p. 278-279. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

⁹ *El libre pensador. Periódico Oficial del Estado Libre y Soberano de Puebla*, t. II, núm. 77, abril de 1869, p. 4.

¹⁰ *Memoria presentada al Congreso de la Unión.- Por el secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, general Carlos Pacheco...- Corresponde a los años transcurridos de enero de 1883 a junio de 1885.*, t. II. México, Oficina Tip. De la Secretaría de Fomento, 1887, p. 1090.

¹¹ *Memoria presentada al Congreso de la Unión.- Por el secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, general Carlos Pacheco...- Corresponde a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1882*, t. III. México, Oficina Tip. De la Secretaría de Fomento, 1885, p. 363.

¹² Gloria Tirado Villegas, *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico. Puebla en el Porfiriato*. Puebla, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades "Alfonso Vélaz Pliego", 2007, p. 191.

¹³ Mapoteca Dr. Jorge A. Vivó Escoto/Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

¹⁴ Gloria Tirado Villegas, *Relatos del Interoceánico 2. Lecturas Históricas de Puebla 97*. Puebla, México, Gobierno del Estado de Puebla, Secretaría de Cultura, Comisión Puebla del V Centenario, 1992, p. 4-5.

¹⁵ Ernesto Hernández Córdoba, *Un tren llamado vida*. Cuadernillo del Museo Número 4. Puebla, México, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1996, p. 43-47.

¹⁶ *Ibid*, p. 22.

¹⁷ Guillermo Campos Ríos, *Relatos del Interoceánico 3. Lecturas Históricas de Puebla 98*. Puebla, México, Gobierno del Estado de Puebla, Secretaría de Cultura, Comisión Puebla del V Centenario, 1992, p. 14.

¹⁸ *Ibid*, p. 17-18.