

## ISIDRO ALLEN NAVA, HISTORIA DE VIDA DE UN MAQUINISTA AFROMEXICANO Y MASÓN

### ISIDRO ALLEN NAVA: LIFE HISTORY OF AN AFRO-MEXICAN MACHINIST AND FREEMASON

Jorge Castillo Rodríguez<sup>1</sup>

#### Resumen

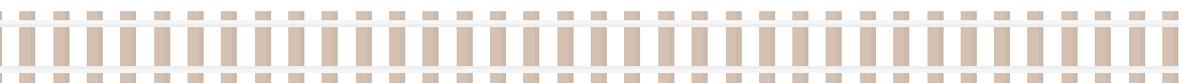
El presente artículo aborda la historia de vida de Isidro Allen Nava, un maquinista potosino que nació en Las Palmas a finales del siglo XIX y habitó distintas ciudades del estado, como Cárdenas y San Luis Potosí. La finalidad de este texto es realizar una biografía de Isidro Allen Nava tomando como ejes su etnicidad, su vida laboral y su pertenencia a una fraternidad. Todo ello contextualizándolo en los distintos episodios sociales que le tocó vivir, como los desencuentros entre los ferrocarrileros nacionales y los yanquis establecidos en tierras potosinas durante la década de 1900-1910, así como durante la efervescencia política de los movimientos rieleros en la Revolución mexicana, mismos que lograron organizar a los obreros en torno a uniones, ligas o sociedades fraternalistas que se inspiraron en la masonería, institución a la que perteneció Allen Nava. Para ello la investigación utilizó distintas fuentes documentales que se encuentran resguardadas en los archivos de la Respetable Logia Simbólica "Ignacio Ramírez" núm. 10 y del Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (Cedif). Asimismo, se hizo uso de la memoria histórica de los descendientes de Isidro Allen Nava.

**Palabras clave:** ferrocarriles, masonería, afrodescendientes, San Luis Potosí, Cárdenas.

## Abstract

This article explores the life history of Isidro Allen Nava, a machinist from San Luis Potosí who was born in Las Palmas at the end of the 19th century and lived in various cities within the state, such as Cárdenas and San Luis Potosí. The aim of this study is to construct a biography of Isidro Allen Nava, focusing on three main aspects: his ethnicity, his professional life, and his membership in a fraternal organization. These elements are examined within the broader social contexts he experienced, including the tensions between Mexican railway workers and American settlers in Potosí during the 1900-1910 decade, as well as the political fervor of railway workers' movements during the Mexican Revolution. These movements successfully organized laborers into unions, leagues, and fraternal societies inspired by Freemasonry, an institution to which Allen Nava belonged. The research is based on various documentary sources preserved in the archives of the Respectable Logia Simbólica "Ignacio Ramírez" No. 10 and the Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (CEDIF). Additionally, the historical memory of Isidro Allen Nava's descendants was incorporated into the study.

**Keywords:** railways, Freemasonry, Afro-descendants, San Luis Potosí, Cárdenas.



## Introducción

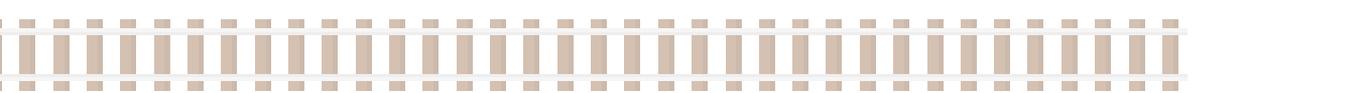
Las nuevas producciones historiográficas que han realizado esfuerzos para referirse a la “tercera raíz” tienden a enfocarse en estudiar a los afrodescendientes del periodo novohispano y de la larga etapa de tres siglos de la colonia. Sin embargo, son pocas las investigaciones del México independiente que se ocupen de analizar a las personas de origen negro. Pareciera que una vez concluido el virreinato dicho grupo racial se diluyó entre los demás habitantes y que, además, ya no hubo migraciones de personas negras a lo que actualmente es territorio nacional. Sin embargo, la presencia de afrodescendientes siguió siendo notable dentro del grueso demográfico y continuaron las migraciones de negros con destino a las distintas poblaciones de México. El estado de San Luis Potosí es un claro ejemplo de ello, pues durante la construcción del ferrocarril a Tampico, en el porfiriato, llegaron al oriente de dicha provincia obreros de raza negra para trabajar en la naciente industria del riel. Algunos de estos trabajadores se establecieron en el país y formaron familias, como fue el caso del antillano Víctor Kemp o del afrojamaquino de origen inglés, Samuel Allen, padre de Isidro Allen Nava, personaje en el que se centrará este texto.

## Sobre migraciones forzadas

La presencia de africanos de raza negra en lo que actualmente es el estado de San Luis Potosí tiene sus orígenes durante el período novohispano, época en la que el comercio de esclavos fue una extendida actividad económica que nutrió de mano de obra a las haciendas, minas y residencias. El esclavismo negrero provocó un proceso migratorio forzado de hombres, mujeres y niños de un hemisferio a otro, y una vez establecidos en la Nueva España los esclavizados fueron usados para desempeñar un amplio abanico de labores domésticas, mineras, agrícolas y ganaderas.<sup>2</sup> Todo ello explica la presencia africana tanto en los reales de minas, cercanos a la ciudad de San Luis Potosí, como en aquellas lejanas haciendas ubicadas al oriente, como fue el caso de la Ciénega de San Nicolás de los Cárdenas. En el caso de esta finca algunos informes y censos de mediados del siglo XVIII<sup>3</sup> arrojan datos sobre la etnicidad de sus habitantes, en donde se habla de una pequeña, pero diversa población, tanto de españoles como de indios, así como de negros y mulatos.<sup>4</sup> Este patrón demográfico se reproducía en las poblaciones más alejadas de Cárdenas, como era el caso de Santiago del Tamuín, en donde las personas negras eran el segundo segmento más numeroso, sólo detrás de la mayoría indígena.<sup>5</sup>

Ya para el siglo XIX resulta complicado rastrear a los afrodescendientes que continuaron viviendo en el estado de San Luis Potosí, pues tras la independencia de la Nueva España y la creación de México la clase política abolió la esclavitud y las distinciones étnicas entre los diversos grupos tras imponer el discurso del mestizaje.<sup>6</sup> Esto último se tradujo en una invisibilización de las poblaciones negras y mulatas, a pesar de lo cual la presencia de afromexicanos continuó siendo notable dentro del grueso poblacional e incluso dentro del escenario político nacional con personajes tan destacados como Vicente Guerrero o Juan Álvarez.

