



MIRADA FERROVIARIA



*150 años de la estación
Puebla del Ferrocarril
Mexicano*



DIRECTORIO

Secretaría de Cultura

Alejandra Frausto Guerrero

Secretaría de Cultura

Subsecretaría de Diversidad Cultural y Fomento a la Lectura

Marina Núñez Bespalova

Subsecretaría de Desarrollo Cultural

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero

Teresa Márquez Martínez

Directora

tmarquez@cultura.gob.mx

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

Román Moreno Soto

Coordinador

rmorenos@cultura.gob.mx

Patricio Juárez Lucas

Jefe del Departamento de Archivo Histórico

pjuarezl@cultura.gob.mx

María Isabel Bonilla Galindo

Jefa del Departamento de Biblioteca Especializada

ibonilla@cultura.gob.mx

Covadonga Vélez Rocha

Jefa del Departamento de Fototeca

cvelez@cultura.gob.mx

Alejandro Ángeles Dorantes

Jefe del Departamento de Planoteca

aangelesd@cultura.gob.mx

Mirada ferroviaria agradece el apoyo de las siguientes personas:

Difusión y promoción

Rosa María Licea Garibay

Subdirectora de Servicios Educativos y Extensión del CNPPCF

rlicea@cultura.gob.mx

Ana Belén Recoder López

Jefa del Departamento de Difusión del CNPPCF

brecoder@cultura.gob.mx

Registro de bienes documentales y colecciones

María de la Paz González López

Jefa del Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF

mpazg@cultura.gob.mx



PRESENTACIÓN

ESTACIONES

El Papel de las Estaciones del Ferrocarril en la Ciudad De México del Siglo XIX / The Rol of Train Terminals on the City Ecpansion of XIX Century

Mauricio Ibarra Deras, Teresa Becerril Mauricio Ibarra Deras, Teresa Becerril Sánchez

TIERRA FERROVIARIA

150 años de la estación del Ferrocarril Mexicano en Puebla
María Isabel Bonilla Galindo

CRUCE DE CAMINOS

Los extranjeros en la conformación del sistema ferroviario mexicano, 1880-1914

Arturo Valencia Islas

SILBATOS Y PALABRAS

Fragmento de la crónica de la inauguración del ramal Apizaco a Puebla.

Periódico Iberia

VIDA FERROCARRILERA

Entrevista a Armando Rugerio Hernández, extrabajador de los Ferrocarriles Nacionales de México (Primera parte)

Patricio Juárez Lucas

ARCHIVOS DOCUMENTALES

Archivo Histórico

Biblioteca especializada

Fototeca

Planoteca

Almacén de colecciones



PRESENTACIÓN

Los ferrocarriles fueron, sin duda, la principal innovación tecnológica introducida en el mundo para el transporte de personas y mercancías, y su influencia aún es perceptible para miles de mexicanos que disfrutaron o convivieron con él, en su cotidiano fluir. Este medio de transporte llegó a su pleno auge a finales del siglo XIX y logró extenderse por los territorios de los cinco continentes, después de superar la mayoría de los problemas técnicos, políticos y sociales que lo lastraron al principio, en su etapa formativa. En México, de 1837 a 1869, 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, iniciando funciones éste último el 16 de septiembre de 1869.

Este año se cumplen 150 años de ese acontecimiento y no queremos pasarlo por alto. En primer lugar, porque la puesta en operación de esta línea férrea resume los fundamentos que planteó el gobierno juarista restaurado a su llegada al poder: retomar, fomentar e impulsar el desarrollo de México por medio de la incorporación y construcción de ferrocarriles, con el propósito de consolidarlo y convertirlo en una nación moderna y de progreso. En segundo lugar, porque el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero se alberga en los terrenos de la estación del ramal Apizaco a Puebla del Ferrocarril Mexicano y hoy constituye uno de los legados más importantes de patrimonio industrial que se conservan en nuestro país.

En la sección Estaciones, Mauricio Ibarra y Teresa Becerril nos comparten el artículo El papel de las estaciones del ferrocarril en la Ciudad de México del siglo XIX, en el que abordan cuál fue el proceso que vivieron las estaciones ferroviarias después de que perdieron su condición periférica y se convirtieron, hacia finales del siglo XIX, en auténticos focos de atracción urbana. Señalan que, en el caso de la Ciudad de México, si bien no todos los asentamientos de esa época se deben al ferrocarril, existen algunos localizados en las colonias Santa María la Ribera y Guerrero que si fueron sujeto de la influencia directa de la estación Buenavista. Para demostrarlo, nos presentan como evidencia la cartografía de la segunda mitad del siglo XIX.

Por su parte, Isabel Bonilla, jefa de Departamento de la Biblioteca especializada, en la sección Tierra Ferroviaria nos ofrece el texto 150 años de la estación del Ferrocarril Mexicano en Puebla, en el que plantea que el impacto del ferrocarril y su arribo a la Angelópolis estuvieron determinados tanto por cuestiones políticas, como por la traza urbana definida desde la Colonia. Es decir, a partir de ésta, 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 hoy día conserva algunos de los rasgos que lo identifican como una zona netamente ferrocarrilera.

En la sección Cruce de Caminos, Arturo Valencia Islas nos presenta el artículo Los extranjeros en la conformación del sistema ferroviario mexicano, 1880-1914, en el que realiza un breve balance de las relaciones que las distintas compañías ferroviarias que se crearon en México a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX —algunas de propiedad nacional y otras construidas con capitales extranjeros— establecieron con ciudadanos de otras nacionalidades. En otras palabras, el enorme



volumen de capital necesario para la construcción del sistema ferroviario mexicano demandó la participación de empresarios ferroviarios de otros países, particularmente de Estados Unidos, así como la negociación con banqueros, accionistas y tenedores de bonos, principalmente estadounidenses y europeos. Incluso, durante la etapa constructiva y luego en la fase de operación de las líneas, las compañías necesitaron de trabajadores para el tendido de vías, así como técnicos, inspectores y administradores, que debido a su carácter específico fueron traídos de otras naciones, lo mismo que la tecnología para la operación del nuevo medio de transporte. Por tanto, las empresas ferroviarias estuvieron en continuo contacto con fabricantes y proveedores de diversos países.

En la sección Silbatos y palabras, les presentamos la crónica de la inauguración del ramal Apizaco a Puebla que publicó el periódico Ibérica y que apareció en El Libre Pensador, Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Puebla, el jueves 23 de septiembre de 1869. Mientras que en nuestra sección Vida Ferrocarrilera, Patricio Juárez Lucas, jefe de Departamento del Archivo Histórico, nos comparte la entrevista que realizó a Armando Rugerio Hernández, extrabajador de los Ferrocarriles Nacionales de México.

En la sección Archivos documentales y de bienes se anexan los listados de bienes documentales de los acervos resguardados en el Archivo Histórico, Biblioteca Especializada, Fototeca y Planoteca. Se incluye, además, la cédula de registro de Bienes Muebles Históricos, que en esta ocasión corresponde a la Luz de bengala, la cual se encuentra depositada para su resguardo en el Almacén de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.



ESTACIONES

El papel de las estaciones del ferrocarril en la ciudad de México del siglo XIX

The role of train terminals on the city expansion of xix century

Mauricio Ibarra Deras^{*}
Teresa Becerril Sánchez^{**}

Resumen

El artículo aborda el proceso en el que las estaciones ferroviarias perdieron su condición periférica, hacia finales del siglo XIX, para convertirse en auténticos focos de atracción urbana, cuando quedaron inmersas dentro de los límites de la ciudad formal. A partir de ahí se derivaron impactos visibles sobre la estructura de la ciudad, como la fundación de nuevos asentamientos asociados a la actividad que emanaba de la vida ferroviaria. En el caso de la Ciudad de México, si bien no todos los nuevos fraccionamientos de esa época deben su existencia al ferrocarril, algunos, como las colonias Santa María la Ribera y Guerrero, sí fueron sujeto de la influencia directa de la estación Buenavista, efecto que, es preciso decir, se presentará de manera diferenciada en cada uno de estos asentamientos, tal como lo evidencia la cartografía de la segunda mitad del siglo XIX.

Palabras clave: estaciones ferroviarias, ciudad, proceso urbano, nuevos asentamientos.

Abstract

The article deals with the process in which the railway stations lost their peripheral condition, towards the end of the 19th century, to become authentic centers of urban attraction, when they were already immersed within the limits of the formal city. From now on, visible impacts on the structure of the city were derived; like the foundation of new settlements associated with the activity emanating from railway life. In the case of Mexico City, although not all the new subdivisions of that era owe their existence to the railroad, some of them, such as *colonias* Santa María la Ribera and Guerrero, were subject to the direct influence of the Buenavista station, an effect that must be said, will be different in each of these settlements, as evidenced by the cartography of the second half of the nineteenth century.

Contexto en el que surgen las estaciones del ferrocarril

A mitad del siglo XIX, el desarrollo de la nueva herramienta tecnológica para la movilidad, es decir, el ferrocarril, cifraba su funcionamiento en torno a tres componentes básicos: las máquinas, las vías y las estaciones. Estas últimas representaban tanto el destino a donde se dirigían los viajes del tren, como el sitio desde donde se embarcaba a pasajeros y carga, con destino a otra ciudad (a otra estación). Dada su importancia, las estaciones resultaron desde un principio un elemento clave en la estructuración de las ciudades, de ahí que un dilema inicial consistió en decidir dónde ubicar estas instalaciones, ya que el ferrocarril representaba en esencia una tecnología disruptiva



¹ de ruidos y humos, que no encajaba dentro del orden urbano hasta entonces establecido.

Sin embargo, el ferrocarril también requería de cercanía física con la propia ciudad, ya que ahí se asentaban muchas de las fábricas, almacenes y mercados, que eran los destinatarios de las materias primas y los productos que transportaba el tren. De igual modo, era importante atender al creciente número de pasajeros de este transporte, para quienes la proximidad con sus destinos finales en la ciudad resultaba un asunto crucial. Esta condición contradictoria, que demandaba lejanía y cercanía al mismo tiempo, iba a determinar la localización de un gran número de estaciones, y de paso vendría a esbozar el papel futuro que estos elementos de infraestructura jugarían respecto de los procesos de expansión, crecimiento y estructuración de las ciudades en el siglo XIX.

Una buena proporción de estas urbes ubicaron las estaciones en lugares a cierta distancia del casco urbano, en donde había disponibilidad de espacio, a la vez que lograban que no se encontraran tan alejadas de la propia ciudad, lo que les permitía contar con un acceso relativamente eficiente, por medio del transporte que entonces era de uso común, como las carretas, y posteriormente, los tranvías tirados por mulas.

Es así como las primeras estaciones tendieron a localizarse en las periferias urbanas cercanas, protegiendo con ello a la ciudad de la tecnología ferroviaria caracterizada, como se ha dicho, por estridentes ruidos y humos, mientras que al establecerlas en sitios extramuros también se posibilitaba la ocupación de considerables extensiones de espacio, demandadas por esta tecnología, espacio del que no se disponía en la hasta entonces compacta configuración de las ciudades decimonónicas.

Inicialmente, esta localización periférica de las estaciones del ferrocarril no fue percibida como una amenaza para la primacía de la propia ciudad. Las funciones y actividades que se llevaban a cabo en el viejo casco urbano continuaron desarrollándose de manera más o menos habitual, sin que las estaciones fueran vistas como una competencia que desafiara el rol dominante ejercido por la ciudad central. Muy por el contrario, se vio a las terminales ferroviarias como algo distante, ajeno y que guardaba poca relación con las actividades y funciones del antiguo centro urbano.² Sin embargo, sólo tendrán que pasar unos pocos años antes de que se comience a generar una tensión con la ciudad central, debido fundamentalmente a la creciente importancia económica y comercial del ferrocarril y a las actividades que se van a derivar de la vida ferroviaria, sobre todo alrededor de las estaciones.

La distancia física que separaba a la estación de la ciudad era un espacio de transición, concebido como barrera, que en un principio permaneció desocupado. Empero, la citada “ubicación periférica” de las estaciones será tan sólo una condición temporal, ya que el nuevo desequilibrio



generado entre estación y ciudad central tenderá a ser atenuado, al ponerse en marcha dos tipos de procesos urbanos, que involucrarán a este espacio de transición.

A) El primero buscará “acercar” la estación del ferrocarril a la ciudad central, mediante el trazo de nuevas y rectas vías de comunicación. De manera análoga a como el tren lo había hecho, al conectar distintas ciudades comprimiendo el territorio nacional y alterando las tradicionales relaciones espaciotemporales,³ los bulevares vendrán a servir de herramientas de conexión entre estación y ciudad central,⁴ introduciendo con ello una nueva forma de interacción territorial entre el centro y su periferia, favoreciendo el papel desarrollado por las estaciones, como focos de atracción urbana.

El espacio vacío dejado entre la ciudad y la estación no sólo facilitará el trazo recto de las amplias avenidas, cuyo propósito principal será dar continuidad al tránsito proveniente del ferrocarril, en dirección del viejo casco urbano. Estos bulevares vendrán a jugar también un papel determinante, al servir de guía física sobre la que se estructurará, en buena medida, la expansión de la ciudad del siglo XIX. Ante la necesidad de acomodar más población y alojar nuevas actividades, ésta verá en las estaciones del ferrocarril una suerte de potentes imanes, que en muchas ocasiones lograron atraer el rumbo del crecimiento hacia donde se orientó el desarrollo urbano.

B) El segundo proceso, merced al cual se verá reducida la tensión entre el centro y la estación periférica del ferrocarril, será el inevitable crecimiento y expansión de la propia ciudad que, al ocupar los espacios vacíos dejados con relación a la estación, lo hará en gran medida alrededor de o a lo largo de las rectas avenidas trazadas previamente. Allí tendrá lugar mucho del desarrollo de la urbe.⁵

Así pues, la “ubicación periférica” de las estaciones, en correlación con los amplios y rectos trazos urbanos que se extienden sin obstáculo sobre terrenos desocupados, conectando a la ciudad con la nueva infraestructura del ferrocarril, constituye un elemento explicativo fundamental que ayuda a entender cómo aquellas ciudades, en las que el ferrocarril desempeñó una función de primer orden para las actividades comerciales, industriales y de traslado de pasajeros, trazaron una nueva estructura urbana sobre la que literalmente montaron una parte significativa de su desarrollo y expansión, en la cual las estaciones jugaron señaladamente el papel de atracción, hacia donde se dirigió mucho de ese crecimiento llenando paulatinamente los espacios vacíos, que paradójicamente habían servido de barrera entre la ciudad y el ferrocarril (ver figura 1).



De esta manera, los dos procesos urbanos en cuestión no hicieron sino invertir el papel que originalmente tuvieron los centros ferroviarios, que pasaron de ser vistos como una amenaza tecnológica contra la que había que proteger a la ciudad, a verdaderos focos de atracción, que acabaron por aglutinar a su alrededor mucha de la actividad comercial e industrial que se desarrollaba en la ciudad, lo que a su vez impulsó el establecimiento de nuevos asentamientos en sus proximidades.

Figura 1



Imagen que ilustra la ubicación periférica de las estaciones del ferrocarril a mitad del siglo XIX y las nuevas avenidas que serán trazadas para conectar a estas instalaciones con el viejo casco urbano. En menos de medio siglo esta condición periférica habrá desaparecido y las estaciones emergerán como centros de actividad enclavados dentro de la misma ciudad. El gran espacio vacío que entonces rodeaba a la ciudad será rápidamente ocupado por la expansión urbana.⁶

Las estaciones del ferrocarril se consolidan como nodos urbanos

Hacia comienzos del siglo XX, las estaciones se encuentran prácticamente dentro de los límites de la ciudad formal. Como nodos de desarrollo urbano, han conseguido atraer a su alrededor a múltiples actividades comerciales e industriales, así como también a buena parte del crecimiento urbano. La transición del siglo XIX al XX relata la historia urbana en la que estas instalaciones perdieron su condición periférica y en contraste se fueron consolidando como atractivos nodos urbanos, pero inmersos ya en la propia ciudad y concentrando en sus alrededores una rica mezcla de funciones, actividades, inversiones y población, principalmente obrera, con lo que vinieron, ahora sí, a desafiar el papel dominante de la vieja ciudad central.

Una vez que las estaciones comenzaron a ser vistas como nuevos centros de actividad, y en la medida que fueron convirtiéndose en parte importante de los cambios en la estructura urbana, las repercusiones pudieron ser percibidas claramente, en términos del incremento en los valores de la tierra, una vez que este servicio fue introducido. De acuerdo con Kellett, “el ferrocarril actuó como el factor más potente sobre el mercado urbano de la tierra en el siglo XIX”.⁷

En este contexto, fueron las proximidades de las estaciones las que experimentaron este impacto de manera directa. Hacia allá se dirigieron las inversiones inmobiliarias; al haber disponibilidad de espacio los especuladores adquirieron los terrenos aledaños y planearon nuevos desarrollos.⁸



Claramente veían en el tren –y la actividad que ahí se estaba generando– un fuerte atractivo, por lo que no tardaron mucho tiempo en comprar grandes extensiones, en las que aparecieron nuevos asentamientos que se desarrollaron vertiginosamente.

La transición de Buenavista: de estación periférica a un importante nodo ferroviario en la Ciudad de México

Es fundamental subrayar el marco histórico en el que la Ciudad de México se convirtió en el centro ferroviario más importante del país, durante la segunda mitad del siglo XIX, y de cómo a su vez la estación Buenavista, asentada en su periferia norponiente de entonces, comenzará a concentrar muchas de las operaciones del sistema ferroviario nacional a partir de 1873, cuando se puso en marcha en ese sitio la estación del Ferrocarril Mexicano, que conectaba a México con Veracruz.

Hacia 1884-88, con la entrada en funcionamiento de la estación del Ferrocarril Central, justo al lado de la estación del Ferrocarril Mexicano, se confirmó la tendencia a la concentración de los servicios y operaciones ferroviarios en Buenavista. De aquí salían o llegaban los ferrocarriles de las principales rutas del país, que comunicaban a la Ciudad de México con Veracruz, por un lado y por el otro, con la frontera norte, donde hacían conexión con el sistema ferroviario de Estados Unidos.

