



PRESENTACIÓN

ESTACIONES

La importancia de la carga de pulque en los Ferrocarriles Nacionales de México, 1890-1930

Rodolfo Ramírez Rodríguez

TIERRA FERROVIARIA

Ferrocarriles y revolución. 1910-1915: guerra, movilidad y vida cotidiana

Patricio Juárez Lucas

CRUCE DE CAMINOS

Un empresario agrícola por rista en Morelos. El caso de Luis García Pimentel.

Carolina Moguel Pasquel

SILBATOS Y PALABRAS

Reseña del libro de Rodolfo Ramírez Rodríguez, La querrela por el pulque. Auge y ocaso de una industria mexicana, 1890-1930, Zamora, Michoacán, El Colegio de Michoacán, 2018, p. 507.

Carlos Ortega Ibarra

VIDA FERROCARRILERA

Entrevista a Tiburcio Bautista, extrabajador de los Ferrocarriles Nacionales de México

Alfredo Nieves y Patricio Juárez

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Archivo Histórico

Biblioteca especializada

Fototeca

Planoteca

Almacén de colecciones

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 28 de abril de 2019.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.

Presentación

La historia contemporánea de México no puede entenderse sin la construcción y desarrollo de los ferrocarriles. Por ello, desde hace cerca de veinte años el Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria promueve el estudio de este medio de transporte, desde las distintas disciplinas del conocimiento. De esta manera, ponemos a disposición de los investigadores y estudiosos del tema los documentos de archivo, gráficos e impresos, que les permiten generar nuevas interpretaciones y proponer otras formas de acercamiento y análisis, con el fin de conocer cuál fue el impacto del ferrocarril en la vida social, cultural, política, económica de nuestro país y abonar para que se generen nuevas políticas públicas.

En la sección Estaciones, Rodolfo Ramírez Rodríguez nos comparte el artículo *La importancia de la carga de pulque en los Ferrocarriles Nacionales de México, 1890-1930*, en el que plantea cuáles fueron los factores que determinaron el despegue de la producción pulquera y cuáles las causas que provocaron el decaimiento de dicha industria. En ese sentido, señala que con la construcción de los ferrocarriles en la zona de los Llanos de Apan despuntó la industria pulquera, a tal grado que fue capaz de satisfacer la demanda de la capital, al tiempo que obligó al gobierno a regular las tarifas aplicadas a ese producto e impulsó la creación de oligopolios en la producción, distribución y comercialización del pulque en las ciudades de Puebla, Orizaba, Pachuca y obviamente México, elevando sus costos y obteniendo grandes ganancias.

Por su parte, Patricio Juárez Lucas, responsable del Archivo Histórico, en la sección Tierra Ferroviaria, no ofrece el texto *Ferrocarriles y Revolución. 1910-1915: guerra, movilidad y vida cotidiana*, en el que aborda el tema de los ferrocarriles en su relación con la guerra, la movilidad y la vida cotidiana durante la Revolución mexicana. Plantea que, desde el comienzo de la guerra, los revolucionarios impidieron la movilidad del ejército federal cortando y destruyendo las vías férreas, y que la destrucción no solamente afectó a los ejércitos en pugna, sino también a los civiles, quienes de pronto se encontraron entre la espada y la pared, llegando al grado no poder realizar su vida cotidiana.

En la sección Cruce de Caminos, Carolina Moguel Pasquel nos presenta el artículo *Un empresario agrícola porfirista en Morelos. El caso de Luis García Pimentel*, con el que pretende abrir una ventana a la historia de Morelos, por medio de la vida de este empresario, uno de los representantes de la élite regional del estado de fines del porfiriato, quien poseía el mayor latifundio de la entidad. Cabe destacar que no existen estudios similares de empresarios porfiristas de Morelos y la monografía que se presenta muestra cómo, antes de la Revolución, García Pimentel se desempeñó exitosamente en los negocios, conocía su entorno y lo aprovechó para aumentar sus ganancias. Sin embargo, tras la lucha armada no pudo recuperar el auge económico anterior.