Asimismo, las migraciones forzadas de personas negras con destino al país continuaron existiendo, tal como fue el caso de los mascogos de Coahuila, que arribaron a México en 1850 huyendo del esclavismo sureño de Estados Unidos.<sup>7</sup> Otros tantos más llegaron como mano de obra importada por las compañías americanas encargadas de la construcción y administración de los caminos de hierro, como fue el caso de la empresa Ferrocarril Nacional o la firma bostoniana Ferrocarril Central Mexicano, e inclusive por la compañía mexicana, Ferrocarriles Nacionales de México (FNM). El Ferrocarril Nacional utilizó personas negras provenientes de Kansas, Estados Unidos, mientras que el Central trajo mano de obra de Jamaica y las Bahamas para los tramos donde las poblaciones mexicanas no eran suficientes para realizar las obras, como ocurría en algunas localidades de la Huasteca potosina.<sup>8</sup> En esta zona, los trabajadores jamaquinos fueron utilizados en los tramos más calurosos de la vía a Tampico,<sup>9</sup> sin embargo, la presencia de estos extranjeros fue corta, pues no soportaron el clima y las condiciones de trabajo, por lo que tuvieron que irse. Tras la salida de los caribeños la prensa compartió algunas percepciones de esta clase de “prácticas laborales”, como fue la de un inspector del Ministerio de Fomento, quien hizo comentarios racistas, como que no era una situación de lamentarse la salida de los jamaquinos “porque su trabajo es inferior al de nuestra gente y sus vicios son aún mayores”.<sup>10</sup> A pesar de ello, y aunque los resultados no eran los deseados y se tenían malas percepciones, este tipo de prácticas continuaron repitiéndose. Con FNM, el esquema de importación de mano de obra negra continuó con el modelo del Ferrocarril Central. Prueba de ello fue la contratación en julio de 1910 de 65 negros provenientes de las Bahamas para que trabajaran en Tampico y atendieran a las Divisiones de Cárdenas y Monterrey. En este caso, dos bahameños fallecieron y el resto regresó a su país al año siguiente.<sup>11</sup>



## Samuel Allen

Antes de abordar de lleno la vida de Isidro Allen Nava repasemos brevemente la historia de su padre, Samuel Allen, cuya biografía nos habla del origen étnico de Isidro, así como de sus vínculos con los ferrocarriles. Según la información proporcionada por la familia Allen Campos, Samuel tuvo un dramático episodio de esclavitud y migración forzada, pues fue un hombre que llegó del mar como esclavo y en México fue liberado:

Samuel Allen era un hombre originario de la isla caribeña de Jamaica y había sido embarcado junto a una partida de esclavos desde Kingston hacia los Estados Unidos para ser vendido; sin embargo, durante el viaje, el mal tiempo impidió a los negreros llegar a su destino y tuvieron que atracar en el puerto de Veracruz. Ante tal situación, entre los esclavos se corrió el rumor de que si un esclavo pisaba suelo mexicano al instante quedaba libre, por lo que Samuel Allen y otros más emprendieron la fuga hacia la libertad. Tras ello se desató una persecución en el muelle que concluyó satisfactoriamente gracias a la intervención de las autoridades mexicanas, mismas que defendieron y liberaron a los esclavos.<sup>12</sup>

La cita contrasta con la tradición oral de la familia Allen Hermosillo, la cual afirma que Samuel Allen era un hombre inglés de origen negro, con educación, de buena posición social y económica, y no un esclavo cautivo.<sup>13</sup> Señala la familia que llegó de Jamaica a Tampico, en México como un hombre libre, pues fue contratado por FNM para trabajar en México.<sup>14</sup> Otro episodio que aporta el relato familiar de los Allen Hermosillo y que respalda la postura de que la familia Allen era de buena posición social, es que, en la década de 1910-1919, tras mudarse a Cárdenas la familia Allen Nava, recibieron visitas de parientes de Samuel Allen, mismos que habían alquilado un barco desde Jamaica a Tampico, y de ahí viajaron en tren hasta Cárdenas con el propósito de reunir a la familia y volver a la isla. Sin embargo, en dicha visita no encontraron a Samuel porque había desaparecido durante un viaje a Veracruz, por lo que la familia Allen quiso llevarse a Isidro a Jamaica, cosa que su madre, Ramona Nava, no permitió.<sup>15</sup>

A pesar de las contradicciones entre ambas historias orales, los relatos de las familias coinciden en ciertos datos, cómo que Samuel Allen llegó a México en la segunda mitad del siglo XIX y que trabajó en la construcción del camino de hierro, Tampico-San Luis Potosí, de 1880 a 1890. Samuel fue de los pocos trabajadores antillanos que no regresó a su lugar de origen y consiguió incorporarse a la plantilla laboral del ferrocarril. Este es un dato muy relevante, pues Samuel Allen logró entrar a un

Departamento de alta cualificación, el de Transportes, pues tras concluirse las obras, Samuel se desempeñó como uno de los primeros maquinistas, puesto que en la mayoría de los casos ocuparon trabajadores extranjeros. Es probable que haya alcanzado esta importante posición gracias a su formación y por sus conocimientos del inglés, idioma técnico y laboral del Ferrocarril Central. En este punto vale la pena recordar que durante el porfiriato las empresas constructoras tenían como “práctica laboral” contratar mano de obra negra procedente de las Antillas, por lo que la segunda versión de la familia no suena como un suceso ilógico.