La importancia adquirida por el nodo ferroviario de Buenavista impactaría la estructura urbana de la Ciudad de México, al buscar establecer las condiciones necesarias para el soporte de las crecientes actividades que ahí se desarrollaban, así como para albergar a los trabajadores vinculados a las labores ferroviarias. Fue así como se hizo necesario el establecimiento de nuevas colonias, principalmente en las inmediaciones de la propia estación, dado que la proximidad, como hemos visto, era una variable indispensable en la relación tren-ciudad. “...a partir de la edificación de la estación Buenavista, este símbolo de modernidad atrajo a numerosos grupos de pobladores que vivieron durante décadas del trabajo, comercio y nuevas necesidades de las compañías del tren”.⁹

Las dos colonias vecinas, Santa María la Ribera y Guerrero, una ya existente y la otra fundada a partir del establecimiento de la estación, representaron los ámbitos urbanos en donde se vieron reflejados de manera directa los impactos que se derivaban de la puesta en marcha de Buenavista, aunque tal como se verá más adelante, ello sucederá de manera diferenciada en cada uno de esos dos asentamientos vecinos.

Es de esta manera que la estación principal del ferrocarril en la Ciudad de México dejó de ser un elemento urbano de localización periférica, para insertarse en el ámbito de la expansión de la propia ciudad. Por tanto, comenzó a influir directamente sobre aquellos territorios a su alrededor,



en donde recientemente habían sido fundados nuevos asentamientos. Refiriéndose a la relación periferia-ferrocarril y al impacto de esta relación sobre la estructura y crecimiento de la Ciudad de México, De Gortari dice:

“la construcción de las vías de ferrocarril y de tranvías en la Ciudad de México y su periferia, fue un paso fundamental en su crecimiento y contribuyó a orientarlo”.

La construcción de las estaciones de ferrocarril y tranvías fueron un atractivo en el establecimiento de nuevas colonias”.¹⁰

Previo a la llegada del ferrocarril a Buenavista dará inicio, en 1858, la expansión urbana extramuros en el poniente de la Ciudad de México, con la fundación de la colonia de los Arquitectos. Casi simultáneamente se establecerá la colonia Santa María la Ribera, justo al lado de la estación del ferrocarril México-Veracruz. Posteriormente, en 1874, vendrá la colonia Guerrero, casi simultáneamente con la llegada del Ferrocarril Mexicano a Buenavista, en su vecindad oriente, en donde había disponibilidad de terrenos, para fundar “la primera colonia obrera modelo”,¹¹ pensada por Rafael Martínez de la Torre.

Santa María la Ribera y la colonia Guerrero: una relación diferenciada con la estación Buenavista

Es preciso admitir que, durante la segunda mitad del siglo XIX, la fundación de una gran parte de las nuevas colonias en la periferia de la Ciudad de México fue una consecuencia atribuible a múltiples causas. Sin embargo, dentro de esta variedad de razones, es oportuno señalar que las estaciones del ferrocarril pudieron haber influido en la localización de algunas de ellas. En ese sentido, existen elementos que permiten determinar que existió una relación directa de causa-efecto entre la estación Buenavista y las colonias que constituyan su entorno inmediato, particularmente con la colonia Guerrero, a partir de que la misma entró en funcionamiento en 1873. En este caso, hay desde su origen un claro reconocimiento a sus raíces indígenas, así como a su vocación popular, que determinará en mucho el tipo de relación que habrá de establecer con la estación:

“...un nuevo fraccionamiento podría ser desarrollado redituablemente, para albergar a aquellos que trabajaban no sólo en los patios de ferrocarriles, sino también en las actividades comerciales, industriales, de transporte y almacenaje, que se asociaban con el movimiento de personas y bienes a través de la más importante estación y de la Aduana, localizada justo al norte de la nueva colonia Guerrero”.¹²

La colonia Guerrero fue concebida en función de los bajos estratos sociales, no obstante, su trazo derivó de una iniciativa de planeación formal, que plasmó una estructura urbana reticular, con manzanas bien trazadas y calles anchas, de acuerdo con el plan de Rincón y Miranda,¹³ pero en la que también, es cierto, la planeación permaneció tan sólo a ese nivel, sin llegar a ofrecer los



servicios básicos necesarios. En consecuencia, sólo una población de indígenas, migrantes y obreros estuvieron dispuestos a ocuparla en esas condiciones, como arrendatarios de quienes habían adquirido lotes con fines especulativos, al advertir la importancia de la estación Buenavista. Hay claramente una diferencia sustancial en comparación con la otra colonia vecina, la Santa María la Ribera, pues en ésta sus fundadores preveían el establecimiento de un fraccionamiento campestre, destinado a las clases acomodadas de la ciudad, que no tenía relación alguna, al menos en un inicio, con las actividades derivadas de las estaciones del tren. Una razón importante estriba en que su establecimiento, en 1856, antecedió con casi una década al de las instalaciones ferroviarias de Buenavista, cuando los hermanos Flores solicitaron permiso para subdividir su Rancho de Santa María de la Ribera, teniendo en mente un fraccionamiento para “casas de campo, con jardín al frente” y organizado bajo un esquema reticular, con una plaza en el centro.¹⁴

Quedaba claro que en el origen de ambas colonias había intenciones distintas y que su futuro desarrollo dependería en buena medida de sus respectivas características; por tanto, cada una de ellas habría de establecer una relación muy específica con la estación Buenavista. A pesar de que las dos colonias se situaban en ambas colindancias de la instalación ferroviaria, la influencia e impactos sobre las mismas se produjo de manera bastante diferenciada. La colonia Santa María la Ribera demoró un largo lapso de tiempo en ser habitada, en contraste con la colonia Guerrero, que ciertamente tuvo una ocupación y desarrollo vertiginosos, como dice María Dolores Morales:

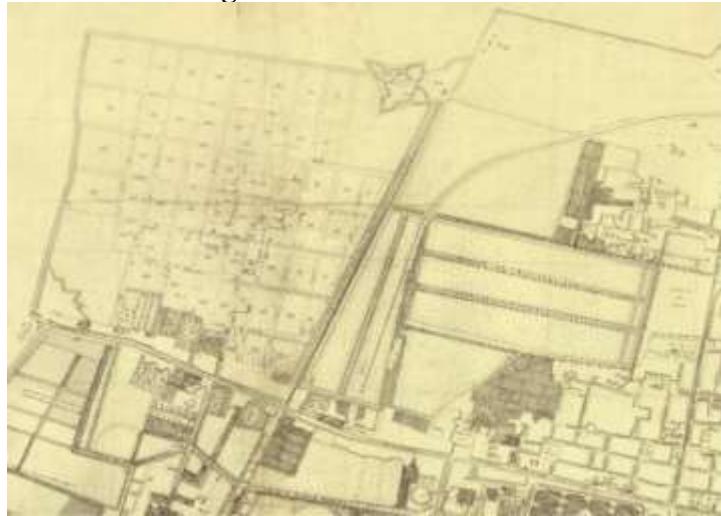
“Ésta fue la primera colonia de la Ciudad de México que atrajo población rápidamente. En 1877, a los tres años de su fundación, tenía ya 10,000 habitantes que vivían en alrededor de 800 casas, mientras que la población de colonias fundadas veinte años antes, como la de los Arquitectos y Santa María, era aún muy escasa”.¹⁵

La colonia Guerrero y la estación Buenavista en los planos del siglo XIX

En este punto, la utilización de la cartografía se revela como un instrumento clave para entender la evolución de este sector de la ciudad, así como el desarrollo particular de las colonias estudiadas, como ámbitos de influencia inmediata de la estación Buenavista. El análisis de estas imágenes, en conjunto con la literatura existente, permite aproximarse a la comprensión de lo que aquí se ha insistido, como un proceso que abarca la transición de la ubicación periférica de las estaciones hasta quedar inmersas en la ciudad, y a partir de ahí analizar la relación de causa-efecto entre la estación Buenavista y su entorno inmediato, predominantemente sobre la colonia Guerrero.

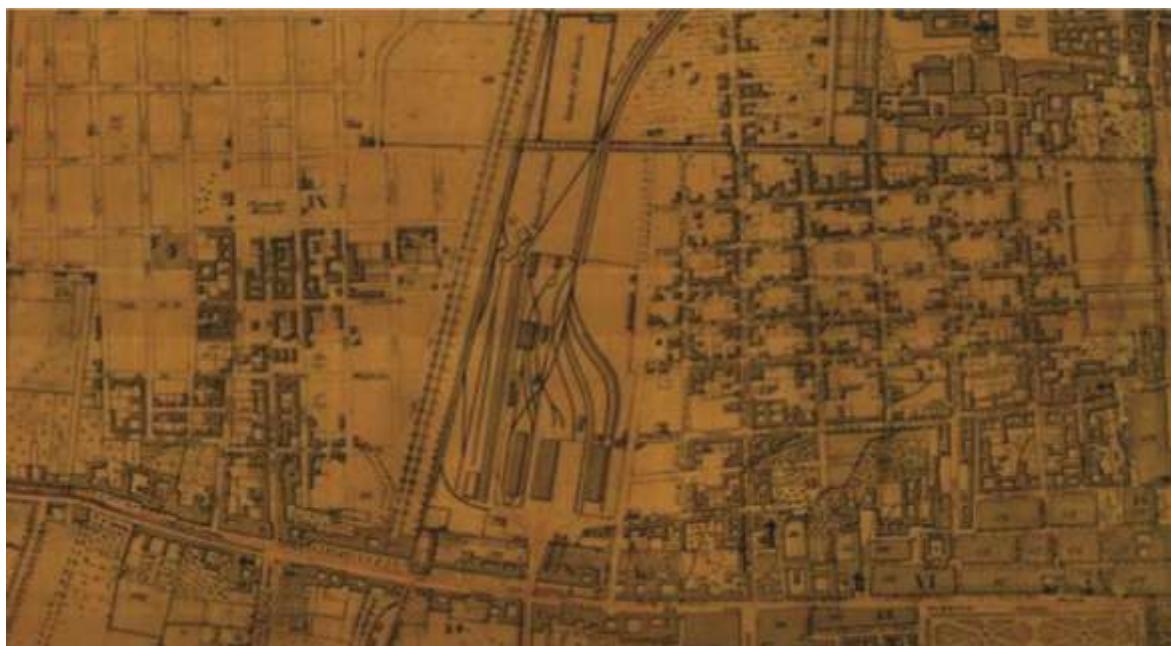


Figura 2.- Plano de 1867¹⁶



En el plano (Fig. 2) de 1867 se muestra ya el trazo de la línea del Ferrocarril Mexicano, así como un polígono que delimita parte de lo que llegará a ser la estación Buenavista (al centro). A la izquierda aparece la colonia Santa María la Ribera ya trazada y con algunas construcciones en su parte central, en tanto que en el margen derecho de la estación se observan tres franjas de terreno rectangulares y otro polígono trapezoidal hacia el sur. Todos estos terrenos están vacíos y es ahí donde se establecerá la colonia Guerrero. Esta gran porción de tierra se encuentra rodeada por asentamientos indígenas (sombreados); el barrio de Los Ángeles, en el norte, el barrio de Santa María la Redonda, hacia el oriente, así como otro asentamiento que rodea a los templos de San Fernando y San Hipólito, en la parte sur, ya próximos a la Alameda, en las orillas de lo que entonces era la Ciudad de México.

Figura 3.- Plano de 1881¹⁷





En la imagen (Figura 3) de 1881, ocho años después de haberse establecido la primera estación del Ferrocarril Mexicano, se observa una diferencia notable en relación con el ritmo de crecimiento de la colonia Guerrero, que en apenas ocho años de existencia prácticamente tiene construcciones en todas sus manzanas (con los bordes ocupados y espacio libre en el centro). En contraste, la colonia Santa María la Ribera, a casi veinte años de su fundación, todavía muestra un ritmo lento de crecimiento; su parte central y sur aparecen un tanto más consolidadas, mientras su sector norte (más del 50 %) se encuentra sin ocupar. Prácticamente todas las manzanas que colindan con la estación y patios del ferrocarril están también sin ocupar. Para este año, la estación Buenavista muestra mayor formalidad e incluye ya los edificios del Ferrocarril Mexicano y el del Ferrocarril Central.

Figura 4.- Plano de 1885¹⁸



La imagen de 1885 (Figura 4) muestra un grado importante de densificación de la colonia Guerrero, a sólo doce años de su fundación, sobre todo si se le compara con el plano anterior, en que la ocupación de las manzanas se encontraba en un estado intermedio (bordes ocupados y espacio libre en el centro). En este plano, en cambio, se aprecia a la mayoría de las manzanas en tono oscuro, lo cual indica una ocupación total de las mismas. Nótese que, para este año, ya aparece la estación de carga al norte de la colonia Guerrero. Tan sólo en algunas partes del sector norte se muestran etapas iniciales e intermedias del proceso de ocupación; en pocos años se poblará totalmente y se densificará al mismo grado que el resto de la colonia.



Figura 5.- Plano de 1889¹⁹



Finalmente, en este plano de 1899 (Figura 5) se puede percibir que la colonia Guerrero se encuentra ya prácticamente ocupada y densificada en la casi totalidad de sus manzanas. En contraste con la Santa María la Ribera, que presenta un grado de ocupación similar a 1881, es decir, un muy bajo aumento en 18 años y con niveles de densificación muy similares a los de ese año.

Conclusiones

Lo que las fuentes nos demuestran y las imágenes nos corroboran es el hecho de que las estaciones del ferrocarril, al situarse dentro de la ciudad formal y desempeñar un papel que atrajo y estimuló el desarrollo de actividades en su entorno, requirieron para su desempeño de una estructura urbana equipada con la infraestructura que le diera soporte y en la que el factor de proximidad resultaba una variable indispensable. En este contexto es que la fundación de nuevos asentamientos, aledaños a las estaciones, pueden ser vistos como un efecto directo del emplazamiento de las terminales del ferrocarril. El caso de la Ciudad de México nos ilustra de manera particular sobre los efectos producidos por la existencia de la terminal Buenavista y el impacto que generó sobre la estructura urbana más próxima; concretamente la fundación de la colonia Guerrero como un asentamiento obrero destinado a alojar a la mano de obra que el ferrocarril requería.



El impacto del ferrocarril, sin embargo, también puede ser medido y visto desde otra perspectiva, la de otro de los asentamientos aledaños, la colonia Santa María la Ribera, cuyo origen no estaba vinculado a la introducción del ferrocarril, sino por el contrario, a las capas acomodadas, a las que se buscaba ofrecer una fracción de paraíso campestre en las afueras de la insalubre Ciudad de México de finales del siglo XIX. Al establecerse la estación del tren en su vecindad, se desalentó el crecimiento de esta nueva colonia. Los mapas de la época ilustran claramente el letargo en el que entró a partir del establecimiento de la estación Buenavista, como una muestra, quizás, de la afectación que la tecnología disruptiva asociada al ferrocarril producía sobre los asentamientos urbanos.

En un caso las clases acomodadas se retiraron del sitio, en tanto que, en el otro, para los migrantes, los indios y los obreros, los humos y ruidos pasaron a segundo término, cuando el factor de proximidad respecto de sus trabajos los hizo ocupar en un lapso vertiginoso el territorio que con esos fines había sido dispuesto para ellos en la margen oriente de la estación Buenavista.

Bibliografía

Benevolo Leonardo, *Orígenes de la urbanística moderna*, Buenos Aires, Ediciones Tekne, 1967.

Cruz Fermín, *Configuración espacial de la industria en la ciudad de México*, Ciudad de México, El Colegio de México, 2015.

De Gortari Hira y Hernández Regina, *La ciudad de México y el Distrito Federal. Una historia compartida*, Ciudad de México, Instituto Mora, 1988.

Galindo J, *Historia sumaria de la Ciudad de México*, Ciudad de México, Editora Nacional, 1925.

García Cubas Antonio, *Cuadro geográfico, estadístico, descriptivo e histórico de los Estados Unidos Mexicanos*, Ciudad de México, Oficina tip. de la Secretaría de Fomento, 1885.

Guajardo Guillermo, *Los ferrocarriles en la ciudad de México. Movilidad y abastecimiento en una gran urbe, 1860-1970*, Ciudad de México, Horizonte Ferroviario, 1^a ed., 2018.

Hall Peter, *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*, Oxford, Ediciones del Serbal, 1996.

Lira Holguer, *Disposiciones del Cabildo sobre la demarcación de suburbios en la ciudad de México en 1851*, Ciudad de México, INAH, 2018.

McMichael Carol, *The Urban development of Mexico City, 1850-1940*, 1^a ed., London, Routledge, 2002.



Morales María Dolores, *Ensayos Urbanos. La Ciudad de México en el siglo XIX.*, Ciudad de México, UAM, 1^a ed., 2011.

Ragon Michel, *Historia mundial de la Arquitectura y el Urbanismo modernos. Tomo I, Ideologías y pioneros 1800-1910*, 1^a ed., Barcelona, Ediciones Destino, 1971.

Ramírez María, *De barrio indígena a barrio obrero: Santa María Cuepopan en el centro histórico de la ciudad de México*, Ciudad de México, INAH, 2018.

Schivelbusch Wolfgang, *The Railway Journey, The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, Berkeley, University of California Press, 2014.

Soto Ángel, <https://www.milenio.com/cultura/por-que-en-mexico-vivimos-en-colonias-y-no-en-barrios>, en Milenio, México, 30 de mayo de 2018.

Tirado Gloria, *De la diligencia al motor de gasolina. El transporte en Puebla; siglo XIX y principios del XX*, 1^a ed., México DF, Educación y Cultura, 2010.

Yanes Emma, *Vida y muerte de Adelita, la novia de Acámbaro*, 1^a ed., Ciudad de México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1991.



Notas:

* Maestro en Diseño Arquitectónico por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y en Diseño Urbano por la Washington University. Actualmente es Doctorante en el Programa de Doctorado en Urbanismo en la Universidad Autónoma del Estado de México (UAEM), campus Toluca, así como profesor en el ITESM y la UAEM. Contacto: midarq99@gmail.com

** Doctora en Urbanismo por la UAEM, candidata al Sistema Nacional de Investigadores (SNI) y profesora investigadora en la UAEM. Contacto: tebecerril_3@yahoo.com.mx

¹ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, Berkeley, University of California Press, 2014, pp. 171-197

² *Ídem.*

³ *Ídem.*

⁴ Michel Ragon, *Historia mundial de la arquitectura y el urbanismo modernos. Tomo I, Ideologías y pioneros 1800-1910*, 1^a ed., Barcelona, Ediciones Destino, 1971.