En la sección Silbatos y palabras, Carlos Ortega Ibarra nos comparte la reseña que realizó del libro *La querrela por el pulque*, de Rodolfo Ramírez Rodríguez, en la que reconoce que los historiadores no son una realidad ajena a las historias que escriben, leen y cuentan. Los hilos de nuestra existencia están tejidos con esas historias, por más distancia e imparcialidad que deseamos imponernos para ser apreciados como investigadores serios, rigurosos y objetivos.

En Vida Ferrocarrilera, Patricio Juárez Lucas y Alfredo Nieves, jefes de Departamento de Archivo Histórico y Planoteca, respectivamente, nos comparten la entrevista que realizaron el 4 de abril de 2016 a Tiburcio Bautista Díaz, extrabajador de los Ferrocarriles Nacionales de México.

En la sección Registro de Bienes Documentales y Colecciones 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 al Casco para Ingeniero Topógrafo, el cual se encuentra depositado para su resguardo en el Almacén de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM existen en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, relacionadas con el trabajo de las mujeres en el fnm, durante las primeras décadas del siglo XX.

En la sección Cruce de caminos, Lawrence Douglas Taylor, investigador de El Colegio de la Frontera Norte, nos ofrece el artículo “El desarrollo del ferrocarril en Baja California y el noroeste de Sonora: una visión histórica”, en el que presenta el desarrollo de los ferrocarriles en Baja California y su vinculación interregional con Sonora, a partir de los primeros proyectos en la década de 1860, enfocándose en particular sobre aquellos que se han realizado en la región durante las décadas más recientes.

En Vida Ferrocarrilera presentamos el testimonio del migrante hondureño Anthony López y su travesía por nuestro país hacia la frontera norte.

La aportación literaria no podría faltar y en esta ocasión les ofrecemos en la sección Silbatos y Palabras, como homenaje póstumo a Carlos Fuentes, un capítulo de la novela Gringo viejo, escrita en 1985, el cual nos permite acercarnos, gracias a la travesía del periodista norteamericano Ambrose Bierce, al paisaje de la frontera norte en el México revolucionario.

En la sección Registro de Bienes Documentales y Colecciones se anexan los listados de bienes documentales de los acervos resguardados en el Archivo Histórico, Biblioteca Especializada, Fototeca y Planoteca. Además, se incluye la cédula de registro de Bienes Muebles Históricos, que en esta ocasión corresponde a un tazón para sopa, el cual se encuentra depositado para su resguardo en el Almacén de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.

Recordamos a nuestros lectores que los puentes de comunicación siempre están abiertos a sus aportaciones, ya que consideramos que pueden brindar una visión más completa de la cultura e historia de los ferrocarriles mexicanos.

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 28 de abril de 2019.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.

Estaciones

La importancia de la carga de pulque en los Ferrocarriles Nacionales de México, 1890-1930

Rodolfo Ramírez Rodríguez

Doctor y maestro en Historia por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Licenciado en Historia por la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP). Recibió el Premio Francisco Javier Clavijero del Instituto Nacional de Antropología e Historia por su tesis de doctorado en Historia y etnohistoria en 2016. Es candidato al Sistema Nacional de Investigadores del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología de México.

Contacto: rudolf_rrr@yahoo.com.mx

Resumen

El artículo explica las causas que originaron el despegue de la producción pulquera, como actividad preponderante en el agro mexicano durante los años de 1890 a 1930, impulsada por el ferrocarril como su principal medio de transporte. Se analiza la importancia de la carga de pulque en las compañías que atravesaban el centro del país y se proponen las causas de su declive, tras la Revolución mexicana y el régimen posrevolucionario.

Palabras clave: Pulque, Ferrocarriles, centro de México, porfiriato, Revolución mexicana.