Otros datos que aportan los descendientes de Allen es que Samuel se casó con Ramona Nava en Las Tablas, y después la pareja se estableció en Las Palmas, lugar donde nació su único hijo, Isidro, el 15 de mayo de 1886.<sup>16</sup> Dicha localidad se situaba en el corazón de la Huasteca, entre las estaciones de Taninul y Tamuín. Las Palmas contaba con su propia oficina de telégrafos y estación de trenes, misma que formó parte del primer horario del ferrocarril y fungió como centro de distribución de los productos ganaderos de la zona aledaña.<sup>17</sup> En ese paraje Isidro Allen Nava pasó su infancia y juventud, así como sus primeros años laborales en la industria ferrocarrilera, pues, al igual que su padre, se unió a las crecientes filas del gremio rielero, y desde los doce años de edad ocupó distintos puestos en el ferrocarril. Se inició como ayudante de maquinista y después como fogonero y garrotero, por lo que desde niño tuvo acceso a conocimientos técnicos, que probablemente le compartía su padre. También se familiarizó con el camino y con las distintas estaciones que se extendían por la vía a Tampico. Sin embargo, no todo fue un aprendizaje sencillo, pues vivió en carne propia los peligros de trabajar en esta industria, cuando a los trece años perdió dos dedos de su mano derecha, el anular y meñique, y parte del medio, en un accidente laboral al intentar conectar unos coches.<sup>18</sup>



*Identificación de Isidro Allen, 1942. Colección privada de la familia Allen Hermosillo (CPFAH).*

## Desigualdades rieleras

Entre 1910 y 1913 la familia Allen Nava se mudó a Cárdenas, San Luis Potosí y ahí Isidro continuó trabajando en los ferrocarriles. También en esa ciudad conoció a Gumersinda Campos Martínez, hija de un trabajador de los talleres, con quien se casó y tuvo a sus dos hijos.<sup>19</sup> La mudanza de Las Palmas a Cárdenas se debió desde inicios del siglo esta última población se había convertido en un importante polo obrero del Ferrocarril Central, así como un punto relevante de las comunicaciones entre el Golfo de México y el centro-norte del país, gracias a la vía San Luis Potosí



*Boda de Isidro Allen Nava, 32 años, y Gumercinda Campos Martínez, 19 años; 11 de febrero, 1918, Cárdenas. (CPFAH).*



*Familia Allen Campos, 1925. (CPFAH)*

Otro hecho importante fue que, a partir de 1908, con la creación de FNM, la ciudad se había convertido en sede administrativa de la División Cárdenas, la cual abarcaba desde Chicalote, en Aguascalientes, hasta Doña Cecilia, Tamaulipas,<sup>20</sup> pasando por Las Palmas. Este crecimiento se venía dando desde que la compañía había mudado los talleres y oficinas de Rascón a Cárdenas en 1894, y tras ello la empresa americana exportó trabajadores, pero esta vez de origen estadounidense y blancos. Por ello el Central creó un fraccionamiento habitacional para los administrativos, ingenieros y trenistas y sus familias, mismo que fue conocido como la Colonia americana. A la par, se creó otro barrio de nombre Rasconcito, el cual en su mayoría fue habitado por rieleros mexicanos, como fue el caso de los Allen. Dichas colonias obreras dieron origen a un nuevo núcleo urbano

y poblacional que se articuló en torno a la infraestructura rielera, y que, a su vez, fue la génesis de la naciente ciudad industrial de Cárdenas.<sup>21</sup> Sin embargo, este desarrollo poblacional fue problemático, pues el fraccionamiento americano fue una colonia estadounidense en el sentido estricto de la palabra, no sólo porque en ella se reprodujo una pequeña ciudad yanqui en suelo potosino y era habitada por gringos, sino porque también se replicó el modelo de segregación entre los habitantes. Un lado de la ciudad era habitado por los americanos, que poseían elegantes residencias con acceso al agua, conocidas como camillas, y gozaban de calles perfectamente delineadas, y en el otro vivían los obreros mexicanos que habían llegado por el auge rielero, como fue el caso de los Allen Nava, quienes se ubicaron en asentamientos irregulares donde predominaban las casas de adobe y palma, además de en barracas de madera que no tenían servicios sanitarios, en donde muchos de sus habitantes vivían apiñados.<sup>22</sup> Esta división espacial influyó para que la nueva población se sectorizara en distintos grupos diferenciados por el origen racial y productivo.<sup>23</sup> Dicha situación no era un caso aislado, pues en la Colonia americana de Aguascalientes, también fundada por el Ferrocarril Central, los americanos tendían a excluir y a aislarse, y no convivían con los mexicanos. Formaban círculos cerrados en los que mantenían su idioma y patrones culturales.<sup>24</sup>

Esta desigualdad entre los habitantes de origen mexicano y los de origen americano no sólo se redujo a aspectos urbanos y espaciales, sino también a los laborales, puesto que los trabajadores nacionales no podían ascender fácilmente a los puestos de mando o a trabajos de alta cualificación, y cuando lograban escalar percibían salarios menores a los de sus pares estadounidenses, por realizar el mismo trabajo. Otro de los grandes problemas con los que se topaban los nacionales era que no sabían leer ni entendían el idioma oficial y técnico de la empresa, el cual era el inglés. Sumado a lo anterior, surgieron distinciones internas y abusos de los pocos trabajadores mexicanos que sí alcanzaron puestos de alto rango, como los oficinistas “ayankeados y trajeados”, en contra de los “chorreados vestidos de mezclilla”. Esta situación generó antagonismos entre los mismos obreros nacionales, divididos entre los trabajadores de oficinas, talleres y vías.<sup>25</sup> Durante más de diez años los desencuentros entre mexicanos y extranjeros establecidos en Cárdenas escalaron a un punto álgido en los albores de la mexicanización del Ferrocarril Central y de la Revolución. En octubre de 1907 ocurrió un suceso que ofendió y escandalizó a los cardenenses de origen mexicano, pues, después de que un ayudante de maquinista nacional se quejara un de que no le pagaban lo mismo que a su homólogo americano, el reclamo terminó en riña y tuvo como resultado que unos yankees fueran



arrestados y encarcelados en Alaquines. Ante esto, los trenistas americanos se declararon en huelga y amarraron a la cola de un perro unos trapos que simulaban ser la bandera tricolor mexicana, para después soltarlo en los patios del ferrocarril de Cárdenas. Este evento calentó aún más los ánimos y tuvieron que intervenir las autoridades federales para evitar un conflicto mayor.<sup>26</sup> El contexto anterior ilustra el momento histórico en el que se encontraba Cárdenas después de que la familia Allen Nava se mudó a dicha ciudad. La inequidad entre trabajadores estadounidenses y mexicanos no fue exclusiva de la ciudad, ya que también se dio, en mayor o menor medida, a lo largo de las estaciones de la vía San Luis-Tampico, y del resto país.