⁵ *Ídem.*

⁶ Fuente: tomado de https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Jakob_Scheiner_Koeln_Vogelschauplan.jpg Acercamiento de la imagen Watercolor by Jakob Scheiner. Cologne in 1886.

⁷ Wolfgang Schivelbusch, *op, cit.*, p. 178

⁸ Peter Hall, *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*, Oxford, Ediciones del Serbal, 1996.

⁹ María Ramírez, *De barrio indígena a barrio obrero: Santa María Cuepopan en el Centro Histórico de la Ciudad de México*, Ciudad de México, INAH, 2018, p.21.

¹⁰ Hira De Gortari y Regina Hernández, *La ciudad de México y el Distrito Federal. Una historia compartida*, Ciudad de México, Instituto Mora, 1988, p.67

¹¹ Carol McMichael, *The Urban development of Mexico City, 1850-1940*, 1a ed., London, Routledge, 2002, pp. 139-169.

¹² *Ídem.*

¹³ *Ídem.*

¹⁴ *Ídem.*

¹⁵ María Dolores Morales, *Ensayos Urbanos. La Ciudad de México en el siglo XIX.*, Ciudad de México, UAM, 1^a ed., 2011, p. 365.

¹⁶ Mapoteca Orozco y Berra. Archivo Digital COYB.DF.M43.V1.0042. E.M. Sagredo, Ministerio de Fomento, Ciudad de México, 1867, esc. 1:1000.

¹⁷ Mapoteca Orozco y Berra. Archivo Digital. CGF.DF.M5.V2.0151. Ciudad de México. Comisión Geográfica Exploradora; Litografía Debray y Sucs. Editores. Esc. 1,000 varas castellanas 1,000 metros. 1881.

¹⁸ Mapoteca Orozco y Berra. Archivo Digital. COYB.DF.M44.V11.0788. Ciudad de México con División de Cuarteles. Debray Suc. Esc. 1,000 metros. 1886.

¹⁹ Mapoteca Orozco y Berra. Archivo Digital. CGF.DF.M6.V5.0325. Ciudad de México. Ramón S.N. Araluce. Henrich y Ca, Barcelona. Esc. 1: 7,500. 1899.



ESTACIONES

El papel de las estaciones del ferrocarril en la ciudad de México del siglo XIX

The role of train terminals on the city expansion of xix century

Mauricio Ibarra Deras^{*}
Teresa Becerril Sánchez^{**}

Resumen

El artículo aborda el proceso en el que las estaciones ferroviarias perdieron su condición periférica, hacia finales del siglo XIX, para convertirse en auténticos focos de atracción urbana, cuando quedaron inmersas dentro de los límites de la ciudad formal. A partir de ahí se derivaron impactos visibles sobre la estructura de la ciudad, como la fundación de nuevos asentamientos asociados a la actividad que emanaba de la vida ferroviaria. En el caso de la Ciudad de México, si bien no todos los nuevos fraccionamientos de esa época deben su existencia al ferrocarril, algunos, como las colonias Santa María la Ribera y Guerrero, sí fueron sujeto de la influencia directa de la estación Buenavista, efecto que, es preciso decir, se presentará de manera diferenciada en cada uno de estos asentamientos, tal como lo evidencia la cartografía de la segunda mitad del siglo XIX.

Palabras clave: estaciones ferroviarias, ciudad, proceso urbano, nuevos asentamientos.

Abstract

The article deals with the process in which the railway stations lost their peripheral condition, towards the end of the 19th century, to become authentic centers of urban attraction, when they were already immersed within the limits of the formal city. From now on, visible impacts on the structure of the city were derived; like the foundation of new settlements associated with the activity emanating from railway life. In the case of Mexico City, although not all the new subdivisions of that era owe their existence to the railroad, some of them, such as *colonias* Santa María la Ribera and Guerrero, were subject to the direct influence of the Buenavista station, an effect that must be said, will be different in each of these settlements, as evidenced by the cartography of the second half of the nineteenth century.

Contexto en el que surgen las estaciones del ferrocarril

A mitad del siglo XIX, el desarrollo de la nueva herramienta tecnológica para la movilidad, es decir, el ferrocarril, cifraba su funcionamiento en torno a tres componentes básicos: las máquinas, las vías y las estaciones. Estas últimas representaban tanto el destino a donde se dirigían los viajes del tren, como el sitio desde donde se embarcaba a pasajeros y carga, con destino a otra ciudad (a otra estación). Dada su importancia, las estaciones resultaron desde un principio un elemento clave en la estructuración de las ciudades, de ahí que un dilema inicial consistió en decidir dónde ubicar estas instalaciones, ya que el ferrocarril representaba en esencia una tecnología disruptiva



¹ de ruidos y humos, que no encajaba dentro del orden urbano hasta entonces establecido.

Sin embargo, el ferrocarril también requería de cercanía física con la propia ciudad, ya que ahí se asentaban muchas de las fábricas, almacenes y mercados, que eran los destinatarios de las materias primas y los productos que transportaba el tren. De igual modo, era importante atender al creciente número de pasajeros de este transporte, para quienes la proximidad con sus destinos finales en la ciudad resultaba un asunto crucial. Esta condición contradictoria, que demandaba lejanía y cercanía al mismo tiempo, iba a determinar la localización de un gran número de estaciones, y de paso vendría a esbozar el papel futuro que estos elementos de infraestructura jugarían respecto de los procesos de expansión, crecimiento y estructuración de las ciudades en el siglo XIX.

Una buena proporción de estas urbes ubicaron las estaciones en lugares a cierta distancia del casco urbano, en donde había disponibilidad de espacio, a la vez que lograban que no se encontraran tan alejadas de la propia ciudad, lo que les permitía contar con un acceso relativamente eficiente, por medio del transporte que entonces era de uso común, como las carretas, y posteriormente, los tranvías tirados por mulas.

Es así como las primeras estaciones tendieron a localizarse en las periferias urbanas cercanas, protegiendo con ello a la ciudad de la tecnología ferroviaria caracterizada, como se ha dicho, por estridentes ruidos y humos, mientras que al establecerlas en sitios extramuros también se posibilitaba la ocupación de considerables extensiones de espacio, demandadas por esta tecnología, espacio del que no se disponía en la hasta entonces compacta configuración de las ciudades decimonónicas.

Inicialmente, esta localización periférica de las estaciones del ferrocarril no fue percibida como una amenaza para la primacía de la propia ciudad. Las funciones y actividades que se llevaban a cabo en el viejo casco urbano continuaron desarrollándose de manera más o menos habitual, sin que las estaciones fueran vistas como una competencia que desafiara el rol dominante ejercido por la ciudad central. Muy por el contrario, se vio a las terminales ferroviarias como algo distante, ajeno y que guardaba poca relación con las actividades y funciones del antiguo centro urbano.² Sin embargo, sólo tendrán que pasar unos pocos años antes de que se comience a generar una tensión con la ciudad central, debido fundamentalmente a la creciente importancia económica y comercial del ferrocarril y a las actividades que se van a derivar de la vida ferroviaria, sobre todo alrededor de las estaciones.

La distancia física que separaba a la estación de la ciudad era un espacio de transición, concebido como barrera, que en un principio permaneció desocupado. Empero, la citada “ubicación periférica” de las estaciones será tan sólo una condición temporal, ya que el nuevo desequilibrio



generado entre estación y ciudad central tenderá a ser atenuado, al ponerse en marcha dos tipos de procesos urbanos, que involucrarán a este espacio de transición.

A) El primero buscará “acercar” la estación del ferrocarril a la ciudad central, mediante el trazo de nuevas y rectas vías de comunicación. De manera análoga a como el tren lo había hecho, al conectar distintas ciudades comprimiendo el territorio nacional y alterando las tradicionales relaciones espaciotemporales,³ los bulevares vendrán a servir de herramientas de conexión entre estación y ciudad central,⁴ introduciendo con ello una nueva forma de interacción territorial entre el centro y su periferia, favoreciendo el papel desarrollado por las estaciones, como focos de atracción urbana.

El espacio vacío dejado entre la ciudad y la estación no sólo facilitará el trazo recto de las amplias avenidas, cuyo propósito principal será dar continuidad al tránsito proveniente del ferrocarril, en dirección del viejo casco urbano. Estos bulevares vendrán a jugar también un papel determinante, al servir de guía física sobre la que se estructurará, en buena medida, la expansión de la ciudad del siglo XIX. Ante la necesidad de acomodar más población y alojar nuevas actividades, ésta verá en las estaciones del ferrocarril una suerte de potentes imanes, que en muchas ocasiones lograron atraer el rumbo del crecimiento hacia donde se orientó el desarrollo urbano.

B) El segundo proceso, merced al cual se verá reducida la tensión entre el centro y la estación periférica del ferrocarril, será el inevitable crecimiento y expansión de la propia ciudad que, al ocupar los espacios vacíos dejados con relación a la estación, lo hará en gran medida alrededor de o a lo largo de las rectas avenidas trazadas previamente. Allí tendrá lugar mucho del desarrollo de la urbe.⁵

Así pues, la “ubicación periférica” de las estaciones, en correlación con los amplios y rectos trazos urbanos que se extienden sin obstáculo sobre terrenos desocupados, conectando a la ciudad con la nueva infraestructura del ferrocarril, constituye un elemento explicativo fundamental que ayuda a entender cómo aquellas ciudades, en las que el ferrocarril desempeñó una función de primer orden para las actividades comerciales, industriales y de traslado de pasajeros, trazaron una nueva estructura urbana sobre la que literalmente montaron una parte significativa de su desarrollo y expansión, en la cual las estaciones jugaron señaladamente el papel de atracción, hacia donde se dirigió mucho de ese crecimiento llenando paulatinamente los espacios vacíos, que paradójicamente habían servido de barrera entre la ciudad y el ferrocarril (ver figura 1).



De esta manera, los dos procesos urbanos en cuestión no hicieron sino invertir el papel que originalmente tuvieron los centros ferroviarios, que pasaron de ser vistos como una amenaza tecnológica contra la que había que proteger a la ciudad, a verdaderos focos de atracción, que acabaron por aglutinar a su alrededor mucha de la actividad comercial e industrial que se desarrollaba en la ciudad, lo que a su vez impulsó el establecimiento de nuevos asentamientos en sus proximidades.

Figura 1



Imagen que ilustra la ubicación periférica de las estaciones del ferrocarril a mitad del siglo XIX y las nuevas avenidas que serán trazadas para conectar a estas instalaciones con el viejo casco urbano. En menos de medio siglo esta condición periférica habrá desaparecido y las estaciones emergerán como centros de actividad enclavados dentro de la misma ciudad. El gran espacio vacío que entonces rodeaba a la ciudad será rápidamente ocupado por la expansión urbana.⁶

Las estaciones del ferrocarril se consolidan como nodos urbanos

Hacia comienzos del siglo XX, las estaciones se encuentran prácticamente dentro de los límites de la ciudad formal. Como nodos de desarrollo urbano, han conseguido atraer a su alrededor a múltiples actividades comerciales e industriales, así como también a buena parte del crecimiento urbano. La transición del siglo XIX al XX relata la historia urbana en la que estas instalaciones perdieron su condición periférica y en contraste se fueron consolidando como atractivos nodos urbanos, pero inmersos ya en la propia ciudad y concentrando en sus alrededores una rica mezcla de funciones, actividades, inversiones y población, principalmente obrera, con lo que vinieron, ahora sí, a desafiar el papel dominante de la vieja ciudad central.

Una vez que las estaciones comenzaron a ser vistas como nuevos centros de actividad, y en la medida que fueron convirtiéndose en parte importante de los cambios en la estructura urbana, las repercusiones pudieron ser percibidas claramente, en términos del incremento en los valores de la tierra, una vez que este servicio fue introducido. De acuerdo con Kellett, “el ferrocarril actuó como el factor más potente sobre el mercado urbano de la tierra en el siglo XIX”.⁷

En este contexto, fueron las proximidades de las estaciones las que experimentaron este impacto de manera directa. Hacia allá se dirigieron las inversiones inmobiliarias; al haber disponibilidad de espacio los especuladores adquirieron los terrenos aledaños y planearon nuevos desarrollos.⁸



Claramente veían en el tren –y la actividad que ahí se estaba generando– un fuerte atractivo, por lo que no tardaron mucho tiempo en comprar grandes extensiones, en las que aparecieron nuevos asentamientos que se desarrollaron vertiginosamente.

La transición de Buenavista: de estación periférica a un importante nodo ferroviario en la Ciudad de México

Es fundamental subrayar el marco histórico en el que la Ciudad de México se convirtió en el centro ferroviario más importante del país, durante la segunda mitad del siglo XIX, y de cómo a su vez la estación Buenavista, asentada en su periferia norponiente de entonces, comenzará a concentrar muchas de las operaciones del sistema ferroviario nacional a partir de 1873, cuando se puso en marcha en ese sitio la estación del Ferrocarril Mexicano, que conectaba a México con Veracruz.

Hacia 1884-88, con la entrada en funcionamiento de la estación del Ferrocarril Central, justo al lado de la estación del Ferrocarril Mexicano, se confirmó la tendencia a la concentración de los servicios y operaciones ferroviarios en Buenavista. De aquí salían o llegaban los ferrocarriles de las principales rutas del país, que comunicaban a la Ciudad de México con Veracruz, por un lado y por el otro, con la frontera norte, donde hacían conexión con el sistema ferroviario de Estados Unidos.

La importancia adquirida por el nodo ferroviario de Buenavista impactaría la estructura urbana de la Ciudad de México, al buscar establecer las condiciones necesarias para el soporte de las crecientes actividades que ahí se desarrollaban, así como para albergar a los trabajadores vinculados a las labores ferroviarias. Fue así como se hizo necesario el establecimiento de nuevas colonias, principalmente en las inmediaciones de la propia estación, dado que la proximidad, como hemos visto, era una variable indispensable en la relación tren-ciudad. “...a partir de la edificación de la estación Buenavista, este símbolo de modernidad atrajo a numerosos grupos de pobladores que vivieron durante décadas del trabajo, comercio y nuevas necesidades de las compañías del tren”.⁹

Las dos colonias vecinas, Santa María la Ribera y Guerrero, una ya existente y la otra fundada a partir del establecimiento de la estación, representaron los ámbitos urbanos en donde se vieron reflejados de manera directa los impactos que se derivaban de la puesta en marcha de Buenavista, aunque tal como se verá más adelante, ello sucederá de manera diferenciada en cada uno de esos dos asentamientos vecinos.

Es de esta manera que la estación principal del ferrocarril en la Ciudad de México dejó de ser un elemento urbano de localización periférica, para insertarse en el ámbito de la expansión de la propia ciudad. Por tanto, comenzó a influir directamente sobre aquellos territorios a su alrededor,



en donde recientemente habían sido fundados nuevos asentamientos. Refiriéndose a la relación periferia-ferrocarril y al impacto de esta relación sobre la estructura y crecimiento de la Ciudad de México, De Gortari dice:

“la construcción de las vías de ferrocarril y de tranvías en la Ciudad de México y su periferia, fue un paso fundamental en su crecimiento y contribuyó a orientarlo”.

La construcción de las estaciones de ferrocarril y tranvías fueron un atractivo en el establecimiento de nuevas colonias”.¹⁰

Previo a la llegada del ferrocarril a Buenavista dará inicio, en 1858, la expansión urbana extramuros en el poniente de la Ciudad de México, con la fundación de la colonia de los Arquitectos. Casi simultáneamente se establecerá la colonia Santa María la Ribera, justo al lado de la estación del ferrocarril México-Veracruz. Posteriormente, en 1874, vendrá la colonia Guerrero, casi simultáneamente con la llegada del Ferrocarril Mexicano a Buenavista, en su vecindad oriente, en donde había disponibilidad de terrenos, para fundar “la primera colonia obrera modelo”,¹¹ pensada por Rafael Martínez de la Torre.