Introducción

El periodo que va de 1880 a 1930 puede considerarse como una transición en la organización económica de México, pues predominaban los grandes latifundios agrícolas en vías de modernización (con la aparición de la inversión de capital en el campo, importación de maquinaria, mejora en la calidad de los productos agrícolas, profesionalización de la actividad agraria e introducción de nuevas técnicas); en tanto que la fuerza de trabajo sufría el efecto de una transición bajo esquemas que eran propios de la periferia del sistema mundial, con un deterioro de las relaciones tradicionales en beneficio de una mayor explotación, según la finalidad económica empresarial. La primera etapa corresponde al régimen del porfiriato; significó una fase de gran desarrollo técnico, industrial y agrícola, debido a que en ese periodo se registró la mayor inversión del capital en la agricultura, con todas sus consecuencias. La lenta integración del país implicó cambios bruscos que no serían fácilmente asimilados en muchas regiones, declinando en algunos casos los cultivos tradicionales y de autoconsumo.¹ Sin embargo, la aplicación de nuevas técnicas, unida a la expansión de la propiedad privada, fue aprovechada para activar algunos de los productos más representativos del país, para ser comerciados a gran escala, como ocurrió con las haciendas pulqueras que captaron más fuerza de trabajo e inversión para ser más productivas. La segunda etapa va de 1910 a 1930, y en ella el desarrollo agrícola y ferrocarrilero fue modificado radicalmente por los efectos de la Revolución mexicana, primero en su fase armada y luego con una época de reconstrucción nacional que cambiaría la dinámica productiva del país, donde además el uso de suelo pasaría de los latifundios a la creación de los numerosos ejidos.



Imagen 1. Estación del Ferrocarril Mexicano en Ometusco, Mural desaparecido de tinacal de la exhacienda de San Antonio Ometusco, Estado de México. Atribuido a Andrés Padilla y Mala c. 1885. [Fotografía de Javier Gómez M.]

Los orígenes de los ferrocarriles pulqueros

Hasta 1865, la producción pulquera de los Llanos de Apan llegaba a su principal mercado, la Ciudad de México, gracias al tráfico que hacían los arrieros en la garita de Peralvillo; siendo el principal problema de la comercialización del pulque su rápida fermentación y su frágil emulsión. Pero esta forma de transporte fue reemplazada por una más rápida y segura: el ferrocarril, pues con este nuevo medio habría vagones especiales para el embarque de barriles, lo cual suponía una mayor seguridad en el trayecto; además de un nuevo camino a los productores, ya que se suprimirían a los intermediarios, teniendo un contacto directo con los compradores de la bebida de las pulquerías y figones en la capital, como lo había anotado Manuel Payno hacia 1864:

El establecimiento del camino de fierro, cuya línea está trazada precisamente por los llanos de Apan, va á cambiar completamente el sistema establecido por tantos años. En dos horas, los pulques serán conducidos de las haciendas á las ciudades de Puebla y México y de allí partirán entonces los atajos de mulas, para caminar otras ocho ó diez horas y llevar los pulques en un nuevo radio de 25 leguas, á puntos donde hoy no se puede conducir [...] Establecido el camino de fierro, parece indudable que duplicaran los productos de las haciendas, por consiguiente el valor de todos esos terrenos. Las habitaciones de las haciendas, hoy solitarias, y casi abandonadas, serán otros tantos lugares de recreo y de buen gusto, á la vez que el pulque se tomará puro, será más agradable y provechoso á la salud.²

La primera línea férrea del país fue entonces el Ferrocarril Mexicano, que unió la estación de Buenavista en la Ciudad de México con los Llanos de Apan en 1866 (en 1865 las poblaciones de Otumba y Apan ofrecieron a la compañía del Ferrocarril Mexicano terrenos gratuitos para el establecimiento de una estación³), con Apizaco en 1867, con Puebla en 1869 y con el puerto de Veracruz en 1874. Los principales puntos de embarque de pulque, de

1866 a 1880, fueron las estaciones de Apan en Hidalgo, Ometusco y Otumba en México, Soltepec y Apizaco en Tlaxcala, donde se aumentó la siembra de los magueyes y se produjo la primera crisis de sobreproducción, con su consecuente caída de precios del producto, debido a la alza del flete del ferrocarril.⁴ Con esta primera experiencia del ferrocarril se inició una acelerada construcción de otras líneas férreas que generó una gran actividad económica y de inversión, haciendo que los hacendados pulqueros aprovecharan la ocasión, usando los medios a su alcance para situar a sus propiedades junto al trazo de las vías de tren.