### **Un maquinista de caminos**

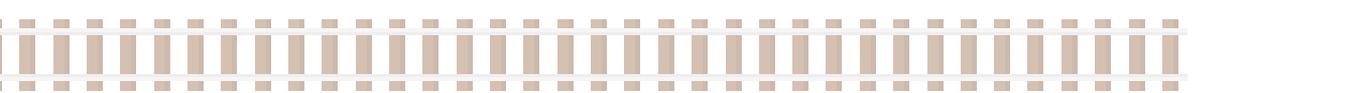
En 1908, Isidro Allen Nava tenía veintidós años, que era la edad mínima que la empresa exigía para ascender al puesto de maquinista. Además, cumplía los requisitos de haberse desempeñado previamente como fogonero y garrotero.<sup>27</sup> Se desconoce la fecha exacta de su ascenso, pero es probable que haya ocurrido entre 1908 y 1914, pues ese periodo coincide con la mexicanización de los ferrocarriles, cuando muchos trenistas mexicanos lograron ascender y remplazar a los trabajadores americanos.

Durante los primeros años de la mexicanización los administrativos gringos exigían para ascender al puesto de maquinista, además de los requisitos anteriores, pasar ciertas pruebas de conocimientos técnicos, que incluía entender órdenes e indicaciones en inglés.<sup>28</sup> Se puede intuir que en el caso de Isidro Allen esto no significó problema debido a que su padre fue un maquinista que dominaba el idioma de la empresa y que le compartía sus conocimientos, en una clara relación de aprendiz-maestro. Es por ello que entre los descendientes de Allen se afirma que “Samuel le heredó el trabajo de maquinista a Isidro”.<sup>29</sup> Cabe señalar que éste no fue un caso aislado, pues existieron otros trabajadores de otras ramas que aprendían con la ayuda de algún maestro o empíricamente, y otros, como Guillermo Castillo, del Nacional Mexicano, quien por tener ciertos conocimientos básicos del inglés logró ascender de mayordomo al puesto de conductor en un par de años.<sup>30</sup> Tras cumplir los requisitos, Isidro Allen Nava se convirtió en maquinista de patio y después en maquinista de división, siendo su ruta de trabajo el tramo de Cárdenas a Tampico, pasando por Las Palmas. A partir de ese momento, Allen percibió uno de los sueldos más altos del gremio y se colocó en un importante escalafón dentro de la industria ferrocarrilera. Además, el puesto le otorgó un gran prestigio, autoridad y respetabilidad, no sólo entre compañeros de trabajo sino también entre los habitantes de

Cárdenas, pues se unió al grupo de aquellos elegantes rieleros que usaban traje, reloj reglamentario y un dije con la escuadra y el compás.<sup>31</sup> Sin embargo, esta clase de ascensos comenzaron a causar molestias a los maquinistas americanos que se oponían a la mexicanización de los ferrocarriles por miedo a perder sus empleos, por lo que en abril de 1912 se lanzaron a huelga y comenzaron a exigir que se limitara el ascenso de los trenistas mexicanos y no se abandonara el inglés como el idioma oficial.<sup>32</sup> Todo ello tenía el propósito de seguir manteniendo los puestos de alta cualificación en manos de los estadounidenses y poder limitar el desarrollo de miles de rieleros nacionales que exigían mejores condiciones laborales.

El paro de los trabajadores estadounidenses fue contenido con la ayuda del gobierno de la República y la Unión de Conductores, Maquinistas, Carroteros y Fogoneros, asociación a la que perteneció Isidro Allen. Dicha corporación se había fundado en la ciudad de Monterrey en 1910<sup>33</sup> y tenía una fuerte presencia en distintas estaciones del estado de San Luis Potosí, incluida Cárdenas.<sup>34</sup> Esta organización contaba con una estructura y ceremonias similares a las de una logia masónica.<sup>35</sup> En el transcurso de la huelga, la Unión desempeñó un papel fundamental ante la resistencia de los rieleros gringos, pues esta liga organizó rápida y eficazmente a todo el personal de conductores y maquinistas mexicanos, y con ello se logró sustituir a los extranjeros de manera ordenada.<sup>36</sup> Lo anterior provocó el despido de los maquinistas gringos y esta situación benefició a muchos trabajadores nacionales que a partir de ese momento pudieron aspirar a cargos superiores, como le sucedió a Isidro Allen.

A la par que ocurría la sustitución de los trabajadores americanos, la lucha armada comenzó a trastocar el funcionamiento de las vías férreas, mismas que se vieron fuertemente convulsionadas por los enfrentamientos entre las facciones revolucionarias. Entre los muchos episodios violentos que ocurrieron y afectaron el desempeño de Allen Nava como maquinista destaca el sitio de Ébano en 1915, enfrentamiento en el que los convencionalistas intentaron hacerse de aquel punto petrolero para llegar al puerto tampiqueño. Según la historia oral de la familia, el maquinista Allen, en cumplimiento de su deber, partió de Ébano en dirección a Cárdenas con el convoy que manejaba. Esta acción provocó el enfado de los militares carrancistas, pues no contaba con la autorización para irse, ya que el tren tenía municiones y comida del Ejército constitucionalista, además de que con granos de maíz Isidro escribió la leyenda "Viva Villa." Esto provocó la furia del general Manuel C. Larraga Orta, que en represalia le puso precio a la cabeza de Isidro Allen.<sup>37</sup>



## Masonería y rieles

Otro aspecto importante de la vida de Isidro Allen Nava es que fue un miembro activo de la masonería y su ingreso a ella se debió a que su padre lo inscribió como lobato,<sup>38</sup> pues según la tradición oral, Samuel Allen pertenecía a las fraternidades. Esta clase de instituciones servían como organizaciones de corte mutualistas que daban protección laboral cuando aún no existían los sindicatos. Ya que, como se había mencionado anteriormente, durante la primera década del siglo XX los ferrocarrileros sufrían discriminación racial y arbitrariedades por parte de los altos directivos de origen americano y blanco,<sup>39</sup> y ante esta situación los rieleros mexicanos buscaban en las “tenidas masónicas” una manera de escudarse, ya que la filosofía de “Igualdad y Fraternidad”, en teoría, no debería permitir actos discriminatorios entre los compañeros de la logia, ni perjudicarse mutuamente, valores que no siempre se respetaban.<sup>40</sup> Asimismo, muchas de las primeras organizaciones gremiales de la industria rielera se inspiraron en la masonería para fundar instituciones mutualistas mexicanas como la anteriormente mencionada Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros.