Santa María la Ribera y la colonia Guerrero: una relación diferenciada con la estación Buenavista

Es preciso admitir que, durante la segunda mitad del siglo XIX, la fundación de una gran parte de las nuevas colonias en la periferia de la Ciudad de México fue una consecuencia atribuible a múltiples causas. Sin embargo, dentro de esta variedad de razones, es oportuno señalar que las estaciones del ferrocarril pudieron haber influido en la localización de algunas de ellas. En ese sentido, existen elementos que permiten determinar que existió una relación directa de causa-efecto entre la estación Buenavista y las colonias que constituyan su entorno inmediato, particularmente con la colonia Guerrero, a partir de que la misma entró en funcionamiento en 1873. En este caso, hay desde su origen un claro reconocimiento a sus raíces indígenas, así como a su vocación popular, que determinará en mucho el tipo de relación que habrá de establecer con la estación:

“...un nuevo fraccionamiento podría ser desarrollado redituablemente, para albergar a aquellos que trabajaban no sólo en los patios de ferrocarriles, sino también en las actividades comerciales, industriales, de transporte y almacenaje, que se asociaban con el movimiento de personas y bienes a través de la más importante estación y de la Aduana, localizada justo al norte de la nueva colonia Guerrero”.¹²

La colonia Guerrero fue concebida en función de los bajos estratos sociales, no obstante, su trazo derivó de una iniciativa de planeación formal, que plasmó una estructura urbana reticular, con manzanas bien trazadas y calles anchas, de acuerdo con el plan de Rincón y Miranda,¹³ pero en la que también, es cierto, la planeación permaneció tan sólo a ese nivel, sin llegar a ofrecer los



servicios básicos necesarios. En consecuencia, sólo una población de indígenas, migrantes y obreros estuvieron dispuestos a ocuparla en esas condiciones, como arrendatarios de quienes habían adquirido lotes con fines especulativos, al advertir la importancia de la estación Buenavista. Hay claramente una diferencia sustancial en comparación con la otra colonia vecina, la Santa María la Ribera, pues en ésta sus fundadores preveían el establecimiento de un fraccionamiento campestre, destinado a las clases acomodadas de la ciudad, que no tenía relación alguna, al menos en un inicio, con las actividades derivadas de las estaciones del tren. Una razón importante estriba en que su establecimiento, en 1856, antecedió con casi una década al de las instalaciones ferroviarias de Buenavista, cuando los hermanos Flores solicitaron permiso para subdividir su Rancho de Santa María de la Ribera, teniendo en mente un fraccionamiento para “casas de campo, con jardín al frente” y organizado bajo un esquema reticular, con una plaza en el centro.¹⁴

Quedaba claro que en el origen de ambas colonias había intenciones distintas y que su futuro desarrollo dependería en buena medida de sus respectivas características; por tanto, cada una de ellas habría de establecer una relación muy específica con la estación Buenavista. A pesar de que las dos colonias se situaban en ambas colindancias de la instalación ferroviaria, la influencia e impactos sobre las mismas se produjo de manera bastante diferenciada. La colonia Santa María la Ribera demoró un largo lapso de tiempo en ser habitada, en contraste con la colonia Guerrero, que ciertamente tuvo una ocupación y desarrollo vertiginosos, como dice María Dolores Morales:

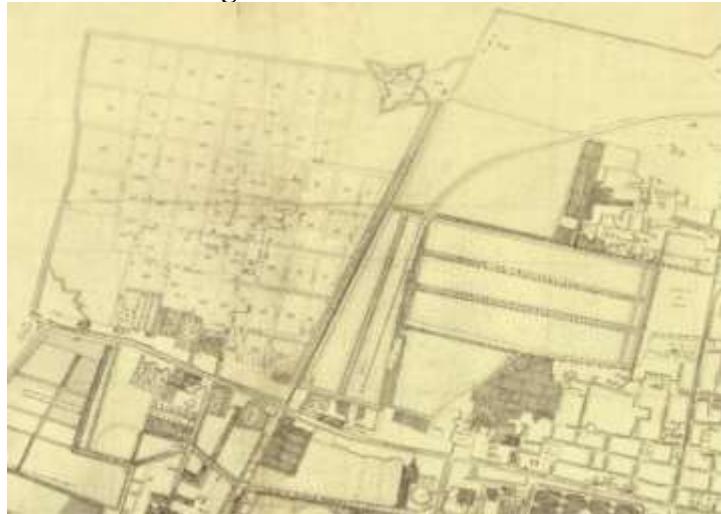
“Ésta fue la primera colonia de la Ciudad de México que atrajo población rápidamente. En 1877, a los tres años de su fundación, tenía ya 10,000 habitantes que vivían en alrededor de 800 casas, mientras que la población de colonias fundadas veinte años antes, como la de los Arquitectos y Santa María, era aún muy escasa”.¹⁵

La colonia Guerrero y la estación Buenavista en los planos del siglo XIX

En este punto, la utilización de la cartografía se revela como un instrumento clave para entender la evolución de este sector de la ciudad, así como el desarrollo particular de las colonias estudiadas, como ámbitos de influencia inmediata de la estación Buenavista. El análisis de estas imágenes, en conjunto con la literatura existente, permite aproximarse a la comprensión de lo que aquí se ha insistido, como un proceso que abarca la transición de la ubicación periférica de las estaciones hasta quedar inmersas en la ciudad, y a partir de ahí analizar la relación de causa-efecto entre la estación Buenavista y su entorno inmediato, predominantemente sobre la colonia Guerrero.

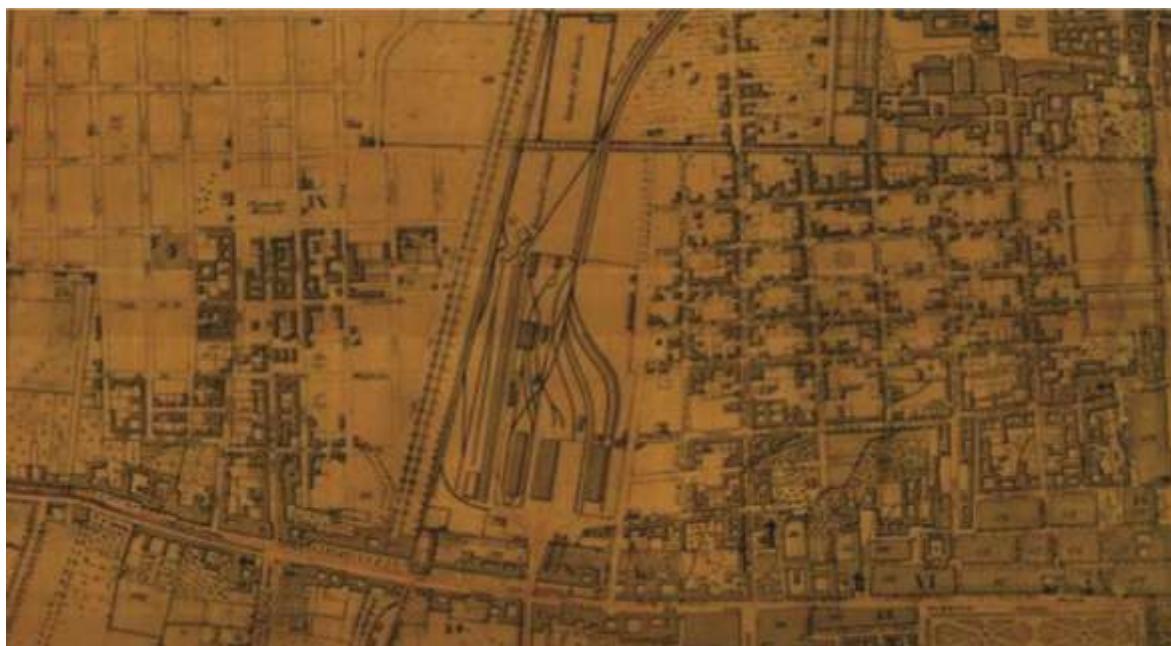


Figura 2.- Plano de 1867¹⁶



En el plano (Fig. 2) de 1867 se muestra ya el trazo de la línea del Ferrocarril Mexicano, así como un polígono que delimita parte de lo que llegará a ser la estación Buenavista (al centro). A la izquierda aparece la colonia Santa María la Ribera ya trazada y con algunas construcciones en su parte central, en tanto que en el margen derecho de la estación se observan tres franjas de terreno rectangulares y otro polígono trapezoidal hacia el sur. Todos estos terrenos están vacíos y es ahí donde se establecerá la colonia Guerrero. Esta gran porción de tierra se encuentra rodeada por asentamientos indígenas (sombreados); el barrio de Los Ángeles, en el norte, el barrio de Santa María la Redonda, hacia el oriente, así como otro asentamiento que rodea a los templos de San Fernando y San Hipólito, en la parte sur, ya próximos a la Alameda, en las orillas de lo que entonces era la Ciudad de México.

Figura 3.- Plano de 1881¹⁷





En la imagen (Figura 3) de 1881, ocho años después de haberse establecido la primera estación del Ferrocarril Mexicano, se observa una diferencia notable en relación con el ritmo de crecimiento de la colonia Guerrero, que en apenas ocho años de existencia prácticamente tiene construcciones en todas sus manzanas (con los bordes ocupados y espacio libre en el centro). En contraste, la colonia Santa María la Ribera, a casi veinte años de su fundación, todavía muestra un ritmo lento de crecimiento; su parte central y sur aparecen un tanto más consolidadas, mientras su sector norte (más del 50 %) se encuentra sin ocupar. Prácticamente todas las manzanas que colindan con la estación y patios del ferrocarril están también sin ocupar. Para este año, la estación Buenavista muestra mayor formalidad e incluye ya los edificios del Ferrocarril Mexicano y el del Ferrocarril Central.

Figura 4.- Plano de 1885¹⁸



La imagen de 1885 (Figura 4) muestra un grado importante de densificación de la colonia Guerrero, a sólo doce años de su fundación, sobre todo si se le compara con el plano anterior, en que la ocupación de las manzanas se encontraba en un estado intermedio (bordes ocupados y espacio libre en el centro). En este plano, en cambio, se aprecia a la mayoría de las manzanas en tono oscuro, lo cual indica una ocupación total de las mismas. Nótese que, para este año, ya aparece la estación de carga al norte de la colonia Guerrero. Tan sólo en algunas partes del sector norte se muestran etapas iniciales e intermedias del proceso de ocupación; en pocos años se poblará totalmente y se densificará al mismo grado que el resto de la colonia.



Figura 5.- Plano de 1889¹⁹



Finalmente, en este plano de 1899 (Figura 5) se puede percibir que la colonia Guerrero se encuentra ya prácticamente ocupada y densificada en la casi totalidad de sus manzanas. En contraste con la Santa María la Ribera, que presenta un grado de ocupación similar a 1881, es decir, un muy bajo aumento en 18 años y con niveles de densificación muy similares a los de ese año.

Conclusiones

Lo que las fuentes nos demuestran y las imágenes nos corroboran es el hecho de que las estaciones del ferrocarril, al situarse dentro de la ciudad formal y desempeñar un papel que atrajo y estimuló el desarrollo de actividades en su entorno, requirieron para su desempeño de una estructura urbana equipada con la infraestructura que le diera soporte y en la que el factor de proximidad resultaba una variable indispensable. En este contexto es que la fundación de nuevos asentamientos, aledaños a las estaciones, pueden ser vistos como un efecto directo del emplazamiento de las terminales del ferrocarril. El caso de la Ciudad de México nos ilustra de manera particular sobre los efectos producidos por la existencia de la terminal Buenavista y el impacto que generó sobre la estructura urbana más próxima; concretamente la fundación de la colonia Guerrero como un asentamiento obrero destinado a alojar a la mano de obra que el ferrocarril requería.



El impacto del ferrocarril, sin embargo, también puede ser medido y visto desde otra perspectiva, la de otro de los asentamientos aledaños, la colonia Santa María la Ribera, cuyo origen no estaba vinculado a la introducción del ferrocarril, sino por el contrario, a las capas acomodadas, a las que se buscaba ofrecer una fracción de paraíso campestre en las afueras de la insalubre Ciudad de México de finales del siglo XIX. Al establecerse la estación del tren en su vecindad, se desalentó el crecimiento de esta nueva colonia. Los mapas de la época ilustran claramente el letargo en el que entró a partir del establecimiento de la estación Buenavista, como una muestra, quizá, de la afectación que la tecnología disruptiva asociada al ferrocarril producía sobre los asentamientos urbanos.

En un caso las clases acomodadas se retiraron del sitio, en tanto que, en el otro, para los migrantes, los indios y los obreros, los humos y ruidos pasaron a segundo término, cuando el factor de proximidad respecto de sus trabajos los hizo ocupar en un lapso vertiginoso el territorio que con esos fines había sido dispuesto para ellos en la margen oriente de la estación Buenavista.

Bibliografía

Benevolo Leonardo, *Orígenes de la urbanística moderna*, Buenos Aires, Ediciones Tekne, 1967.

Cruz Fermín, *Configuración espacial de la industria en la ciudad de México*, Ciudad de México, El Colegio de México, 2015.

De Gortari Hira y Hernández Regina, *La ciudad de México y el Distrito Federal. Una historia compartida*, Ciudad de México, Instituto Mora, 1988.

Galindo J, *Historia sumaria de la Ciudad de México*, Ciudad de México, Editora Nacional, 1925.

García Cubas Antonio, *Cuadro geográfico, estadístico, descriptivo e histórico de los Estados Unidos Mexicanos*, Ciudad de México, Oficina tip. de la Secretaría de Fomento, 1885.

Guajardo Guillermo, *Los ferrocarriles en la ciudad de México. Movilidad y abastecimiento en una gran urbe, 1860-1970*, Ciudad de México, Horizonte Ferroviario, 1^a ed., 2018.

Hall Peter, *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*, Oxford, Ediciones del Serbal, 1996.

Lira Holguer, *Disposiciones del Cabildo sobre la demarcación de suburbios en la ciudad de México en 1851*, Ciudad de México, INAH, 2018.

McMichael Carol, *The Urban development of Mexico City, 1850-1940*, 1^a ed., London, Routledge, 2002.



Morales María Dolores, *Ensayos Urbanos. La Ciudad de México en el siglo XIX.*, Ciudad de México, UAM, 1^a ed., 2011.

Ragon Michel, *Historia mundial de la Arquitectura y el Urbanismo modernos. Tomo I, Ideologías y pioneros 1800-1910*, 1^a ed., Barcelona, Ediciones Destino, 1971.

Ramírez María, *De barrio indígena a barrio obrero: Santa María Cuepopan en el centro histórico de la ciudad de México*, Ciudad de México, INAH, 2018.

Schivelbusch Wolfgang, *The Railway Journey, The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, Berkeley, University of California Press, 2014.

Soto Ángel, <https://www.milenio.com/cultura/por-que-en-mexico-vivimos-en-colonias-y-no-en-barrios>, en Milenio, México, 30 de mayo de 2018.

Tirado Gloria, *De la diligencia al motor de gasolina. El transporte en Puebla; siglo XIX y principios del XX*, 1^a ed., México DF, Educación y Cultura, 2010.

Yanes Emma, *Vida y muerte de Adelita, la novia de Acámbaro*, 1^a ed., Ciudad de México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1991.



Notas:

* Maestro en Diseño Arquitectónico por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y en Diseño Urbano por la Washington University. Actualmente es Doctorante en el Programa de Doctorado en Urbanismo en la Universidad Autónoma del Estado de México (UAEM), campus Toluca, así como profesor en el ITESM y la UAEM. Contacto: midarq99@gmail.com

** Doctora en Urbanismo por la UAEM, candidata al Sistema Nacional de Investigadores (SNI) y profesora investigadora en la UAEM. Contacto: tebecerril_3@yahoo.com.mx

¹ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, Berkeley, University of California Press, 2014, pp. 171-197

² *Ídem.*

³ *Ídem.*

⁴ Michel Ragon, *Historia mundial de la arquitectura y el urbanismo modernos. Tomo I, Ideologías y pioneros 1800-1910*, 1^a ed., Barcelona, Ediciones Destino, 1971.

⁵ *Ídem.*

⁶ Fuente: tomado de https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Jakob_Scheiner_Koeln_Vogelschauplan.jpg Acercamiento de la imagen Watercolor by Jakob Scheiner. Cologne in 1886.

⁷ Wolfgang Schivelbusch, *op, cit.*, p. 178

⁸ Peter Hall, *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*, Oxford, Ediciones del Serbal, 1996.

⁹ María Ramírez, *De barrio indígena a barrio obrero: Santa María Cuepopan en el Centro Histórico de la Ciudad de México*, Ciudad de México, INAH, 2018, p.21.

¹⁰ Hira De Gortari y Regina Hernández, *La ciudad de México y el Distrito Federal. Una historia compartida*, Ciudad de México, Instituto Mora, 1988, p.67

¹¹ Carol McMichael, *The Urban development of Mexico City, 1850-1940*, 1a ed., London, Routledge, 2002, pp. 139-169.

¹² *Ídem.*

¹³ *Ídem.*

¹⁴ *Ídem.*

¹⁵ María Dolores Morales, *Ensayos Urbanos. La Ciudad de México en el siglo XIX.*, Ciudad de México, UAM, 1^a ed., 2011, p. 365.

¹⁶ Mapoteca Orozco y Berra. Archivo Digital COYB.DF.M43.V1.0042. E.M. Sagredo, Ministerio de Fomento, Ciudad de México, 1867, esc. 1:1000.

¹⁷ Mapoteca Orozco y Berra. Archivo Digital. CGF.DF.M5.V2.0151. Ciudad de México. Comisión Geográfica Exploradora; Litografía Debray y Sucs. Editores. Esc. 1,000 varas castellanas 1,000 metros. 1881.

¹⁸ Mapoteca Orozco y Berra. Archivo Digital. COYB.DF.M44.V11.0788. Ciudad de México con División de Cuarteles. Debray Suc. Esc. 1,000 metros. 1886.

¹⁹ Mapoteca Orozco y Berra. Archivo Digital. CGF.DF.M6.V5.0325. Ciudad de México. Ramón S.N. Araluce. Henrich y Ca, Barcelona. Esc. 1: 7,500. 1899.