Esta política se dirigió a fomentar una concurrencia y disminuir el carácter monopólico de la primera línea férrea, pues los hacendados, inconformes con el tendido de las vías, exigieron a los gobiernos estatales entablar pláticas para la creación de líneas y tarifas que beneficiaran a sus negocios.⁵ Entre 1883 y 1892 se construyeron el Ferrocarril Interoceánico y el Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste, con líneas trazadas en la región de los llanos de Apan (el primero por Irolo y el segundo por Tepeyahualco hasta Tulancingo, en Hidalgo). A partir de 1891, las ciudades de México, Puebla y Perote quedaron unidas mediante estos tres ferrocarriles.

Por otra parte, con la construcción del Ferrocarril Interoceánico y del Ferrocarril Hidalgo y Nordeste se rompió con el monopolio del Ferrocarril Mexicano, en cuanto a la carga de producción pulquera y se abrió una competencia entre las compañías ferroviarias para reducir los costes en el transporte, lo que fue causa de una serie de altibajos en las tarifas, teniendo una baja lenta, pero constante.⁶ Entre 1889 y 1899, el pulque fue el producto agrícola más cotizado por el esquema tarifario en casi todos los ferrocarriles hasta 1900, cuando se regularizaron las tarifas de fletes en los productos básicos. Por ejemplo, para 1889 la tarifa del pulque de tonelada por kilómetro (ton/km) era de 6 centavos (cvos.) en el Ferrocarril Mexicano, de 5 cvos. en el Ferrocarril Nacional, de 4 cvos. en el Ferrocarril Interoceánico, de 3 cvos. en el Ferrocarril Central y de 2 cvos. en el Ferrocarril Internacional; pero para 1899 se regularon sus tarifas, considerándolo como un producto con un costo de envío similar al de los cereales, oscilando entre 2.5 y 4 cvos. por ton/km. Al inicio del siglo XX el pulque era considerado como un artículo de primera necesidad.⁷



Imagen 2. Garita de pulque en la estación de Buenavista, Ciudad de México. Mural desaparecido del tinacal de San Antonio Ometusco, Estado de México. Atribuido a Andrés Padilla y Mala c. 1885. [Fotografía de Javier Gómez M.]

El ascenso del pulque en la carga ferroviaria

La introducción del ferrocarril fue uno de los factores que alteró las formas tradicionales de transporte y comercialización del pulque. Al comienzo no pareció traer muchos beneficios para las haciendas de Hidalgo, ya que su producción agrícola fue relegada por los bajos costos de los bienes del Estado de México. Sin embargo, este impacto negativo fue atenuado por la importancia gradual que iba tomando la demanda del pulque, lo que propició un incremento en la plantación de magueyeras en los Llanos de Apan y un aumento proporcional en la producción pulquera; así, con la competencia ferroviaria y la caída gradual de los fletes, se acrecentó su comercialización.⁸ Este crecimiento sostenido se debió, en gran parte, a la seguridad en los negocios durante el gobierno de Porfirio Díaz, pero también al dinamismo de la producción pulquera. Esto se tradujo, a su vez, en un desarrollo sostenido de la demanda de la bebida en los centros de consumo, lo que llevó, de 1900 hasta la época de la Revolución, a un verdadero auge en su mercantilización. En medio de este proceso aumentó el transporte de carga de pulque en las principales compañías de ferrocarriles de México, entre las décadas de 1890 y 1910.

La carga de pulque transportada en las principales compañías ferroviarias del centro del país (Hidalgo y Nordeste, Mexicano e Interoceánico) tuvo un incremento paulatino a partir de la última década del siglo XIX. Sin embargo, antes de finalizar el siglo, para el caso del Ferrocarril Mexicano y al inicio del XX, en los otros ferrocarriles, se observa un marcado crecimiento, como nunca antes se había registrado. Así, de 1900 a 1913 se llega a cantidades extraordinarias, lo que coincide con la época del auge en la producción de las haciendas pulqueras y la gran demanda existente en la capital del país, impulsada por la creación de oligopolios en la producción, distribución y comercialización del pulque en las ciudades de Puebla, Orizaba, Pachuca y obviamente México, elevando sus costos y obteniendo grandes ganancias en dichos años.