En el caso de la masonería en Cárdenas, esta guarda una profunda relación con la llegada del ferrocarril, pues muchos de los americanos que se establecieron en dicha población pertenecían a esta clase de fraternidades o a brotherhoods con estructuras y ritos similares a las que hay en las logias masónicas. Estas organizaciones ayudaban a sus miembros en caso de desgracias o accidentes laborales, e incluso frente a los abusos de las empresas contra los trabajadores del riel. Los primeros datos acerca de esta clase de fraternidades en Cárdenas hacen referencia a una camilla, cercana a la estación de pasajeros, que era utilizada como logia y en ella se realizaban ritos masónicos.<sup>41</sup>

La iniciación de Isidro Allen Nava a una logia mexicana ocurrió hasta el año de 1917, después de que se constituyera legalmente la Respetable Logia Simbólica “Ignacio Ramírez núm. 10”, de rito escocés antiguo y aceptado. Este taller levantó columnas en diciembre de 1916 gracias a un grupo de doce hombres,<sup>42</sup> entre los que había comerciantes y ferrocarrileros, mismos que lograron que la Gran Logia del Estado Soberana e Independiente “El Potosí” les expidiera una carta patente. El taller masónico se ubicó en el barrio del Rasconcito, en la calle Josefa Ortiz, al sur de los talleres de reparación de la División Cárdenas, “el taller profano”, y a un costado de la casa donde habitó la familia Allen Campos. Isidro Allen Nava perteneció a las primeras generaciones de aprendices, pues en un cuadro lógico de 1918, aparece en la lista de sus miembros.

Al igual que en los ferrocarriles, Isidro escaló dentro de la jerarquía masónica hasta el grado 32 a los pocos años de haberse iniciado. Los registros del Libro de oro, del secretario Antonio Betancourt, maestro masón, fechado el 25 de enero de 1927, se menciona que “Ysidro Allen” tuvo su exaltación al último grado en fecha del “12-17-1922”. De este hecho, existe una fotografía a blanco y negro con una leyenda en la parte superior derecha que reza: “Maestro Masón, Logia Ygnacio Ramírez N° 10. Oriente de Cárdenas S. L. P. Y. Allen Nava, Gran Maestro Masón, Grado 32”. Dicha imagen muestra a un joven negro de rostro ovalado, ojos grandes, nariz ancha y labios pronunciados, que posa de pie junto a un sofá en un fondo blanco. El muchacho viste un elegante traje con chaquetín y corbata, muy al estilo de la moda masculina de la década de 1920-1929. Su ropa profana la conjunta con un collarín fracmasónico, del que destaca un ave bicéfala encima del número 32, y debajo se aprecia una cadena que probablemente es la de un reloj reglamentario, de uso común entre los maquinistas, además de utilizar en la cabeza un sencillo birrete con bordados.<sup>43</sup>



*Isidro Allen Nava  
en su exaltación  
al grado 32, 1922.  
(AHRLSIRN.10)*



S.: T.: U.: Garante de amistad Isidro Allen Nava, 1926. (AHRLSIRN.10)

Allen fue un hombre comprometido con la logia y siempre cumplió con los trabajos de su taller masónico, así como con el pago de sus cuotas, y a partir de 1924 se convirtió en miembro honorario de la logia Ignacio Ramírez.<sup>44</sup> Dos años después se desempeñó como garante de amistad ante la logia de "Fiat Lux No.19",<sup>45</sup> ubicada en la ciudad de Torreón en Coahuila, esto como parte de la Comisión de relaciones de su taller para estrechar comunicaciones con otras fraternidades. Un dato interesante que aporta la tradición oral de los masones cardenenses es que Isidro Allen Nava fraccionó parte de su casa y donó un terreno para que fuera construida la logia.<sup>46</sup> Sin embargo, en las escrituras de la propiedad aparece que en realidad se trató de un contrato de compraventa entre los herederos de la Hacienda de Cárdenas, los Diez Gutiérrez y Barajas, con los miembros de la Ignacio Ramírez.<sup>47</sup> Este hecho ocurrió en junio de 1929, cuando Isidro Allen se encontraba en San Luis Potosí por cuestiones de trabajo. A pesar de la aparente contradicción entre la tradición oral con los documentos, es probable que la donación haya sido monetaria, pues el costo del predio fue de 410 pesos y el salario mensual de Allen Nava en esos años oscilaba en los 630 pesos.<sup>48</sup> Asimismo, Allen tenía la costumbre de financiar proyectos de su interés y recordemos que uno de los valores más importantes de la fraternidad es la filantropía.<sup>49</sup> Entre los documentos que respaldan esta hipótesis existe una carta en la que los miembros de la logia reconocen los sacrificios hechos por Allen Nava para con el taller:

Esta Respetable Logia jamás podrá olvidar los beneficios que, quizás a costa de vuestro sacrificio personal, de vos ha recibido, [...] a la vez comunicamos que ya no tenemos o encontramos otro medio de haceros patentes nuestros profundos agradecimientos, este Respetable Taller os sigue considerando en nuestro Cuadro con el título de miembro Honorario. También aprovechamos la presente ocasión para informaros que no olvidamos el adeudo pendiente que con vos tenemos, [...].<sup>50</sup>

Este hecho no sólo nos habla del compromiso que Isidro Allen Nava llegó a tener con una organización de la cual formaba parte, sino también de la capacidad económica de aquel joven afromexicano para financiar obras. Ese tipo de acciones no se limitaron a los asuntos masónicos, sino también de interés personal, como ocurrió con los equipos de beisbol que Isidro llegó a costear.

**FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO**

DEPARTAMENTO DE Transportes DIVISION DE CÁRDENAS HOJA No. 1

LISTA DE ANTICIPOS A EMPLEADOS A LAS ORDENES DE SR. A. S. PLACENTIA  
PRIMERA QUINCENA DE MARZO DE 1928

OCCUPACION	IMPORTE	NOMBRES	FECHA DE PAGO	PERIODO	TESTES
Equinista.	\$175.00	Alvarez Ramón	31 MAR 1928		
"	295.00	Aguilar Miguel	31 MAR 1928		
"	200.00	Alva José S.	32 MAR 1928		
"	315.00	Allen Isidro	25 MAR 1928		
"	235.00	Bustos Miguel	31 MAR 1928		
"	370.00	Belenes Enrique	24 MAR 1928		
"	260.00	Barrera Aurelio.	20 MAR 1928		
"	520.00	Barragán J. M.	14 MAR 1928		
"	310.00	Barcoñas T. J.	21 MAR 1928		
"	300.00	Cordova L. M.	23 MAR 1928		

AH, Cedif, CNPPCF, Fondo de Nominas, Transportes, División Cárdenas.  
Primera quincena de marzo, 1928, pago a Isidro Allen.