TIERRA FERROVIARIA

150 años de la estación del Ferrocarril Mexicano en Puebla

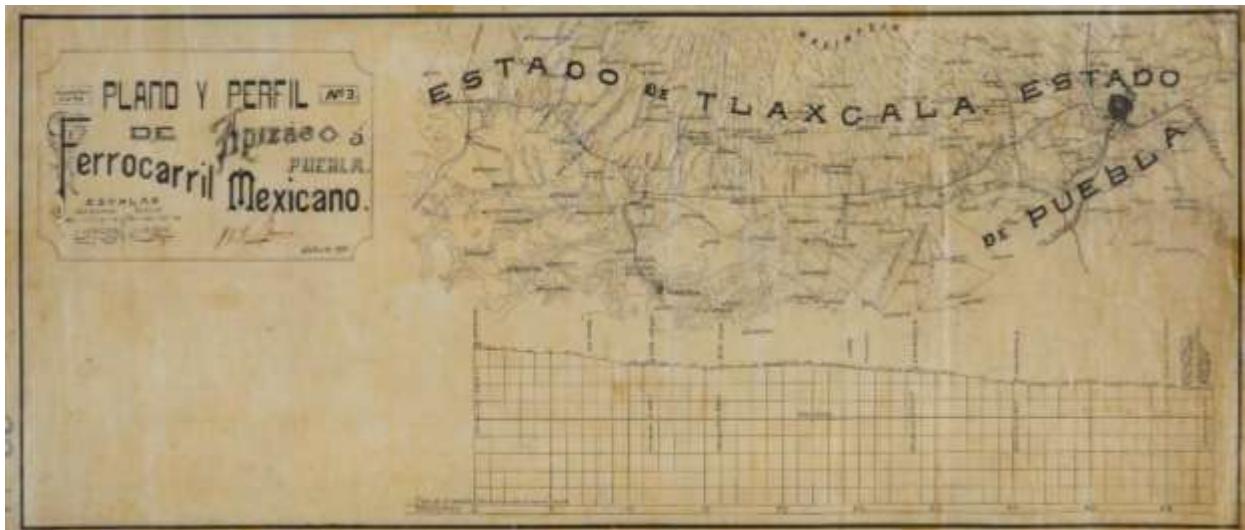
*María Isabel Bonilla Galindo**

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

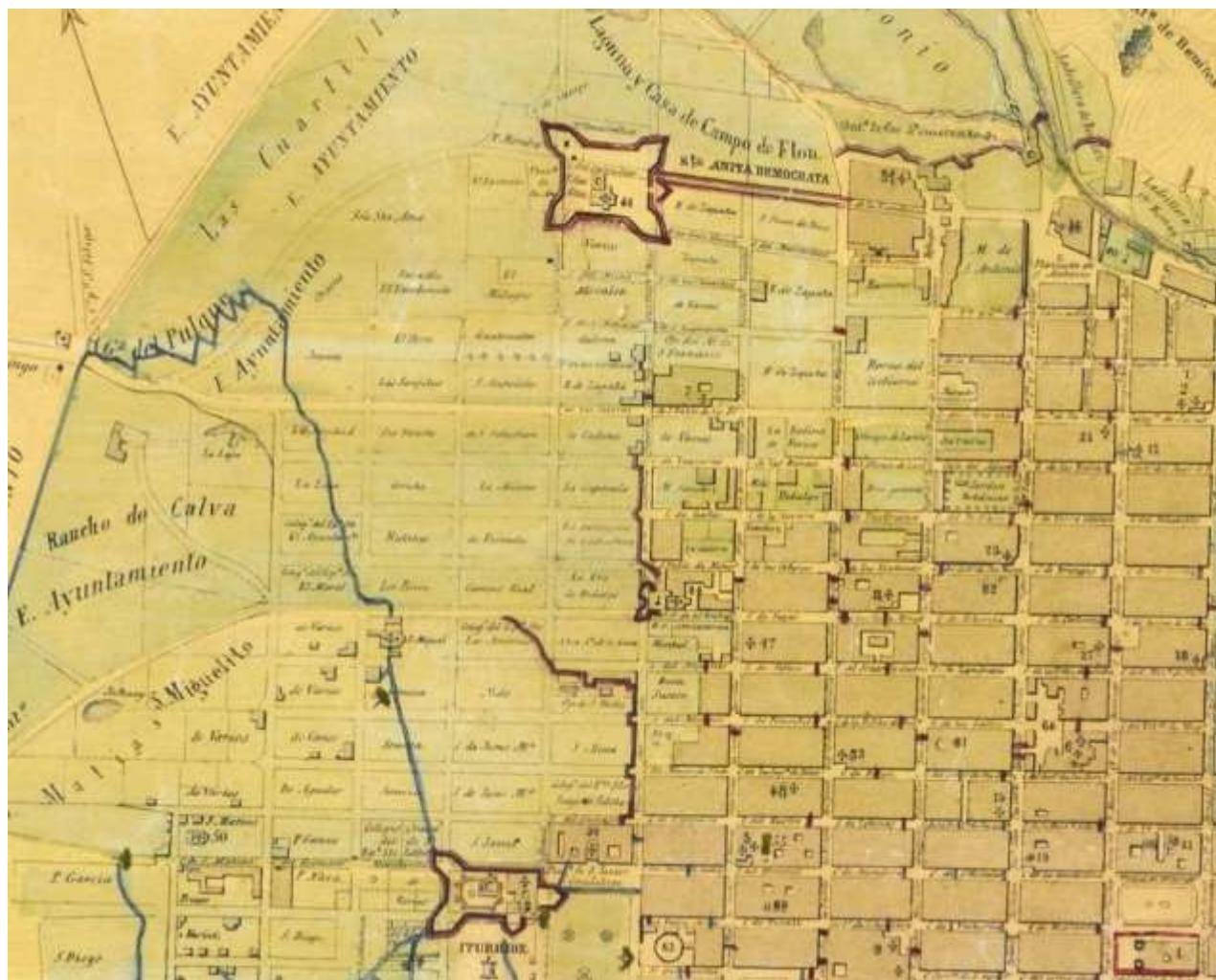
El ramal Apizaco a Puebla del Ferrocarril Mexicano

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 períodos 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.

Méjico 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 commemorativas 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 convocados 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 locomotoras y veinte carros con los señores convocados 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

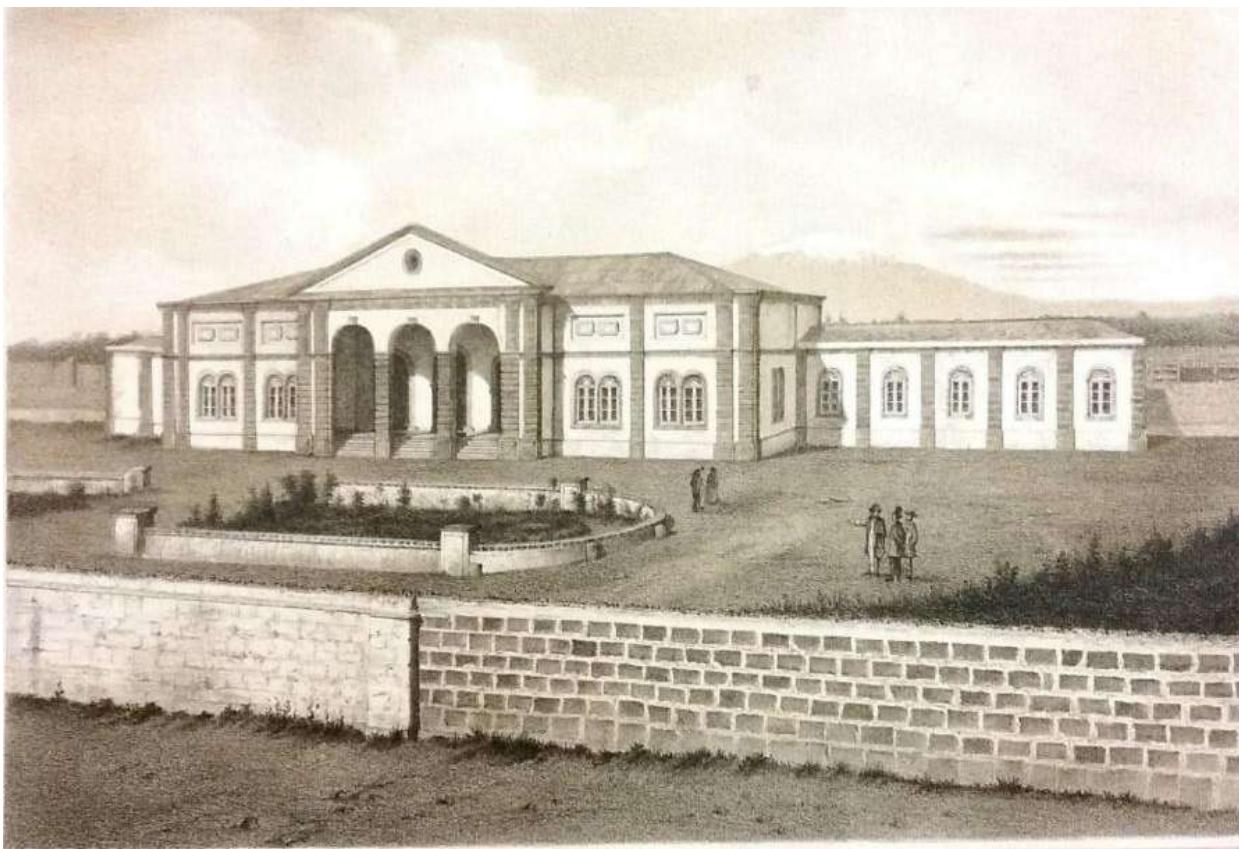


Fragmento del plano topográfico de la ciudad de Puebla [...] dedicado al Ministerio de Fomento.⁷

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 cuadras 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 Vélez 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.



CRUCE DE CAMINOS

Los extranjeros en la conformación del sistema ferroviario mexicano, 1880-1914

Arturo Valencia Islas*

Las distintas compañías ferroviarias que se crearon en México a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX –algunas de ellas de propiedad nacional y otras construidas con capitales extranjeros–, establecieron relaciones de diverso tipo con ciudadanos de otras nacionalidades. Primero, el enorme volumen de capital necesario para la construcción del sistema ferroviario mexicano demandó la participación de empresarios ferroviarios de otros países, particularmente de Estados Unidos, así como la negociación con banqueros, accionistas y tenedores de bonos, principalmente estadounidenses y europeos. Despues, durante la etapa constructiva y luego en la fase de operación de las líneas, las compañías necesitaron de trabajadores para el tendido de vías, así como técnicos, inspectores y administradores, que debido a su carácter específico fueron traídos de otras naciones. Por último, debido a que la tecnología necesaria para la operación del nuevo medio de transporte no se encontraba disponible en México, se tuvo que importar equipo de carga y tracción, las refacciones necesarias para su mantenimiento e incluso materiales para el tendido y reposición de vías y estructuras. Por este motivo, las empresas ferroviarias estuvieron en continuo contacto con fabricantes y proveedores de diversos países. Debido a la brevedad de este espacio, me referiré sólo a estos tres tipos de relaciones que establecieron las empresas ferroviarias mexicanas con individuos y empresas no mexicanas: financieras, laborales y comerciales, no sin antes señalar que no fueron los únicos ámbitos en los que las compañías ferroviarias mexicanas se relacionaron con nacionales de otros países, pues también entraron en contacto con actores políticos y judiciales.

1. Relaciones financieras

Entre 1837 y 1850 se otorgaron cuatro concesiones ferroviarias en México. A partir de esa última fecha y el inicio de operaciones de la primera línea completa, en 1872, el Ferrocarril México-Veracruz, se otorgaron 44 concesiones adicionales. De todas estas, sólo 19% se reflejaron en algún tipo de obra civil, mientras que 81% fueron declaradas nulas o caducas por falta de avances. Desde el primer momento, importantes intereses extranjeros, principalmente británicos y norteamericanos, participaron o trataron de participar en el negocio ferroviario en México. Así, por ejemplo, los británicos Schneider, Manning y Mackintosh adquirieron la concesión de José Garay para la construcción del Ferrocarril de Tehuantepec, en 1847, misma que pasó después a la casa Hargous de Nueva York y en 1850 a la Tehuantepec Railway Co. Of New Orleans, hasta que fue declarada nula en 1857. Por su parte, el también británico John Laurie Rickards obtuvo, en 1853, una concesión para el tendido de una línea que iría de México a Veracruz, pasando por Puebla, misma que también fue declarada caduca en 1855.¹



Además de estos primeros intentos fallidos, empresarios mexicanos buscaron capitales en el exterior para financiar sus aventuras ferroviarias. Ejemplo de ello fue la creación, en 1864, de la Compañía Limitada del Ferrocarril Imperial Mexicano, por parte de Antonio Escandón, la cual emitió acciones en el mercado londinense para financiar la construcción del ferrocarril México-Veracruz. A pesar del relativo éxito en la colocación de estos documentos, las dificultades técnicas de la obra hicieron que estos recursos fueran insuficientes, por lo que la construcción se vio interrumpida en numerosas ocasiones.

Restaurada la República, reinició el frenesí ferroviario, aunque con resultados escasos. Fueron muchos los proyectos encabezados por inversionistas extranjeros que se emprendieron en este periodo. Entre éstos se contaban el de Julius A. Skilton, cónsul general de Estados Unidos en México, quien obtuvo una concesión en enero de 1869 para construir una línea entre Paso del Norte y Guaymas, misma que fue declarada nula en 1873; el de William S. Rosecrans, quien obtuvo una concesión en 1870 para construir un ferrocarril del Golfo al Pacífico, la cual fue modificada en 1872 y declarada nula en 1873; o la propuesta de Edward Lee Plumb, en nombre del Ferrocarril Internacional de Texas, quien pretendía construir una línea entre algún puerto del Pacífico y el Río Bravo, concesión que también fue declarada nula en 1873, dejando en libertad al Ministerio de Fomento para formalizar un nuevo contrato con otro peticionario. Sin duda, la muerte del presidente Juárez y la llegada al poder de Lerdo de Tejada, quien asumió una posición menos pródiga en el otorgamiento de concesiones, abonó a la declaratoria de caducidad de estos proyectos.² La mayor prudencia gubernamental no era casual, sino resultado de la experiencia. Como señala Sergio Ortiz en su estudio pionero sobre la historia ferroviaria en México,

Una larga cauda de proyectos mal fundados y el deseo de la fácil ganancia por parte de algunos empresarios, que carecían de todo, incluso de empresa y capitales dejaron al gobierno una útil enseñanza. Como los embaucadores y los traficantes de concesiones podían ser de cualquier nacionalidad, la regla de conducta resultaba clara: atender a todos, sin distinción alguna, señalando fianzas acordes con la naturaleza y cuantía de lo propuesto.³

Además de esta mayor prudencia, el presidente Sebastián Lerdo de Tejada asumió una posición más cautelosa respecto a la llegada de capital norteamericano y el tendido de vías hacia la frontera norte, por lo que algunos de sus contemporáneos, como Vicente Riva Palacio, lo acusaron de detener el progreso material del país. Sin duda, había razones de peso para ver con recelo el tendido de estas vías, no obstante, las previsiones de Lerdo Tejada parecerían infundadas a la luz de los datos. Si bien de las 33 concesiones otorgadas entre 1867 y 1877, 48.5% se asignaron a norteamericanos, 36.4% a mexicanos y 15.1% a extranjeros provenientes de otros países, sólo cinco de las doce brindadas a mexicanos y dos de las cinco entregadas a otros extranjeros lograron construir por lo menos un kilómetro de vía férrea, mientras que ninguna de las dieciséis concesiones norteamericanas logró siquiera realizar el depósito de la fianza necesaria para hacerlas válidas, mucho menos realizar algún tipo de obra civil.

La conclusión de la línea México-Veracruz por parte del Ferrocarril Mexicano y la llegada de Porfirio Díaz al poder volvieron a activar los proyectos constructivos. La fragilidad de las finanzas públicas obligó al gobierno federal a intentar nuevos modelos de fomento ferroviario. En un primer momento, el



gobierno de Díaz otorgó concesiones a los gobiernos de los estados, para que estos a su vez organizaran a los capitales locales. De nueva cuenta, de las 28 concesiones otorgadas sólo ocho redundaron en el tendido de vías, sumando entre todas apenas 226 kilómetros. Después de los escasos resultados obtenidos, tanto con el modelo basado en concesiones a particulares mexicanos como con el modelo de concesiones otorgadas a los estados, el gobierno federal volvió a promover las concesiones a particulares, pero ahora sin que importara su organización jurídica o nacionalidad.⁴

A pesar de la enorme resistencia de algunos diputados de oposición y de la prensa capitalina, la idea de la ineludible necesidad de la inversión extranjera fue ganando terreno. Al mismo tiempo que se debatía el asunto en México, una polémica similar surgió en Estados Unidos, donde las posibilidades de inversión en un país inestable y atrasado generaban enorme desconfianza entre las élites económicas. El hecho que impulsó la decisión de los empresarios estadunidenses para invertir en México fue resultado de la propia dinámica del capitalismo norteamericano. El crecimiento industrial posterior al fin de la guerra de secesión aceleró la expansión de su sistema ferroviario, de modo que las líneas que habían permanecido confinadas al este rápidamente se extendieron hacia el oeste, hasta alcanzar el Pacífico, en 1869. A lo largo de la siguiente década, varias compañías construyeron líneas que alcanzaron diversos puntos de la frontera mexicana, entre las cuales se encontraban la Southern Pacific, Atchison, Topeka and Santa Fe, Denver and Rio Grande y la International and Great Northern, entre otras. La competencia entre estas grandes empresas para aumentar su volumen de tráfico las llevó a contemplar con buenos ojos proyectos de expansión sobre el territorio mexicano.

En suma, hacia 1880 existía la disposición, tanto del gobierno mexicano como de los empresarios norteamericanos, para construir las grandes líneas troncales que conformarían el sistema ferroviario mexicano. En septiembre de ese año se otorgaron tres concesiones que resultarían fundamentales. La primera fue la del Ferrocarril Central Mexicano, empresa ligada al Atchison, Topeka and Santa Fe, la cual debía construir una línea entre la Ciudad de México y Ciudad Juárez, además de un ramal hacia el Pacífico pasando por Guadalajara. Como señala Sandra Kuntz en su libro clásico *Empresa extranjera y mercado interno*,

La compañía del Ferrocarril Central fue desde su organización en 1880 hasta su mexicanización en la primera década del siglo XX una empresa formal y legalmente independiente. Se constituyó como tal en Boston, en marzo de 1880, y en cuanto tal promulgó sus propios estatutos, nombró sus funcionarios y definió su política interna. Aunque nunca fue considerada en términos oficiales como “propiedad” de otra empresa, la compañía del Ferrocarril Central fue organizada, financiada y dirigida hasta finales de siglo por los mismos intereses que desde la década de 1870 dominaban la Atchison, Topeka & Santa Fe Railroad Company.⁵

La segunda concesión fue la otorgada a la Constructora Nacional Mexicana, la cual debía tender una línea entre la Ciudad de México y Nuevo Laredo, además de un ramal a Manzanillo. Se trataba de una empresa ligada a William J. Palmer y James Sullivan, propietarios del Denver and Rio Grande Railroad, por lo que no sorprende que el acta constitutiva de la nueva empresa se firmara en Denver, Colorado. Los trabajos de construcción comenzaron el 14 de octubre de 1880, pero menos de tres años después se



suspendieron en la línea troncal. La insuficiencia de capital y la dificultad para unir el Denver and Rio Grande con su concesión mexicana en Laredo, como parte de la competencia existente entre este grupo y los empresarios bostonianos que estaban construyendo el Ferrocarril Central, provocaron que Palmer y Sullivan perdieran interés en la línea. El 23 de mayo de 1886 vendieron su participación a Eckstein Norton, representante de la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano, una empresa con fuerte presencia de capital inglés a través de la participación de la firma británica Matheson & Co., gracias a lo cual se pudo concluir con la línea troncal. En mayo de 1901, la empresa fue comprada por Speyer & Company de Nueva York, lo que significó el desplazamiento del capital británico por capital norteamericano y un nuevo cambio en el nombre de la compañía, por el de Ferrocarril Nacional de México. Apenas dos años después de realizada la compra, Speyer accedería a la petición de Limantour para fusionar el Nacional de México con el Interoceánico, dándole el control de ambos al gobierno mexicano.⁶

La tercera concesión otorgada fue la del Ferrocarril de Sonora, ligada también a los intereses del Atchison, el cual buscaba una salida corta al Pacífico a través del puerto de Guaymas. Esta sería la primera línea ferroviaria construida, financiada y operada por estadunidenses en México, entrando en operación en 1882. Por su parte, el Ferrocarril Central pondría en operación su vía principal en 1884, mientras que el Nacional tendría que esperar hasta 1888 para ver concluidos sus trabajos. En los años siguientes se otorgaron otras concesiones a líneas con intereses norteamericanos, las cuales tuvieron resultados diversos.