Es sin duda la época de oro del pulque, pues no existe ninguna otra bebida embriagante que le haga competencia real en la capital. Sin embargo, es durante este periodo cuando surgen grandes polémicas sobre su empleo inmoderado entre la población y la caracterización de este licor como el principal causante de las graves problemáticas sociales, debido a su popular y alto consumo. Pero con el inicio de la Revolución armada en México, que duraría de 1910 a 1913, y los efectos de la desestructuración del sistema ferroviario durante la guerra de facciones, que siguió tras el régimen militar de Victoriano Huerta en el mayor centro productor de pulque en los Llanos de Apan, el envío de pulque a las ciudades se paralizó y quedó en suspenso en el trienio de 1914 a 1916. Además, es muy visible que, a partir del año de 1914, en todos los registros cae estrepitosamente el transporte de pulque, con un breve repunte entre 1917 y 1918. Pero a pesar de ello, nunca se llegaron a igualar los pasados volúmenes de introducción a su principal mercado: la Ciudad de México, lo que hace suponer que ocurrió el mismo escenario en las otras ciudades consumidoras del país.

Cuadro 1. Carga de pulque transportada en el Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste, 1891-1906.

Año	Carga en toneladas	Costo de flete por tonelada en pesos corrientes	% sobre la carga total
1891	57 721	—	33
1898	78 515	—	42
1899	88 268	—	40
1900	104 366	—	44

1902	107 653	2.94	42
1903	100 409	2.95	33
1904	104 614	2.95	35
1905	100 924	2.92	34
1906*	119 644	2.95	—

Nota: Este ferrocarril, propiedad de Gabriel Mancera, se incorporó en 1905 a los Ferrocarriles Nacionales de México. *Se refiere a enero-abril y junio-julio de 1906.⁹

Cuadro 2. Carga de pulque transportada en Ferrocarriles Nacionales de México, 1907-1921.

Año	Carga de pulque (tons.)	Total de carga transportada (tons.)	% sobre la carga total
1907-1908	100 765	—	—
1908-1909	110 497	—	—
1909-1910	95 098	—	—
1910-1911	103 715	—	—
1911-1912	108 984	—	1.68
1912-1913	103 973	—	1.75
1916-1917	28 568	2 161 684	1.32
1917-1918	66 310	3 656 628	1.81
1918-1919	—	—	—
1919-1920	—	—	—
1920-1921	72 584	3 796 770	1.91

Nota: En 1907-1908 el Ferrocarril de Hidalgo y Nordeste contribuyó con 92 781 tons. de pulque, de las 100 765 tons. transportadas por Ferrocarriles Nacionales; esto es 92.1 % de la carga registrada de pulque.¹⁰

Cuadro 3. Carga de pulque transportada en el Ferrocarril Mexicano, 1892-1920. ¹¹

Año	Carga en toneladas	Flete por ton. en pesos corrientes
1892	67 693	4.08
1893	68 042	4.26
1894	82 135	3.37
1895	80 696	3.58
1896	82 392	3.24
1897	88 433	3.28
1898	106 725	2.97
1899	114 148	2.70
1900	106 578	3.23
1901	118 700	3.50
1902	116 318	3.49
1903	118 509	3.66
1904	119 788	3.83
1905	117 391	3.61
1907 ^a	119 891	—
1909	121 921	3.80
1910	112 455	3.64
1912 ^b	129 801	—
1913 ^b	135 010	—
1914 ^b	117 419	—
1917 ^c	62 247	—

1918 ^a	85 390	—
1920 ^b	68 235	—

Cuadro 4. Carga de pulque transportada en el Ferrocarril Interoceánico, 1899-1921. ¹²

Año	Carga en toneladas	% sobre la carga total
1889	22 264	—
1890	21 433	—
1891	23 723	—
1893	43 191	11
1894	39 575	9
1895	46 744	10
1901	57 827	9
1902	62 513	9
1903-1904	68 979	7.68
1904-1905	74 041	7.8
1905-1906	73 308	7.64
1906-1907	75 142	7.19
1907-1908	73 323	6.72
1908-1909	67 022	6.96
1909-1910	70 290	6.15
1910-1911	83 532	6.89
1911-1912	93 931	7.69
1912-1913	97 905	8.78
1913-1914	94 579	8.95