## Entre San Luis y Cárdenas

Desde principios de la década de 1920-1929 la familia Allen Campos mantuvo su vida entre Cárdenas y la capital potosina; sin embargo, en 1933, a raíz de los cambios implementados en la División Cárdenas en ese año Isidro Allen fue transferido definitivamente a la ciudad de San Luis. Asimismo, las rutas de trabajo de Isidro se modificaron y tuvieron otros destinos como Aguascalientes y la Ciudad de México.<sup>51</sup> Este hecho provocó que Allen dejara de asistir a la “Ignacio Ramírez”, por lo que solicitó su plancha de quite de la logia para poder continuar su carrera masónica en otro taller. En San Luis Potosí, Allen consiguió nuevos ascensos. En su carrera masónica alcanzó el grado 33, y en la industria ferroviaria escaló al puesto de ayudante de superintendente de División. Este hecho ocurrió durante la nacionalización de Ferrocarriles Nacionales de México y la implementación del “Horario Número 4” en la División Cárdenas, mismo que entró en vigor el 4 de julio del 1937. En un folleto de Ferronales de esa fecha el nombre de Isidro Allen Nava aparece junto al de otros altos directivos, como Alberto Arrenal Banuet, superintendente de San Luis Potosí; Francisco Gómez Rodríguez, ayudante de superintendente de Tampico, entre otros.<sup>52</sup>

Estos ascensos colocaron a Isidro Allen Nava como directivo de los Ferrocarriles y como un respetable maestro masón, pero también mejoraron aún más su posición económica, lo cual llevó a Isidro a financiar un deporte del que era un apasionado, y de mucha tradición entre los rieleros, el beisbol.<sup>53</sup> Durante toda su vida, Allen Nava financió varios equipos de la pelota y el bat en las ciudades de Cárdenas, San Luis Potosí y Aguascalientes, siendo el creado en esta última población el más emblemático, pues se trató de un equipo semiprofesional que llevó como nombre el apellido de Isidro, Allen. Este club se presentó a jugar en distintos lugares, como Lagos, León, Celaya y Querétaro.<sup>54</sup>

*Isidro Allen Nava con su equipo semiprofesional de beisbol en Aguascalientes, década de 1940-1949. Extraído de video de Youtube, Memorias de la Maestranza “Beisbol”*





*Pase de la familia del superintendente, 1937, San Luis Potosí (CPFAH).*

Otra gran inversión que realizó Isidro Allen Nava fue a la formación académica de sus hijos Antonio y Ramón Allen Campos, a quienes Isidro mandó a estudiar al Instituto Politécnico Nacional, en la capital del país. Isidro no quiso meter a su descendencia en la industria del riel, como ocurría tradicionalmente en este gremio, y como lo hizo su padre Samuel. La razón de ello fue el miedo de que sus hijos perdieran la vida en algún accidente laboral, como había ocurrido con otros familiares,<sup>55</sup> además de que Isidro veía en la educación “el engrandecimiento de nuestra patria y el bienestar del pueblo”.<sup>56</sup>

### **Un choque de dos trenes**

Isidro Allen Nava falleció el 28 de junio de 1946 a los sesenta años de edad en un trágico accidente ferroviario ocurrido en el camino Aguascalientes-San Luis Potosí, cuando un tren de carga y otro de pasajeros, que era manejado por Isidro, chocaron frontalmente debido a la negligencia de un cambiador de vías que no realizó los movimientos de rieles. En un intento por evitar una catástrofe mayor Allen Nava disminuyó la velocidad y “aguantó a su máquina” para que no fueran dos fuerzas las que se impactaran, y así poder salvar a los viajeros. A pesar de ello, la colisión destruyó e incendió al instante las locomotoras.<sup>57</sup> Ante tal dramático hecho su acto fue reconocido como heroico y sus restos fueron homenajeados en los patios de la estación de San Luis, con locomotoras, compañeros y familiares que lloraron su partida. Por su larga trayectoria en la masonería, los miembros de la logia “El Potosí” quisieron otorgarle a Isidro Allen los honores de ser sepultado en la cripta masónica del cementerio de El Saucito. Sin embargo, la viuda, Guercinda Campos de Allen, decidió enterrar a Isidro junto a su madre, Ramona Nava, en una tumba que se ubica a espaldas del mausoleo masónico de dicho panteón.<sup>58</sup>



*Tumba de Isidro Allen, El Saucito, San Luis Potosí. (CPFAH).*

### **Reflexiones finales**

La historia de vida de Isidro Allen Nava es un caso excepcional de movilidad social en un momento histórico en el que los afrodescendientes tenían limitadas posibilidades de ascenso. Esta biografía puede ayudar a llenar algunos vacíos historiográficos, como son los procesos migratorios de afrodescendientes en el oriente potosino durante la construcción de los ferrocarriles en México en el porfiriato, así como la relación de la masonería con los primeros mecanismos de protección de un sector obrero frente a los abusos de altos directivos americanos que controlaron la industria ferroviaria. Asimismo, el artículo ayuda a visibilizar la trayectoria de un afromexicano cuya biografía no había sido historiada.

## **Fuentes consultadas**

### **Archivo**

Respetable Logia Simbólica “Ignacio Ramírez” núm. 10

Centro de Documentación Histórica “Lic. Rafael Montejano Aguiñaga”

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif).

### **Bibliografía**

Alzati, Servando A., Historia de la mexicanización de los Ferrocarriles Nacionales de México. México: Editorial Beatriz de Silva, 1946.

Carregha Lamadrid, Luz, “Rieles y trabajadores: el origen de un nuevo sector obrero en S.L.P. durante el porfiriato”, Mirada Ferroviaria, núm. 7, enero-abril, 2009.

\_\_\_\_\_, Begoña Garay López y Jesús Narvaés Berrones, Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí. México: Colsan-Conaculta, 2003.  
Castillo Rodríguez, Jorge, “Isidro Allen Nava, negro, rielero y masón”, La Corriente, Historias /Artes /Culturas, núm. 66, año XVI, enero, 2023.

\_\_\_\_\_, “La arquitectura en Cárdenas, entre lo vernáculo norestense y lo ferroviario americano”, La Corriente, Historias /Artes /Culturas, núm. 60, año XIII, junio, 2022.