A pesar de que las empresas concesionarias recibían subsidios públicos por cada kilómetro de vía construida, los enormes costos fijos que implicaba la expansión de las líneas obligaron a las empresas a recurrir a otras fuentes de financiamiento. De esta manera, con base en los términos de sus respectivas concesiones, las empresas ferroviarias estaban facultadas a emitir bonos hipotecarios, dependiendo de la extensión de sus vías. La emisión de estos bonos relacionó a las empresas ferroviarias mexicanas con otros agentes económicos extranjeros, como banqueros, fideicomisarios y tenedores de bonos.

La primera de estas empresas en emitir bonos fue el Ferrocarril Central Mexicano; ante la necesidad de recursos frescos para expandir sus líneas, celebró un contrato con el Boston Safe Deposit and Trust Company el 1 de junio de 1881, para la emisión de bonos hasta por 32 mil dólares por milla de ferrocarril construido, los cuales pagarían 7% de interés y estarían garantizados por la primera hipoteca de todas las líneas de ferrocarril y telégrafos construidos y por construirse de la compañía –conocidos como bonos de primera hipoteca–. Sin embargo, la empresa pronto enfrentó dificultades para el pago de esta emisión de bonos, por lo que el 1 de diciembre de 1885 propuso al Boston Safe y a los tenedores de dichos bonos que dividiría el pago de los intereses: 4% se pagaría como se había acordado y 3% restante se cubriría con el saldo de las ganancias netas anuales, si las hubiera. Este arreglo tampoco logró solucionar los problemas financieros de la empresa, por lo que el 1 de enero de 1889, el Central y el Boston Safe firmaron un nuevo contrato para consolidar todas las obligaciones existentes, por medio de la emisión de dos nuevos tipos de títulos: Bonos de Hipoteca Consolidada al 4%, con vencimiento el 1 de julio de 1911 y Bonos de prioridad al 5%, con vencimiento al 1 de julio de 1939.⁷



Por su parte, el Ferrocarril Nacional de México emitió dos tipos de bonos: Bonos oro prioridad al 4.5% y Bonos oro de primera hipoteca consolidada. Ambas deudas fueron emitidas el 15 de marzo de 1902, con garantía colateral en las propiedades texanas de la empresa. La primera emisión fue por la suma de 23 millones de dólares, de la cual se colocó la totalidad de la emisión y contaron con una garantía de 34 millones de dólares –50% más que la emisión autorizada, seguramente como forma de disminuir el riesgo y con ello la tasa de interés–. En cuanto a los Bonos oro de primera hipoteca consolidada, la emisión autorizada fue de 30 millones de dólares y tuvo como garantías colaterales un conjunto de propiedades mineras, ubicadas en la cuenca carbonífera de Coahuila, las cuales abastecían a las locomotoras de la empresa con el preciado carbón, antes importado.⁸

Al constituirse los Ferrocarriles Nacionales de México, en 1908, la nueva empresa fusionó tanto los activos como los pasivos del Ferrocarril Nacional y del Ferrocarril Central –además de los de media docena de otras compañías–, conforme a un Plan de Ajuste y Unión, proceso conocido en la historiografía como “consolidación”, el cual fue aprobado por los principales accionistas extranjeros de la nueva compañía, entre los que se encontraban Kuhn, Loeb & Co., Speyer & Co., Landenburg, Thalmann & Co. y Hallgarten & Co. Además de representar a los accionistas extranjeros, estos personajes eran importantes tenedores de bonos del Central y Nacional y pronto lo serían también de los Ferrocarriles Nacionales. Para agrupar a estos intereses y darles representación dentro de la toma de decisiones dentro de la empresa, los estatutos de Ferrocarriles Nacionales contemplaron la creación de una Junta Local con sede en Nueva York, la cual sería la encargada de hacer labores de auditoría a las cuentas de la compañía. Aunque los Ferrocarriles Nacionales lograron hacer frente a sus compromisos financieros durante sus primeros años de existencia, la empresa fue perdiendo el control de sus líneas con el avance de la Revolución, suspendiendo el pago de sus deudas en junio de 1914, lo que inició un largo periodo de negociaciones con sus acreedores externos.

2. Relaciones laborales

Con el inicio de la construcción de los ferrocarriles Central y Nacional, la demanda de trabajadores para las labores de construcción aumentó de forma exponencial en pocos meses. Según afirma Sandra Kuntz, tan sólo en 1880 se pasó de 275 a 8 mil operadores, cifra que se duplicaría en menos de dos años, alcanzando los 22 mil empleados en 1883. Los esfuerzos de las empresas para contar con una cantidad suficiente de personal las llevaron a ofrecer salarios mayores, que los que se pagaban en otros sectores de la economía mexicana de fin de siglo. Sin embargo, a pesar del atractivo que ejercían las nuevas obras ferrocarrileras y la baja capacitación requerida para ocupar los diferentes empleos, el aislamiento y la baja densidad demográfica de algunas regiones obligaron a las diferentes empresas a importar trabajadores para las labores constructivas. Como señala Sandra Kuntz,

Aunque los documentos disponibles aluden con mayor frecuencia a la línea del Pacífico, sabemos que la contratación de mano de obra extranjera se extendió a todos los lugares en los que la nativa resultó insuficiente para satisfacer las demandas de la construcción. Así, por ejemplo, en junio de 1883 se informaba que “500 negros, procedentes de Kansas, están trabajando en la división de



Chihuahua del Central Mexicano”, y en mayo de 1884 la prensa mexicana daba cuenta de la contratación de “500 negros [...] de la raza africana”, aunque traídos del sur de Estados Unidos, para trabajar “en las estaciones” del Ferrocarril Central.⁹

El fenómeno de importación de mano de obra dentro de los ferrocarriles se observó sobre todo en el noroeste del país. Después de que se aprobara en Estados Unidos la Chinese Exclusion Act, en 1882, la primera ley promulgada para evitar la migración de miembros de un grupo étnico específico, la entrada de trabajadores asiáticos a Estados Unidos se hizo cada vez más difícil. Además, con la conclusión de las obras de las grandes líneas ferroviarias transoceánicas norteamericanas, la demanda de mano de obra no calificada por parte de estas grandes líneas fue disminuyendo de manera sostenida. De esta manera, huyendo de la persecución y el desempleo, a finales del siglo XIX llegaron trabajadores chinos a Sonora y Baja California, muchos de los cuales trabajaron en la construcción del Ferrocarril de Sonora y luego en la del Ferrocarril Sudpacífico. Además de estos trabajadores chinos, también se registraron trabajadores japoneses en la construcción del Ferrocarril Central, en el tramo Guadalajara-Manzanillo.

Al término de la fase constructiva de las grandes líneas troncales, la composición de la mano de obra cambió. Aunque inicialmente se habían traído empleados extranjeros no especializados, contratados como peones de vía, el inicio de operaciones demandó trabajadores especializados, en su mayoría norteamericanos, ocupados en actividades que requerían mayor o menor nivel de preparación y que iban desde ingenieros y administrativos, hasta conductores, garroteros o mecánicos. Así, del mismo modo que los chinos y japoneses eran considerados un “mal necesario”, dada la escasez de mano de obra no especializada, sucedió con los norteamericanos, en su caso debido a la falta de trabajadores dedicados a las diferentes especialidades ferroviarias.

Aunque desde 1883 se habían presentado las primeras huelgas dentro del sistema, la llegada de los trabajadores norteamericanos especializados aceleró la organización gremial de los ferrocarrileros mexicanos, pues crearon filiales de los grandes sindicatos ferrocarrileros norteamericanos dentro del territorio mexicano. Ejemplos de estas organizaciones “trasplantadas” fueron la Brotherhood of Locomotive Engineers, fundada en 1884, la Order of Railway Conductors de 1885 y la Brotherhood of Locomotive Firemen and Engimen, creada en 1886, aunque hubo al menos media docena más. El efecto que pudo haber tenido la llegada de las Trade Unions norteamericanas sobre el movimiento ferrocarrilero mexicano es un asunto controvertido. Por un lado, se ha afirmado que inhibieron el surgimiento de organizaciones propias, pues rompieron la solidaridad entre el personal mexicano retardando su organización. Por otro lado, se ha señalado que fue precisamente la presencia de los trabajadores extranjeros lo que fortaleció una especie de solidaridad laboral de carácter nacionalista, impulsando su organización independiente. Sin duda, el nacionalismo jugó un papel determinante en la organización autónoma de los ferrocarrileros mexicanos, los cuales comenzaron a organizarse siguiendo el patrón establecido por las hermandades norteamericanas.¹⁰

A pesar de la competencia que rápidamente se estableció entre trabajadores extranjeros y mexicanos, estos últimos fueron predominantes, tanto durante el periodo constructivo como en el de



operación de las líneas. Kuntz consigna que, en 1902, dentro del Ferrocarril Central había un poco más de 90% de trabajadores mexicanos, mientras que el otro 10% estaba compuesto por “1,246 norteamericanos, (entre ellos cinco ‘negros norteamericanos’ clasificados aparte), 373 ‘negros británicos’ y 37 ingleses, 39 alemanes y algunas decenas más entre franceses, chinos, españoles y ‘otros’”.¹¹ No obstante, los norteamericanos dominaban algunos puestos de trabajo especializado, como ingenieros, maquinistas, fogoneros o mecánicos. Si bien inicialmente no existían trabajadores nacionales correctamente adiestrados para ciertas especialidades ferroviarias, con el tiempo y a través de un lento proceso de aprendizaje empírico se fue conformando un número considerable de técnicos mexicanos capaces de ocupar esos puestos. La discriminación y las malas condiciones laborales fueron creando el contexto para la unificación de los ferrocarrileros mexicanos, de manera que, a principios del siglo XX, una de las demandas más repetidas por las distintas organizaciones ferroviarias mexicanas era el desplazamiento progresivo de los trabajadores extranjeros por mexicanos, en todos los puestos operativos.

Este proceso de desplazamiento progresivo, conocido en la historiografía como “mexicanización”, comenzó en 1908, cuando los líderes ferroviarios consiguieron que la recién creada compañía Ferrocarriles Nacionales de México abriera plazas para telegrafistas mexicanos, decisión que generó una reacción hostil por parte de los trabajadores extranjeros, quienes se fueron a huelga al año siguiente demandando la supresión de dichas plazas. La empresa no sólo rechazó las demandas de los huelguistas, sino que los sustituyó por completo con operadores mexicanos. Unos años más tarde, en 1912, durante el gobierno de Francisco I. Madero, las hermandades norteamericanas de nueva cuenta emplazaron a una huelga general, demandando la obligatoriedad en el uso del inglés como idioma oficial para exámenes y órdenes, así como el control por parte de las hermandades de ascensos y vacantes. Ante el riesgo de paralizar el sistema, la empresa sustituyó a los norteamericanos con conductores y maquinistas mexicanos, que había venido capacitando desde 1909. La mexicanización concluyó en abril de 1914, después de que el gobierno de Victoriano Huerta ordenara la salida de los norteamericanos que se encontraban en territorio nacional, tras la invasión a Veracruz; este hecho desplazó a los funcionarios estadunidenses restantes, que ocupaban cargos dentro de la jerarquía de los Ferrocarriles Nacionales, llegando funcionarios mexicanos a los principales puestos directivos. De esta manera, mientras en 1908, antes del comienzo de la mexicanización de las líneas, laboraban 1,075 empleados extranjeros dentro de los Ferrocarriles Nacionales, lo que representaba 4.1% del total, para 1920 eran solo 71, es decir, 0.08% del personal ocupado.

3. Relaciones comerciales

En el ámbito comercial, las compañías ferroviarias mexicanas establecieron relaciones con clientes y proveedores de nacionalidad extranjera, pero residentes en México, así como con clientes y proveedores localizados en otros países. Mucho se ha escrito sobre el papel que tuvo el sistema ferroviario dentro de la economía porfiriana. Una de las interpretaciones más influyentes dentro de la historiografía es la que realizó John Coatsworth en la década de los setenta; afirmaba que los ahorros sociales generados por el nuevo



medio de transporte, en su mayor parte fueron capitalizados por empresas orientadas al comercio exterior, cuyas mercancías representaban la mayor parte de la carga. En las últimas décadas, esta interpretación ha sido matizada gracias a los estudios realizados por Sandra Kuntz y Paolo Riguzzi, quienes han demostrado que buena parte de la carga ferroviaria circulaba dentro del país, promoviendo con ello el fortalecimiento del mercado interno. No obstante, es cierto que las principales líneas aplicaban importantes descuentos a los embarques de carro por entero que realizaban grandes recorridos, lo cual beneficiaba a los grandes embarcadores, entre los que se encontraban los ligados al comercio exterior. Por si fuera poco, las mayores reducciones se hacían en el Ferrocarril Central y el Ferrocarril Nacional que conectaban con el mercado norteamericano, mientras que las menores reducciones se aplicaban en el Ferrocarril Panamericano que conectaba con Guatemala. De esta manera, en las líneas del Nacional y Central se cobraba 32% menos en embarques de 2 000 kilómetros, mientras que en la del Panamericano se hacía sólo una reducción del 18% por el recorrido máximo de 500 kilómetros. Cabe señalar que esta no fue una política determinada por la administración de las distintas compañías, sino por los topes máximos para cada clase establecidos en los títulos de concesión respectivos.¹² En suma, si bien la mayor parte de la carga circulaba dentro del país, como afirman Kuntz y Riguzzi, los descuentos a las tarifas beneficiaban sobre todo a los embarques de grandes distancias, entre los que se encontraban los clientes ligados al comercio exterior.

Además de los descuentos por distancia, como parte de la guerra que emprendieron a finales del siglo XIX para ganar parte de la carga a sus competidoras, las empresas crearon “tarifas especiales”, que tenían como objetivo modificar las tarifas generales estipuladas en las concesiones estratificando la carga. Es decir, definieron nuevas categorías, y con ellas tarifas que ignoraban los términos de las concesiones; así, aunque nominalmente a cada tipo de mercancía correspondía una tarifa estipulada en la concesión, sustituían ésta por otra fijada de manera discrecional por cada compañía. Aunque la ley de ferrocarriles de 1899 trató de regular estas prácticas obligando a las empresas a someterlas a aprobación de la SCOP, lo cierto es que estas continuaron. Si bien entre las mercancías sujetas a tarifa especial se encontraban productos orientados al mercado interno, como maíz, frijol, arroz, manteca, azúcar, frutas y legumbres, también estaban mercancías como carbón de piedra, coke, fierro para construcción y petróleo crudo, las cuales no sólo abastecían a la demanda interna.¹³

Otra manera en que las empresas ferrocarrileras mexicanas establecieron contactos con sus similares extranjeras, fue por medio de la creación de compañías subsidiarias. Se trató de un instrumento utilizado con frecuencia por las compañías ferrocarrileras para disminuir sus costos de explotación, delegando la provisión de algún servicio en otra empresa especializada. Hasta antes de 1908, el Ferrocarril Central había operado su servicio de express –para entrega de mercancías, antecedente de los modernos servicios de paquetería– con base en un contrato firmado con la Wells Fargo and Co. de Estados Unidos. Aunque la relación entre ambas empresas había sido buena y el servicio había operado de manera eficiente, después de la consolidación los Ferrocarriles Nacionales de México decidieron modificar esta relación firmando un nuevo contrato, por medio del cual crearon de manera conjunta la Compañía Mexicana de Express, S.A.



Conforme a este acuerdo, cuya duración se fijó en 25 años a partir del 1 de septiembre de 1909, FNM recibiría el 50% de los ingresos brutos que se percibieran, mientras que el resto quedaría para la Compañía Mexicana, la cual proporcionaría el capital necesario para la operación, calculado en un millón de pesos. Este contrato estuvo en operación durante los primeros años de vida de la empresa, no obstante, con la incautación de las líneas, en 1914, se suspendieron los pagos correspondientes a la Compañía Mexicana de Express. Aunque la Wells Fargo & Co. reclamó insistentemente al gobierno federal que la dejara cumplir el contrato o que la compensara por las pérdidas que registraba por no cumplir con el servicio, no obtuvo respuesta. A pesar de que Adolfo de la Huerta asumió el compromiso de resarcir a Wells Fargo por estas pérdidas, nada se hizo para solucionar este conflicto, por lo que la empresa norteamericana entabló una demanda ante la Comisión General y ante la Comisión Especial de Reclamaciones entre México y Estados Unidos, exigiendo el pago íntegro de los ingresos no devengados durante el periodo de incautación, además de la reanudación del contrato de transporte. Para evitar este conflicto legal, la junta directiva acordó terminar el contrato de operación de su servicio de express, por medio de un acuerdo de rescisión firmado el 29 de noviembre de 1927.¹⁴

Además de la creación de empresas subsidiarias, las empresas ferrocarrileras también establecieron relaciones comerciales con sus proveedores. Entre las principales partidas de gasto que tenían que realizar para poder realizar sus actividades, estaban la reparación y renovación de locomotoras y carros, la renta de carros de carga, así como la adquisición de materiales e insumos, muchos de los cuales eran importados. El monto de estas adquisiciones era tan grande, que algunas compañías crearon empresas subsidiarias en Estados Unidos encargadas de adquirir materiales y equipo, o bien, abrieron oficinas en aquel país para realizar estas tareas.

El principal rubro dentro de los gastos de operación correspondía a la compra de materiales e insumos, siendo el monto tan sustancial que era crucial adquirirlos al menor precio posible. En efecto, era tal la importancia de estas erogaciones que los Ferrocarriles Nacionales, por ejemplo, dedicaban entre el 35 y el 50% de sus ingresos de explotación a este rubro. Hasta antes de 1910, las empresas ferrocarrileras compraban en el exterior los rieles necesarios para llevar a cabo sus reparaciones y reposición de vía. No obstante, según Guillermo Guajardo, entre 1910 y 1913 los Ferrocarriles Nacionales compraron entre el 49 al 74% de sus rieles a Fundidora de Monterrey, la cual había comenzado a fabricarlos en 1903, significando estos pedidos entre el 50 y el 60% de su producción. Además de importar riel nuevo, también era frecuente que las empresas compraran riel usado a otras compañías ferroviarias, particularmente a empresas norteamericanas, que a su vez estaban realizando sus propios programas de sustitución de vías.