1914-1915	—	—
1915-1916	—	—
1916-1917	13 811	5.69
1917-1918	68 155	17.81
1918-1919	—	—
1919-1920	—	—
1920-1921	64 392	12.31

La importancia real de la introducción de vías férreas se dio en los cambios en la producción, comercialización y costes para el pulque; pues a mayor producción, menor costo de envío a los lugares de consumo.¹³ Un ejemplo de ello fue que, entre 1893 y 1907, el pulque fue el producto agrícola con mayor carga en toneladas transportadas, al tiempo que alcanzaba altos niveles de producción.¹⁴

Con esto se demostraba la importante unión entre los empresarios pulqueros y la política ferrocarrilera en el gobierno de Díaz, como expresa un párrafo en un dictamen de 1901:

Está perfectamente acreditado que las tarifas de un ferrocarril ejercen en la producción y consumo, los mismos efectos que las de impuestos indirectos; está bien esclarecido que las tarifas de un ferrocarril pueden arruinar la producción en determinados lugares, o por el contrario, desarrollarla, e igualmente, arruinar el comercio en unas localidades con beneficio de otras.¹⁵

El resultado de este proceso complejo fue la integración de distintas zonas pulqueras aledañas a las ciudades de Puebla, Pachuca, México, Tlaxcala, Perote y Orizaba en un solo mercado, abatiendo los costos del traslado e impulsando la explotación magueyera. No sería sino con la consolidación de las vías férreas cuando todas las regiones productivas del país quedarían integradas a una sola concepción territorial, cohesionada por la lógica de lo nacional.¹⁶



Imagen 3. Interior de la hacienda de San Lorenzo, Hidalgo, con el ferrocarril junto al tinacal y [Col. de Joaquín Ávila]

El inicio del declive del pulque en los ferrocarriles

Tras casi una década pérdida por la Revolución, entre los años de 1911-1921, la producción pulquera pareció estabilizarse. Así el envío del pulque, a través del ferrocarril, deja entrever que seguía siendo la bebida preferida de la Ciudad de México y que, a pesar de la denigración social, cultural y política, tenía gran importancia en la actividad económica reflejada en los datos de carga transportada por la reciente compañía de Ferrocarriles Nacionales de México. El pulque, por tanto, seguía siendo un artículo de gran consumo popular. En la estadística ferrocarrilera del tipo de carga y de tonelaje embarcado, de los años de 1922 a 1924, se puede observar que del monto total del tonelaje transportado más de una décima parte correspondió al pulque, colocado en las líneas férreas de concesión federal, como el Ferrocarril Mexicano. Sin embargo, los datos muestran una producción que, de recuperarse al inicio de la década de 1920, llegó a su máximo en el año de 1926 en los Ferrocarriles Nacionales y en el Ferrocarril Interoceánico. No obstante, en el Ferrocarril Mexicano la baja se venía dando desde 1922 y nunca más se recuperó. Después de 1926 todos muestran comportamiento a la baja, disminuyendo año tras año. A pesar de ello, el pulque significó todavía el primer lugar de los productos embarcados en este último ferrocarril, por encima del petróleo y sus derivados en segundo puesto, y de los vinos y licores en tercer lugar, y de los envases vacíos devueltos en cuarto sitio.¹⁷

De igual modo, para el Ferrocarril Interoceánico el pulque fue el principal producto embarcado, pues representó casi 8% del total de tonelaje cargado en 1924, superando por corto margen al petróleo y sus derivados, que se encontraban en segundo puesto, al azúcar en tercer lugar, y al maíz, principal grano de consumo en el país, en cuarto sitio.¹⁸

Cuadro 5. Carga de pulque en los Ferrocarriles de Jurisdicción Federal (en tons.), 1921 a 1930.¹⁹