Kuntz Ficker, Sandra, Empresa extranjera y mercado interno: el Ferrocarril Central Mexicano (1880-1907). México: Colegio de México, 1995.

Guajardo Soto, Guillermo, Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950, México: Conaculta, Cedif, 2010.

Guerreo Almazán, Miguel Ángel, Cárdenas S.L.P. y sus Ayuntamientos. Primera parte. México: Cruz Roja, 2004.

Herrera Bravo, Miguel Ángel, Ferrocarriles y ferrocarrileros potosino en el siglo XX. La Gran División Cárdenas. México: Colsan, 2022.

\_\_\_\_\_, Cárdenas de mis recuerdos. San Luis Potosí: s/edit., 1984.  
Peña Martínez, Helen Patricia (coord.), Afrodescendientes en México. Protección internacional de sus derechos humanos. México: CNDH, 2016.

Ramón Moreno, Carlos, El entorno construido a partir de la introducción del Ferrocarril Central. Estudio comparativo entre los poblados de Alaquines y Cárdenas en el Estado de San Luis Potosí, 1880-1904, tesis. San Luis Potosí: El Colegio de San Luis, 2002.

Ramón Acorta Guerrero, "Segundas y terceras adiciones a la bibliografía histórica y geográfica del Estado de San Luis Potosí", Historias Potosinas, núm. 1, vol. III, julio-septiembre.

Rodea, Marcelo N., Historia del movimiento obrero ferrocarrilero 1890-1943. México: s/edit., 1944.

Sánchez Montiel, Juan Carlos, Nuevos ayuntamientos y reformulación de la representación política: San Luis Potosí, 1812-1835, tesis. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2007.

Velázquez, María Elisa y Gabriela Iturralde Nieto, Afrodescendientes en México. Una historia de silencio y discriminación. México: Ediciones Conapred, 2016.

Velázquez, Primo Feliciano, Historia de San Luis Potosí, t. ii, Bajo el dominio español. México: Academia de la Historia Potosina, 1982.

## **Entrevistas**

A José Apolinar Acuña García, miembro de la logia "Ignacio Ramírez", núm. 10. Cárdenas, San Luis Potosí, 29 de octubre, 2022.

A Jorge Allen Campos, nieto de Isidro Allen Nava, vía telefónica. Cárdenas, San Luis Potosí-San Nicolás de los Garza, Nuevo León, 28 de enero, 2023.

A María Allen Hermosillo, nieta de Isidro Allen Nava, vía telefónica. Querétaro, Querétaro-Monterrey, Nuevo León, 18 de febrero, 2023.

A Susana Hermosillo Silva, viuda de Ramón Allen Campos hijo de Isidro Allen Nava, vía telefónica. Querétaro, Querétaro-Monterrey, Nuevo León, 18 de febrero, 2023.

A Mónica del Pilar Allen Hermosillo nieta de Isidro Allen Nava, vía telefónica. Querétaro, Querétaro-Monterrey, Nuevo León, 18 de febrero, 2023.

### Consulta de internet

Memorias de la Maestranza “Beisbol”, episodio 19, Producción Aguascalientes TV, 11 de octubre, 2016, You Tube. Consultado el 26 de enero, 2023 en: [https://www.youtube.com/watch?v=Sc2E8TV\\_V8&t=417s](https://www.youtube.com/watch?v=Sc2E8TV_V8&t=417s).

### Citas

[1] Licenciado en historia por la Universidad Autónoma de Querétaro, colaborador e investigador honorario del Centro Cultural Regional Ferrocarrilero de Cárdenas, San Luis Potosí. Contacto: [jcastillo43@alumnos.uaq.mx](mailto:jcastillo43@alumnos.uaq.mx)

[2] María Elisa Velázquez y Gabriela Iturralde Nieto, *Afrodescendientes en México. Una historia de silencio y discriminación*, pp. 61.

[3] Miguel Ángel Guerreo Almazán, *Cárdenas S.L.P. y sus Ayuntamientos*. primera parte, p.16.

[4] Primo Feliciano Velázquez, *Historia de San Luis Potosí*, t. II, *Bajo el dominio español*, p. 652.

[5] Juan Carlos Sánchez Montiel, *Nuevos ayuntamientos y reformulación de la representación política: San Luis Potosí, 1812-1835*, pp. 82-81 y 84.

[6] Velázquez e Iturralde, *op. cit.*, pp. 90 y 91.

[7] Helen Patricia Peña Martínez (coord.), *Afrodescendientes en México. Protección Internacional de sus Derechos Humanos*, pp.19-21.

[8] Sandra Kuntz Ficker, *Empresa extranjera y mercado interno: el Ferrocarril Central Mexicano (1880-1907)*, pp.92-98.

[9] Luz Carregha Lamadrid, “Rieles y trabajadores. El origen de un nuevo sector obrero en S.L.P. durante el porfiriato”, *Mirada Ferroviaria*, núm. 7, enero-abril, 2009, p. 12.

[10] Idem.

[11] Archivo Histórico, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif), Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario (CNPPCF), Fondo Junta Directiva FNM, Contratos de trabajadores negros para el puerto de Tampico y las Divisiones de Cárdenas y Monterrey, julio, 1910, entre Messr. R. H. Sawyer & Co. y Ferrocarriles Nacionales de México.

[12] Entrevista realizada vía telefónica al señor Jorge Allen Campos, nieto de Isidro Allen Nava, el día 28 de enero de 2023, en Cárdenas, San Luis Potosí-San Nicolás de los Garza, Nuevo León.

[13] Este dato contrasta con la afirmación de que Isidro Allen era de origen americano. Véase Jorge Castillo Rodríguez (a), Isidro Allen Nava, negro, rielero y masón, en: *La Corriente, Historias / Artes / Culturas*, núm. 66, año XVI, enero, 2023, p. 4.

[14] Entrevista telefónica realizada a la señora María Allen Hermosillo, nieta de Isidro Allen Nava, el 18 de febrero de 2023 en Querétaro, Querétaro-Monterrey, Nuevo León.

[15] Idem.

[16] Idem.

[17] Luz Carregha Lamadrid, Begoña Garay López y Jesús Narvaés Berrones, *Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí*, p. 186.

[18] Entrevista telefónica realizada el 18 de febrero de 2023 a la señora a la señora Susana Hermosillo Silva, viuda de Ramón Allen Campos, hijo de Isidro Allen Nava, en, Querétaro, Querétaro-Monterrey, Nuevo León.