Las empresas ferroviarias también importaban material rodante y tráctivo, así como las refacciones necesarias para llevar a cabo sus reparaciones. Las grandes líneas ferroviarias mexicanas padecieron de forma endémica de escasez de locomotoras y carros de carga, particularmente los ferrocarriles Central y Nacional, por lo que hicieron verdaderos esfuerzos para adquirirlos en Estados Unidos. Entre los proveedores de equipo al mercado mexicano se encontraban las principales empresas del ramo, como la



American Locomotive Co., con sede en Nueva York, The Baldwin Locomotive Works, la American Car & Foundry Co., la General American Car, la Pullman Car Manufacturing Corporation y la Standard Steel Car Company, por sólo mencionar algunas de las muchas empresas estadunidenses que tuvieron tratos con las líneas mexicanas. Otra forma en la que se trató de suplir la escasez de carros de carga fue alquilándolos a empresas ferroviarias de Estados Unidos, las cuales arrendaban todo tipo de equipo a cambio del llamado pago del *per diem*, que era como se conocía a la cuota de un dólar diario por el alquiler de estos carros. Debido a la enorme demanda, las partidas que tenían que pagar las empresas mexicanas llegaron a ser tan importantes que impulsaron la creación de empresas especializadas en el arrendamiento de estos materiales en el vecino país, sobre todo en la zona fronteriza de Texas, las cuales no operaban líneas férreas, sino que sólo se dedicaban al alquiler de equipo ferroviario.

Conclusiones

Como puede observarse, las empresas ferroviarias mexicanas establecieron relaciones de muy diverso tipo con distintos nacionales de otros países. Desde el inicio de la expansión ferroviaria, la entrada de capitales extranjeros, principalmente ingleses y norteamericanos vinculó al sistema mexicano a los flujos financieros internacionales y al sistema ferroviario estadunidense. Las emisiones de deuda profundizaron aún más esta relación, interesando a banqueros, fiduciarios y tenedores de bonos en la suerte de las compañías mexicanas. A pesar de la interrupción que significó la Revolución mexicana, dichas relaciones continuaron y se diversificaron aún más a lo largo del siglo XX.



Notas:

* Investigador Asociado del Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Contacto: arturovalencia@iiec.unam.mx

¹ Sergio Ortiz Hernán, *Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica. I. La luz de la locomotora*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1987, p. 84-86.

² *Ibid*, pp. 116-117.

³ *Ibid*, p. 126.

⁴ Francisco R. Calderón, "Los ferrocarriles", en *Historia Moderna de México. El Porfiriato. La vida económica*, México, Editorial Hermes, p. 488-489.

⁵ Sandra Kuntz Ficker, *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*, México, El Colegio de México, 1995, p. 57.

⁶ Arturo Valencia Islas, "Las deudas del Ferrocarril Nacional y el Ferrocarril Texas Mexican", en *Mirada Ferroviaria*, No. 32, enero-abril 2018, disponible en: <https://www.miradaferroviaria.mx/las-deudas-del-ferrocarril-nacional-y-el-ferrocarril-texas-mexican-thedebts-of-the-national-railway-and-the-texas-mexican-railway/> Fecha de consulta: 29 de mayo de 2019.

⁷ "Boston Safe Deposit and Trust Co. – Bonos de la Mexican Central Railway Co.", Memorándum enviado por el Departamento Consultivo y Control Legal Interno del Banco de México a Javier Guzmán Calafell, Gerente de Financiamiento y Relaciones Internacionales, s/f, –probablemente enviado en 1991–, Archivo Histórico del Banco de México, Fondo Antigua Deuda Ferrocarrilera, Caja 51.

⁸ Arturo Valencia Islas, *El descarrilamiento de un sueño. Historia de Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*, México, Horizonte Ferroviario, Secretaría de Cultura-Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero-El Colegio de México, 2017, pp. 40-41.

⁹ Sandra Kuntz Ficker, *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*, México, El Colegio de México, 1995, pp. 98-99.

¹⁰ Arturo Valencia Islas, *El descarrilamiento de un sueño..., op. cit.* p. 71.

¹¹ Sandra Kuntz Ficker, *Empresa extranjera..., op. cit.*, p. 99.

¹² Arturo Valencia Islas, *El descarrilamiento de un sueño. Historia de Ferrocarriles Nacionales de México, 1920-1949*, México, El Colegio de México (Tesis de doctorado en historia), 2015, p. 150.

¹³ *Ibid.*, p. 151.

¹⁴ *Ibid.*, pp. 162-163.



SILBATOS Y PALABRAS

Fragmento de la crónica de la inauguración del ramal Apizaco a Puebla

Periódico Iberia*

Al llegar a Puebla el presidente, a las cuatro y media de la tarde, era preciosísima la vista que presentaba la ciudad. Hasta media legua salió la gente a saludar al tren deseado tantos años, y era un cordón de tres o cuatro hileras. En las casas y templos inmediatos a la estación se veían personas de todas las clases y condiciones, recibiendo un aguacero espantoso que en aquellos momentos se desprendía. Señoras bien puestas estaban enteramente empapadas; pero nadie hacía caso más que de ver el tren que producía latidos en su corazón, porque al fin era realidad lo que parecía una ilusión; porque ahora nadie se quedaría sin venir a México muy a menudo. No ha faltado quien pagara esa tarde cuatro y seis reales por estar en una azotea mirando llegar los trenes. La salva de orden anunció la entrada del presidente, y cada chillido de la máquina el arribo de cada tren.

Puebla parecía una ciudad de quinientas mil almas en aquel día, según el movimiento de la población. Se calcula en doce mil almas el incremento que en estos días ha tenido. De todas las poblaciones cercanas y aun de Orizaba, Jalapa y otros puntos lejanos han acudido. La carestía es tal, que un cuarto que apenas valdría cuatro reales por noche se ha hecho pagar a seis y ocho pesos y todos los víveres y mercancías han subido de precio: toda la ciudad se ha pintado, por varias calles se han erigido arcos triunfales, y como es tan aseada, se regocija uno de estar allí, así es que nuestros suscriptores deben agradecernos que sólo por ellos hayamos abandonado ayer aquella mansión por mil motivos grata.

En la noche toda la catedral fue iluminada con sus torres y cúpula, y la fachada del palacio tenía luces venecianas primorosas. Al frente de éste una música dio retreta al pueblo, que en masa creada escuchaba la música con mucho sosiego.

La compañía que había hecho jadear a sus máquinas con la conducción de millares de mexicanos, tuvo la galantería repetida de dar un baile a los poblanos y mexicanos, poblanas y mexicanas, como para darles a entender que las dos ciudades hermanas no forman ya más que una sola, y que era preciso entregarse a la más completa alegría en celebridad de este gran suceso.

Fue escogido para sala de baile un preciosísimo teatro que no teníamos idea hubiese en Puebla, se formó el año pasado en la cárcel bajo el modelo de nuestro Nacional, y lo imita como una hija a una madre. Es mucho más pequeño, pero puede decirse que es su fotografía, a no ser



porque sus palcos no son si no plateas, primeros, segundos y al fin la galería. Todo está pintado de blanco y oro con un cortinaje de terciopelo carmesí con fleco de oro.

Tenía el jueves diez y seis lindos candiles, y el foro estaba primorosamente adornado con trofeos militares que tanto hermosean un salón.

Tocó a Morales (que como los españoles a su pintor podemos llamar divino Morales) abrir el baile con sus dos soberbias marchas: *¡Salud oh, Puebla!* y *Locomotora*, que en buen castellano debe ser Locomotriz. Estas preciosas composiciones que dedicó a la compañía con el modesto nombre de marchas merecen más bien llamarse aberturas rápidas. Desempeñadas por ciento y tantos músicos, fueron sumamente aplaudidas y se repitieron a las cuatro de la mañana. La primera es una marcha guerrera muy suntuosa y llena de bellísimos pensamientos en que es tan fecundo el maestro mexicano. La segunda, aunque de un poco menos valor para nosotros, es la que el público acoge con más entusiasmo.

Después de la introducción y la primera parte, el maestro hace sonar a compás el látigo del cochero y los cascabeles de las mulas, después suena la campana, y con sumo ingenio el resuello, si así se nos permite llamar al de la máquina. Este ruido es imitado con un ancho tubo de hoja de lata lleno de piedrecitas de hormiguero. También se oye el clarín del vapor y hasta el ruido de las ruedas. Si el efecto fue grande, mayor será cuando estén perfectamente ensayados todos estos sonidos caprichosos. Creemos que se esperan mayores aplausos al simpático Melesio en su ciudad natal, México.

El baile estuvo sumuoso, y tan bueno que no servía, pues apenas se podía bailar, por el número de bellas. Andaban por todas partes, mezclados los nuevos diputados con los secretarios del despacho, con los magistrados de los tribunales y con infinidad de empleados; en fin, lo que componía el tren que salió a las diez y veinte minutos.

Las mexicanas y las poblanas competían con elegancia, en hermosura y en animación. Si nos preguntan cuáles eran mejores diremos que ningunas; es decir que eran todas iguales y, por tanto, ninguna mejor. El baile estuvo admirable, digno de la compañía, y nosotros salimos de él a desayunarnos y a tomar el tren para México, porque nuestro mayor deseo era contar a nuestros lectores cuanto vimos en Puebla.

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



VIDA FERROCARRILERA

Entrevista a Armando Rugerio Hernández, extrabajador de los Ferrocarriles Nacionales de México (Primera parte)

Patricio Juárez Lucas*

PJ: ¿Cuál es su nombre?, ¿dónde y cuándo nació?

AR: Mi nombre es Armando Rugerio Hernández; nací el 28 de febrero de 1954, en Jalapa, Veracruz.

PJ: ¿Hasta qué edad estuvo en Jalapa?

AR: De Jalapa me vine muy pequeño para Puebla y viví con mis abuelos. Mi abuelo fue ferrocarrilero, fue fogonero de camino, de las máquinas de vapor y ya las recientes. Se jubiló en 1968, en 1967 o 1968, ya no recuerdo bien. Mi papá también fue ferrocarrilero, ya fue ayudante maquinista de camino en Jalapa, Veracruz.

PJ: ¿Su nombre de él?

AR: Armando Rugerio Castro, finado, tuvo un accidente fogonero con un metalero cuando iba a Pacho, Veracruz, con un maquinista que no recuerdo bien su nombre y también un oficial y él no falleció allí, el que falleció fue el maquinista, pero estuvo un tiempo internado y ya no regresó a ferrocarriles, como al año murió.

PJ: ¿A qué edad, más o menos llegó usted a Puebla?

AR: Llegué a Puebla, aproximadamente, como de tres o cuatro años, muy chico, sí.

PJ: ¿A qué escuela fue?

AR: Nada más estudié hasta sexto de primaria en la escuela oficial República Española, que se encuentra en la 74 Poniente y 13 Norte.

PJ: ¿En esos años dónde vivía?

AR: En esos años vivía yo con mis abuelos, en la privada de la 76 Poniente 1306. Esos eran mis abuelos paternos, Lorenzo Hernández y mi abuelita se llamaba Elvira Armas de Hernández. No me sé su otro apellido, porque realmente absorbían el apellido del esposo.

PJ: ¿También era ferrocarrilero?

AR: Sí, era el fogonero de camino que se jubiló en el 67 o 68, ya no recuerdo bien. Él fue fogonero de máquinas de vapor y ya trabajó también en las máquinas diésel como ayudante de maquinista. En mi familia, tanto por parte de mi papá como de mi mamá, fueron ferrocarrileros, fueron fogoneros los dos. Yo ya fui el único que fue maquinista y toda mi familia, toda, por parte de mi papá fueron ferrocarrileros y por parte de mi mamá también, porque tengo un tío que era celador electricista, Alberto Hernández Armas, tengo un primo que también trabajó en ferrocarriles; dos primos, uno fue celador electricista y el otro fue de similares de tripulantes de locomotoras.

PJ: En esa escuela en la que usted estudió, ¿también era de hijos de trabajadores ferrocarrileros?

AR: No, realmente no, allí entraba cualquiera. No había como en la 6 Poniente, que era un hospital de ferrocarriles que después se convirtió en escuela y que lleva el nombre del Héroe de Nacozari. No, allí sí era parejo.



PJ: ¿A qué edad empezó a aprender de la cuestión de los ferrocarriles?

AR: Entré en 1972. Estuve cuatro años en la calle porque no había cupo. Llegaba a trabajar de emergente, hasta 1976 me dieron escalafón.

PJ: Y en ese tiempo, cuando estaba como emergente, ¿qué hacía?

AR: Empecé e estudiar en ferrocarriles. Entré como Similar B y después similar tripulante de locomotoras; después fui ayudante maquinista de patio, maquinista de patio, ayudante maquinista de camino, que fueron los dos cursos que tomé juntos, y luego estudié para maquinista.

PJ: ¿Cuáles eran las funciones del Similar B?

AR: Mis funciones eran ir a llamar a los tripulantes de locomotoras. Iba yo a llamar a los maquinistas y a los ayudantes maquinistas, similares a los maquinistas de patio de acuerdo con el servicio que se necesitaba. Trabajaba de extra, podía ser de segundo o tercer turno, pero como estaba muy saturado había mucho personal, entonces tuve que estudiar para hacerme similar de locomotoras y ya había más área de trabajo, pero no dejaba de ser que había mucho personal y fue entonces que empecé a estudiar, y realmente me hice joven. Tenía yo 28 años cuando me hice maquinista, yo entré de 22 años a ferrocarriles.

PJ: En este tiempo en que estuvo como similar o extra, ¿cuántos días trabajaba, más o menos?

AR: Mire, le voy a ser honesto, yo creo que el que tiene hambre de trabajo, pues perrea, yo entonces llegaba a trabajar más que los compañeros de planta. En ocasiones trabajaba trece, catorce, quince y hasta dieciocho o veinte turnos. Doblaba yo, desde luego. Realmente era lo mismo, porque ya salía yo como ayudante maquinista cuando había emergencia, cuando hacía falta de personal y fue en eso que me empezó a gustar esto y hasta la fecha, y empecé a estudiar.

PJ: ¿Adónde estudió para ser similar de locomotoras?

AR: En Puebla.

PJ: ¿Había una escuela especial para ellos?

AR: No. Estaba en ferrocarriles donde estaba el edificio, en la parte de hasta arriba.

PJ: ¿En cuál edificio?

AR: En el edificio administrativo, donde estaba el telégrafo y del otro lado estaba la superintendencia y la contaduría, y en el tercer piso estaba el Instituto de Capacitación.

PJ: ¿En la 80 Poniente?

AR: Yo aquí trabajé como similar B, era llamador. Había unas oficinas, aquí en el mexicano, y ya posteriormente esa fue mi rutina, pero yo ambicionaba más y fue cuando me hice ayudante maquinista de patio, pero pues allí realmente no hacía uno nada; estaba uno pasándole las señales al maquinista. A mí lo que me interesaba era ya manejar, entonces me fui al camino como ayudante de maquinista de camino, y por aquí cumplí los mil días efectivos trabajados y me ascendí a maquinista, por eso ascendí muy joven.

PJ: En ese trabajo de similar de locomotoras, como llamador, más o menos de estas áreas que recorría, ¿dónde se encontraban los maquinistas?



AR: Había unos aquí en la 12 (Poniente); entre la 5 y la 7 Norte hay un edificio, todavía existe, ellos vivían en la parte de arriba. Allí vivían unos maquinistas de la división Oaxaca y en la 6 Poniente iba yo a verlos. En la 17 Norte, entre la 10 y la 12 (Poniente), allí había un señor que se llama Humberto García, él era maquinista, además tenía una granja y vendía leche para el hospital de ferrocarriles. En las principales calles, pero había más retirados, pero nosotros teníamos, para llamar a la tripulación, nada más 2 kilómetros a la redonda, a partir del punto donde estaba la oficina de llamadores.

PJ: Y los que estaban más allá, ¿cómo lo hacían?, ¿ellos se reportaban?

AR: No. Los íbamos a llamar, nos daban para el taxi o nos íbamos en bicicleta, y nos daban en ese tiempo 20 pesos para el taxi. Cuando se pasa a la nueva estación lo más lejos era Maravillas.

PJ: ¿A poco había alguien que vivía hasta allá?

AR: Sí, los íbamos a llamar. Había un padrino que tenía, ya falleció, vivía en la México 68, luego en la Ciénega, cuando se fundó, pero ya en la Ciénega ya estaba dentro del rango de los 2 kilómetros que nos correspondían, pero Maravillas no, ni la México 68. Entonces, íbamos hasta allá. Había un compañero que vivía hasta la Libertad, pero allí sí, ya no nos daba tiempo, por lo que el demás personal se reportaba. Cuando era yo similar B, los iba uno a llamar con dos horas de anticipación. Teníamos un libro, que tenía el número del tren y el número de las máquinas, si era el ayudante él tenía que ver con qué maquinista salía, si los dos tripulantes vivían por aquí a los dos los iba yo a ver, ya me firmaban a qué horas los iba yo a ver, y los tenía que ir a ver dos horas antes de que saliera el tren.

PJ: ¿Venían con usted?

AR: No, ellos ya se iban por su cuenta, porque se quedaban a esperar su lonche, se bañaban o lo que tenían que hacer. Muchos se bañaban desde antes, porque ya sabían al otro día, más o menos, a la hora que salían cuando un tren local, pero cuando era un tren de pasajeros, ya no había una hora fija, pero teníamos que ir a llamarlos de acuerdo con nuestro contrato en esa época, esos de los más alejados.

PJ: Y de entre ellos, ¿recuerda algún nombre?

AR: ¿De los alejados? El más alejado del que yo me acuerdo era un señor que se llamaba Andrés Castelán Sánchez, ya falleció, y otro, Jesús Torres Corona, otro Miguel Barrón Segura, que es el que vivía hasta la México 68 y en Maravillas Gabriel Flores, que era ayudante maquinista. En los fuertes, en el Cerro de Guadalupe, allí vivía su gemelo Alfredo y ya todos los demás vivían más o menos por la colonia 20 de noviembre. Otros que vivieron lejos: Vicente Balderrama que vivía en la Loma, Jesús Juárez vivía en la Loma y su hermano Moisés Juárez, y por cierto su hijo es el músico César Juárez, el del sonido Fantasma.

PJ: Entre los que vivían por el centro, ¿trabajaron todavía aquí, en la estación?

AR: Sí, porque de aquí salía el tren, por ejemplo, el de Oaxaca salía de acá, y todos los que trabajaban en el tren de pasajeros venían a tomar aquí sus corridas. La 132, que salía de acá cuarto para las, pasa a la 3 de la tarde en la Estación Nueva, todos los trenes de pasajeros salían de acá, todos, y ya los de carga y mixtos salían de la Estación Nueva, y así se les llamaba, Puebla centro y Puebla carga respectivamente.

PJ: ¿Cuánto tiempo dura la capacitación para ascender a similar de locomotoras?



AR: Aproximadamente eran de dos a tres meses. No era pesado, para ayudante maquinista de camino y maquinista de patio, aproximadamente, porque había uno de maquinaria pesada de transportes, aproximadamente lo hacía uno en 90 días, 120 días y ya el de maquinista de camino ya nos pagaban. Entonces ya eran 180 días efectivos, para que nos dieran el curso.

PJ: ¿Tenía que trabajar entonces, antes para pagar el curso?

AR: No, mire. Cuando yo hice mi curso trabajaba y estudiaba, si había chance de trabajar en la noche, trabajaba yo en la noche. En la mañana no, porque tenía que ir a la escuela, entonces me llamaban a la escuela. ¿Te echas el de las 17 a 24 hr??, claro, sí me lo hecho. Nos daban la oportunidad de estudiar y de trabajar. Estábamos bien, para nosotros, ahora están mejor, con la nueva empresa, porque les pagan todos los cursos, y ascienden muy rápido.

PJ: En la escuela, ¿a quién recuerda que haya sido su maestro?

AR: Como maquinista de camino parece que todavía vive, espero en Dios que todavía viva, Roberto Guerrero Caulix, de Jalapa, Veracruz, y mi maestro de transportes era Ciro. Le decíamos maestro Ciro, pero ya no me acuerdo de sus apellidos; él vive en Maravillas, todavía vive, si quiere un día lo voy a visitar y le digo que venga. Era un maestro con toda la barba, mis respetos para él, que no podía yo decir de él, si fue mi maestro. Él me hizo maquinista, y el maestro “Cascaritas”, así le decíamos al maestro Roberto Guerrero Caulix; él era de Jalapa, aún vive allá, en Jalapa. También todavía vive, la última vez que yo fui, el año pasado, yo tenía ganas de irlo a ver, pero no doy con su casa. Ahora que vaya, yo como hago cosa de beisbol y voy a vender cosas de ferrocarriles con los compañeros de Jalapa, que son los del Ferrocarril de Kansas City, voy a ir y preguntar por él y no regreso hasta no dar con él, pues tengo muchas ganas de saludarlo. Imagínese, me hizo, creo que en el 83 u 82, me hizo maquinista, yo estudié con él.

PJ: Ya en esta etapa como maquinista, ¿en qué divisiones trabajó?

AR: Estuve trabajando en mi división, que es la Puebla, Puebla-Jalapa, era lo mismo. Allí hace años hubo unos trenes cañeros y cuando yo salí de la escuela corrí con tanta suerte que ya andaba yo en los trenes esos, en los cañeros, de Atencingo. Ya de allí nos ocupaban para ir a Apizaco, en el mexicano. Como yo he ido a varias partes, entonces me llamaban para ir al mexicano, me llamaban para ir a la Oaxaca, de Puebla-Oaxaca, y luego fui un tiempo prestado a Apizaco, al mexicano, no recuerdo, como medio año tal vez.

PJ: En este tiempo en los cañeros, ¿en qué partes estuvo trabajando?

AR: En Puebla, porque cerraron Atencingo para remodelarlo. Entonces íbamos a traer la caña a Atencingo y todos esos otros lugares donde hay caña, la traímos hacia acá, y de aquí ya se iba para Veracruz por el mexicano, para los ingenios que hay por allá, y también para Oaxaca, donde también hay un ingenio adelante de Tehuacán. Adelante de san Sebastián y de Altepexi hay un ingenio, entonces llevaba uno la caña hasta allá, porque a quien Atencingo funcionaba sólo una parte y no se daba abasto, porque estaban renovando la planta. Creo que dilataron como tres o cuatro zafras, eso es lo que dilatamos, ya posteriormente me redujeron, porque estábamos varios maquinistas, entonces yo me voy prestado al mexicano. Allí estuve prestado, posteriormente corrieron a muchos trabajadores, compañeros míos, los agarraron por el azucarazo y muchos se fueron. Ya me jalaron de nuevo acá y después a México. Yo salía de México, en la división de México fui a Beristáin, fui a Pachuca, fui en un carguero 409, fui a Cuernavaca, fui en una ocasión en un tren de pasajeros a Guadalajara, pero no llegué hasta allá porque no llega, sólo llega a Irapuato y allí me relevaron.



PJ: En el de Beristáin, ¿en qué horario?

AR: Salía a las 7 y media de la mañana y regresaba uno 5 y media, parece, porque iba y regresaba. Allí fui de emergencia, yo era de la división Puebla. Faltaba personal y como ya sabían que yo era aventado, me decían “te vas a Beristaín” y yo me iba. Y allí iba yo, a veces iba yo en el Purépecha, pues a todo dar, pero en el punto de encuentro me relevan, ya me tuve que regresar con mi tren para Buenavista y ya no pude llegar hasta Uruapan, el término del recorrido.

PJ: Cuando se va prestado al mexicano, ¿qué trenes manejaba?

AR: El primer tren que manejé... Cuando va uno prestado a otra división tiene que ir uno a hacer un recorrido para conocer el terreno. Entonces, yo renté un cuartito, me instalé, fui por mi horario y llega el llamador y me dice: “Te habla el oficial”, que se llamaba Fernando Cortés y me dice: “Traes una recomendación muy buena”, y me dice: “Saca el 505”. Ese tren era un tren de carga que iba a México, ya que me subo, ya que lo llevo, y al otro día que lo traigo para Apizaco, que le digo: “¿Y ahora en que tren me voy para el reconocimiento del camino?” y me dice: “Esto es más difícil, ya quedate” y me anotan en la pizarra luego, luego. No hice ningún viaje de reconocimiento, ya no, y yo de hecho llegué a salir por allí, anduve en muchos trenes y luego había un accidente y nos mandaban por Apizaco. Yo ya sabía más o menos cómo estaba el terreno.

PJ: En el Apizaco, ¿de dónde salían?

AR: De Apizaco, era la terminal Apizaco, el tren de carga iba a México, a Esperanza o a Orizaba. Normalmente era a Esperanza, porque de Esperanza, la segunda división tenía residencia en Orizaba, entonces venía a Esperanza, se regresaba a Orizaba y hasta Veracruz, y este que dice tenía su residencia en Apizaco y recorría de México a Apizaco y al otro día de Apizaco a Esperanza, o ese mismo día subía otra tripulación y ellos iban a Esperanza y se regresaban a Apizaco. Eran recorridos realmente cortos, el recorrido más largo eran los pasajeros, que salían de México a Esperanza, que eran el 52 y el 54, y el otro iba de México a Córdoba, ya allí se subía otro maquinista del FVCI [ferrocarril de Veracruz al Istmo], ya luego vinieron los trenes azules, había el Jarocho. El Jarocho sí, me lo aventé de México hasta Veracruz...

(Continuará).

* Entrevista efectuada por el jefe de Departamento de Archivo Histórico-CEDIF-CNPPCF, el 11 de octubre de 2019.

**ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES****Archivo Histórico****Fondo:** Ferrocarriles Nacionales de México**Subfondo:** Junta Directiva

Núm.	Expediente	Legajos	Periodo	NCO	Caja
607	Dividendos de la Compañía Carbonífera Consolidada de Coahuila (CCCC) por el año de 1911	Dividendos de la CCCC por el año de 1911	1911-1911	5, 5200	36
608	Diversos préstamos hechos por la CCCC	1. Préstamos hechos por la compañía de los años 1905-1913 2. Pago a la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango en liquidación de 1937	1905-1937	5, 5400	36
609	Autorización para transar con la sucesión del Sr. L.M. Lamar respecto del adeudo que este tiene con la CCCC	Crédito a favor de la compañía. Se autoriza al Ing. Leopoldo Vázquez para transigir el negocio pendiente con la sucesión del sr. L. M. Lamar	1936	5, 5420	36
610	General. Cuentas de interés de la CCCC	Cuentas-General	1909	5, 5900	36
611	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	1. Ordinaria de 1907	1907	5, 6107	36
612	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	2. Ordinaria de 1908	1908	5, 6108	36



613	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	3. Ordinaria de 1909	1909	5, 6109	36
614	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	4. Original del acta y documentos relativos a la Asamblea Extraordinaria de 1909	1909	5, 6109	36
615	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	5. Duplicado del acta y documentos relativos a la primera asamblea anual de 1910	1910	5, 6110	36
616	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	6. Duplicado del acta y documentos de la Asamblea anual de 1911	1911	5, 6111	36

**Biblioteca especializada****Colección Méndez Quijano Zirión**

551.5 MOR.e 1894	016.- William Morris Davis ; Elementary meteorology / Boston : Ginn & company, publishers, 1894, xii p. + 355 p. ; 23 x 16 cm. - Pasta dura - Forro queratol
534 POU.é 1853	017.- M. Pouillet ; Éléments de physique expérimentale et de météorologie / París : Librairie de L. Hachette et cie, 1853, 852 p. ; 21 x 14 cm. - Pasta dura
530.4 SEC.u 1874	018.- A. Secchi ; L' Unite des forces physiques : Essai de philosophie naturelle / París : Librairie F. Savy, 1874, xxxii p. + 616 p. ; 22 x 14.5 cm. - Pasta rigida - Forro cuero y papel
537.6 JAM.p 1870	019.- M. J. Jamin ; Petit traite de physique : A L'Usage des établissements d'instruction / París : Gauthier- Villars, imprimeur- Librarie, 1870, vi p. + 683 p. : il. ; 20 x 14 cm. Pasta dura
530.1 DOR.p 1896	020.- Joel Dorman Steele ; Popular physics / Nueva York : American Book Company, 1896, xii p. + 380 p. : il. ; 19 x 13.5 cm. Pasta dura - Forro tela – Grabado
551.5 LOO.t 1868	021.- Loomis ; Treatise on meteorology / [New York] : [Harper & Brothers], 1868, viii p. + 305 p. + 3 láms. : il. ; 22.5 x 14.5 cm. Pasta dura - Faltan hojas preliminares
553.6 CUL.c	022.- Lieute Colonel Culmann ; Cours sur les chaux, mortiers et mastics / [Estados Unidos] : Lithog de l'école d'application de l'aétiellierie et du génie, 1843, 245 p. ;



1843	21.5 x 18 cm. Encuadernación rústica - Hojas de papel pergamino manuscrito
551 RIE.e 1921	023.- Heinrich Ries and Thomas Watson ; Elements of engineering geology / Nueva York : John wiley & Son, inc., 1921, vi p. + 365 p. ; 21.5 x 14.5 cm. Pasta dura - Forro queratol
551.7 CON.e 1896	024.- Joseph Le Conte ; Elements of geology : A tex-book for colleges and for the general reader / 4 ^a . Ed., Nueva York : D. Appleton and Company, 1896, xiv p. + 670 p. ; 23 x 16 cm. - Pasta dura - Forro tela
551.1 BUR.g 1853	025.- Amédée Burat ; Geologie appliquée : Supplément sur les relations des gites métallifères avec les roches éruptives et sur la continuité des minerais en profondeur / París : Langlois et Leclercq, 1853, 112 p. ; 21.5 x 14 cm. Pasta dura - Forro de papel y cuero
553.5 LEJ.g 1870	026.- Emile Lejeune ; Guide du briquetier suivi de guide du chaufourner et du platrier : Du fabricant de tuiles, carreaux, tuyaux et autres produits en terre cuite / París : Libraire du dictionnaire des arts et manufactures, 1870, xxii p. + 612 p. ; 21 x 14 cm. - Pasta dura - Forro cuero y papel
551.3 DEG.gt 1847	027.- M.J. Degousee ; Guide du sondeur : Traite theorique et pratique des sondages / París : Langlois et Leclercq, 1847, 504 p. ; 21.5 x 14 cm. Pasta dura - Forro de papel y cuero - interiores manchados
551.3 DEG.ga 1847	028.- M.J. Degousee ; Guide du sondeur : Atlas / París : Langlois et Leclercq, 1847, 29 ilustraciones ; 21.5 x 14. Pasta dura - Forro cuero y papel
548 LAU.p 1847	029.- M. Laurent ; Precis de cristallographie : Suivi d' une methode simple d' analyse chalumeau / París : Víctor Masson, 1847, 104 p. : il. ; 18 x 12 cm. Pasta dura - Forro cuero



513.2 ADV.c 1887	030.- California State series of school textbooks ; Advanced arithmetic / Sacramento, California : State Printing Office, 1887, 288 p. ; 18.5 x 13 cm. - Pasta rigid - Forro cuero y tela
------------------------	---



Fototeca

Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México

Sección: Donaciones al MNFM

Número de registro	Pie de foto	Color	Formato
03-001846	Herramienta de vía.	Blanco y negro	3.5 x 5"
03-001847	Herramientas de un carro-escuela.	Blanco y negro	5 x 3.5"
03-001848	Reparación de riel.	Blanco y negro	3.5 x 3.5"
03-001849	Maquinaria para vía.	Blanco y negro	2.5 x 3.5"
03-001850	Reparación de riel.	Blanco y negro	3.5 x 4.5"
03-001851	Reparación de vía.	Blanco y negro	3.5 x 5"
03-001852	Riel	Blanco y negro	3.5 x 5"
03-001853	Máquina para vía.	Blanco y negro	3.5 x 5"
03-001854	Soldadura para vía.	Blanco y negro	3.5 x 5"
03-001855	Reparación de riel.	Blanco y negro	3.5 x 3.5"
03-001856	Reparación de riel.	Blanco y negro	3.5 x 3.5"
03-001857	Reparación de riel.	Blanco y negro	3.5 x 3.5"
03-001858	Soldadura de riel.	Blanco y negro	3.5 x 5"
03-001859	Soldadura de riel.	Blanco y negro	3.5 x 4.5"
03-001860	Reparación de riel.	Blanco y negro	4.5 x 3.5"
03-001861	Reparación de riel.	Blanco y negro	3.5 x 5"
03-001862	Riel roto.	Blanco y negro	3.5 x 5"
03-001863	Reparación de riel.	Blanco y negro	3.5 x 4.5"
03-001864	Herramienta de un carro escuela.	Blanco y negro	3.5 x 5"
03-001865	Herramienta de un carro escuela.	Blanco y negro	3.5 x 5"



03-001848



03-001864



Planoteca

Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México

Sub Fondo: Ferrocarril Interoceánico (Puebla)

Núm.	Título	Fecha de elaboración	Soporte	Escala	Estado de conservación	Medidas (cm)
741	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 120 a 130.	Octubre 2 de 1929	Tela calca	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 x 28
742	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 130 a 140.	Octubre 7 de 1930	Tela calca	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 x 28
743	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 140 a 150.	Octubre 14 de 1930	Tela calca	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 x 28
744	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 150 a 160.	Octubre 22 de 1930	Tela calca	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 x 28
745	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 0 a 10.	Abril 25 de 1930	Cianotipo	1:20,000 1:2,000	Malo	58 x 28
746	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 10 a 20.	Mayo 6 de 1930	Cianotipo	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 x 28
747	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 20 a 30.	Mayo 19 de 1930	Cianotipo	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 x 28



748	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 30 a 40.	Junio 13 de 1930	Cianotipo	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 x 28
749	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 40 a 50.	Junio 19 de 1930	Cianotipo	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 x 28
750	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 50 a 60.	Junio 30 de 1930	Cianotipo	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 x 28
751	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 60 a 70.	Julio 7 de 1930	Cianotipo	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 x 28
752	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 70 a 80.	Julio 14 de 1930	Cianotipo	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 x 28
753	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 80 a 90.	Agosto 12 de 1930	Cianotipo	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 x 28
754	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 90 a 100.	Agosto 20 de 1930	Cianotipo	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 x 28
755	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 100 a 110	Septiembr e 13 de 1930	Cianotipo	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 x 28
756	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 110 a 120.	Septiembr e 24 de 1930	Cianotipo	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 x 28
757	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 120 a 130.	Octubre 2 de 1929	Cianotipo	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 x 28



758	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 130 a 140.	Octubre 7 de 1930	Cianotipo	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 x 28
759	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 140 a 150.	Octubre 14 de 1930	Cianotipo	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 x 28
760	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 150 a 160.	Octubre 22 de 1930	Cianotipo	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 x 28



Almacén de colecciones

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero

Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

CÉDULA DE REGISTRO DE BIENES MUEBLES CON VALOR HISTÓRICO CULTURAL

1.- NÚMEROS DE REGISTRO. Ilegible.

No. INVENTARIO CNCA. No presenta.

No. IINVENTARIO FNM. H0030328IM190006991.

No. COLOCACIÓN EN ALMACÉN. Planta baja, estante gris número 2, Almacén de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.

CLAVE PRONARE.

INSTITUCIÓN	BM	INVGADOR	NÚMERO	LÍNEA	KILÓMETRO

OTRO No. (especificar). No presenta

2.- LOCALIZACIÓN.

Estado: Puebla Municipio: Puebla Localidad : Puebla.

3.- NOMBRE DEL OBJETO: Luz de bengala.

4.- NOMBRE DEL FABRICANTE: Ferrocarriles Nacionales de México

5.- MATERIA PRIMA PREDOMINANTE: Pólvora, papel encerado, tela, lija.

6.- INSCRIPCIONES: FNM, HECHO EN MÉXICO (especificaciones de seguridad).

7.- MEDIDAS:



Alto ____ Largo 23 cm Ancho ____ Diámetro 2.7 Peso aprox. 150 gr.

8.- LUGAR DONDE SE LOCALIZÓ: Puebla, Puebla.

Recolección () Donación () Adquisición () Otro, especifique () _____

9.- ESTADO DE CONSERVACIÓN.

Bueno ()

Regular ()

Malo ()

10.- REGISTRO FOTOGRÁFICO. Sí () No ()



Foto: María de la Paz González.

11.- NOTAS Y OBSERVACIONES. (Función, descripción detallada, historia, etc.)

Referencias:

11.- REGISTRÓ: PRONARE