[19] *Idem.* Además, la unión Allen Campos ocurrió el 24 de enero de 1918. De ese matrimonio nacieron en Cárdenas los niños Antonio, en 1919, y Ramón, en 1920.

[20] Miguel Herrera Bravo (a), *Ferrocarriles y ferrocarrileros potosino del siglo XX: la Gran División Cárdenas*.

[21] Jorge Castillo Rodríguez (b), "La arquitectura en Cárdenas, entre lo vernáculo norestense y lo ferroviario americano", *La Corriente, Historias / Artes / Culturas*", núm. 60, año XIII, junio, 2022, p. 8.

[22] Miguel Herrera Bravo (a), *op. cit.*, p.67.

[23] Carlos Ramón Moreno, *El entorno construido a partir de la introducción del Ferrocarril Central. Estudio comparativo entre los poblados de Alaquines y Cárdenas en el Estado de San Luis Potosí, 1880-1904*, p. 177.

[24] Guillermo Guajardo Soto, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*, p.59.

- [25] Miguel Herrera Bravo (a), *op. cit.*, p. 67.
- [26] *Ibid*, p. 266.
- [27] Familia Allen Campos, *op. cit.*,
- [28] BE, Cedif, Marcelo N. Rodea, *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero 1890-1943*, p. 81.
- [29] María Allen Hermosillo, *op. cit.*
- [30] Guillermo Guajardo Soto, *op,cit.*, p.149.
- [31] Miguel Ángel Herrera Bravo (b), *Cárdenas de mis recuerdos*, San Luis Potosí, sin editorial, 1984, p. 97.
- [32] Biblioteca Especializada, Cedif, Servando A. Alzati, *Historia de la mexicanización de los Ferrocarriles Nacionales de México*, p. 305.
- [33] *Ibid.*, p. 233.
- [34] Durante la conformación de las primeras organizaciones gremiales de los ferrocarrileros, así como de los movimientos huelguísticos, algunos trabajadores de la División Cárdenas estuvieron presentes apoyando de manera activa en los paros, como el de 1906, y en las reuniones de La Junta Nacional Ferrocarrilera del Norte, 1910, o la convención de la Sociedad Mutualista de Telegrafistas en 1913. Inclusive existieron sucursales de la Unión de Mecánicos Mexicana, 1908, y la Orden de maquinistas, 1929, en tierras cardenenses.
- [35] Marcelo N. Rodea, *op.cit.*, p.154.
- [36] Servando A. Alzati, *op, cit.*, pp. 305-306.
- [37] Entrevista telefónica realizada a la señora Mónica del Pilar Allen Hermosillo, nieta de Isidro Allen Nava, el día 18 de febrero, 2023, Querétaro, Querétaro-Monterrey, Nuevo León.
- [38] *Idem.*
- [39] Sandra Kuntz, *op. cit.*, p. 100.
- [40] Miguel Herrera (a), *op. cit.*, pp. 68-70.
- [41] *Idem.*
- [42] Archivo Histórico de la Respetable Logia Simbólica "Ignacio Ramírez" núm. 10, Documentos, Cuadro lógico del 1 de junio, 1918, p. 3.
- [43] Castillo (a), *op. cit.*, pp. 4-5.

[44] AHRLSIRN.10, Documentos, Lista de los QQ.: HH.: Que esta aplomo con el Tesoro de la Logia Ignacio Ramírez #10 Oriente de Cárdenas, Tesorero Crisóforo Azúa, Fechado el 1 de diciembre de 1933.

[45] AHRLSIRN.10, Documentos, S.: T.: U.: Reconocimiento de Isidro Allen Nava como garante de amistad de la logia "Ignacio Ramírez" núm.10 frente a la logia "Fiat Lux" núm. 19, fechado el 31 de mayo de 1926.

[46] En julio de 2002, Ignacio Álvarez Martínez, hermano masón de la "Ignacio Ramírez núm. 10", dio una entrevista al cronista municipal para realizar una reseña histórica de la logia, misma que se contiene en el libro Cárdenas S.L.P. y sus ayuntamientos, primera parte. En dicho escrito se menciona la donación del terreno por parte de un "maquinista de origen negro de nombre Isidro Allen Nava. Sin embargo, en las escrituras, que fueron consultadas para esta investigación, no contienen información acerca de una donación, ni aparece el nombre de Isidro, pero sí el de su suegro, Hilario Campos, quien fuera vecino propietario de una casa contigua a la logia.

[47] AHRLSIRN.10, Documentos, copia fiel de escrituras originales de la logia, junio, 1956.

[48] AH, Cedif, CNPPCF, Fondo de Nominas, Transportes, División Cárdenas, Quincenas, 1928.

[49] Entrevista realizada al señor José Apolinar Acuña García, miembro de la logia "Ignacio Ramírez" N.10, el día 29 de octubre, 2022, en Cárdenas, San Luis Potosí.

[50] AHRLSIRN.10, Documentos, Expediente de Isidro Allen Nava, carta de la Logia a Isidro, fechada el 5 de diciembre, 1932.

[51] Allen Hermsillo, op. cit.

[52] Biblioteca Especializada, Centro de Documentación Histórica "Lic. Rafael Montejano y Aguiñaga", Ramón Acorta Guerrero, Segundas y terceras adiciones a la bibliografía histórica y geográfica del estado de San Luis Potosí, *Historias Potosinas*, núm. 1, vol. III, julio-septiembre, p. 60.

[53] Este gusto por el deporte lo continuaron sus hijos Antonio y Ramón Allen Campos. Ambos fueron jugadores de futbol americano en el Politécnico en el entonces Distrito Federal. Ramón era apodado el "Negro" y fue reconocido como un gran jugador, como también lo fue Antonio, sin embargo, él se dedicó más a ser entrenador.

[54] Memorias de la Maestranza “Beisbol”, episodio 19 Producción Aguascalientes TV, 11 de octubre de 2016, You Tube. Consultado el 26 de enero, 2023 en: [https://www.youtube.com/watch?v=Sc2E8TV\\_V8&t=417s](https://www.youtube.com/watch?v=Sc2E8TV_V8&t=417s).

[55] Jorge Allen Campos, *op. cit.*

[56] AHRLSIRN.10, Documentos, expediente de Isidro Allen Nava, carta de la Logia a Isidro, fechada el 11 de noviembre, 1932.

[57] Susana Hermosillo Silva, *op. cit.*

[58] María Allen Hermosillo, *op. cit.*