Año	Ferrocarriles Nacionales de México	Ferrocarril Mexicano (línea troncal y ramales principales de Puebla y Pachuca)	Ferrocarril Interoceánico
1921-1922 ^a	83 661	—	58 573
1922 ^b	80 660	129 407	52 160
1923 ^b	81 822	118 764	44 820
1924 ^b	66 963	109 706	40 366
1925 ^c	67 419	107 894	41 829
1926 ^d	216 450	72 322	84 861
1927 ^d	192 497	58 082	64 899
1928 ^d	182 752	57 071	60 477
1929 ^d	161 429	49 367	51 915
1930 ^d	142 914	42 427	51 065

En las estadísticas comparativas que publicó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en la década de 1920, se puede apreciar el repliegue aún más marcado de la carga de pulque. Sin embargo, lo sobresaliente era el retroceso irreversible del pulque embarcado a partir de 1926 y hasta el año de 1930, siendo evidente no sólo para el Ferrocarril Mexicano (en el que bajó a casi la mitad del tonelaje embarcado de 1922 a 1927), sino en todos los ferrocarriles, con excepción del Interoceánico, el cual incluso tuvo un ligero repunte. Luego, en 1928, en todos se presentó una tendencia a la baja, originada por una nueva y rigurosa reglamentación fiscal en la producción del pulque, así como por una campaña social antialcohólica respaldada por las administraciones de Álvaro Obregón y Plutarco Elías Calles.

Es de resaltar que el pulque, al igual que los demás productos, tuvo una baja acentuada en el conjunto de tonelaje transportado durante el cuatrienio de 1926-1929, tal vez, debido a la caída de la demanda o al aumento en los gravámenes. Empero, poco a poco, la producción pulquera fue disminuyendo de forma considerable, lo que se agudizó por la competencia comercial de otras bebidas y licores.²⁰ El transporte del pulque fue decreciendo en la carga ferrocarrilera, aunque siguió asignado como artículo de primera categoría en los Ferrocarriles Nacionales de México, Mexicano e Interoceánico; en cambio, era considerado artículo de segunda categoría en los Ferrocarriles de Pachuca-Zimapan-Tampico, de Muñoz (Tlaxcala)-Chignahuapan (Puebla), en el del Desagüe del Valle de México y en el Ferrocarril Industrial a Puebla, además de su transporte en las compañías de Tranvías de México, Texcoco y Cuautengo-Otumba (que se caracterizaba porque su carga era exclusivamente de pulque).²¹

Empero, a pesar del ambiente hostil creado, tanto por el gobierno federal, fomentado por las reglamentaciones y la inspección sanitaria de 1928, como por la opinión en los diarios y las empresas cerveceras, para 1929 la producción de pulque transportada por carro por entero en los ferrocarriles aún sobresalía en el mercado de la Ciudad de México, ocupando el tercer lugar en mercancías (mandando entre catorce y diecisiete vagones por día): debajo sólo del carbón y de las reses, lo que demuestra que seguía siendo importante el negocio, a pesar de una divulgada campaña “antipulquera” y del impacto de la cerveza en el gusto de los consumidores (que sólo mandaba de dos a cuatro y hasta seis carros). Sin embargo, el gobierno federal posrevolucionario consideraría al pulque como un sector productivo propicio de ser susceptible de mayores gravámenes a mediano plazo.²² Después de 1930 y a lo largo del siglo XX, la producción pulquera siguió siendo referente en la economía de los estados de Puebla, Tlaxcala, México e Hidalgo, pero el transporte de los barriles de pulque fue retomado por los automotores que recorrerían los caminos carreteros del país.

[1] Herbert J. Nickel, *Morfología social de la hacienda Mexicana*. México, FCE., 1996, pp. 105 y 150.

[2] Manuel Payno, *Memoria sobre el maguay mexicano y sus diversos productos*, México, Imprenta de A. Boix, 1864, p. 58.

[3] John Gresham Chapman, *La construcción del ferrocarril mexicano (1837-1880)*, México, SEP, Col. Sep-Setentas, 1975, p. 19.

[4] Juan Felipe Leal y Mario Huacuja Rountree, *Economía y sistema de haciendas en México. La hacienda pulquera en el cambio. Siglos XVIII, XIX y XX*, México, Era, Col. Problemas de México, 1982, pp. 85 y 90.

[5] *Ibid.*, pp. 86-87.

[6] *Ibid.*, p. 87.

- [7] Sandra Kuntz, “Ferrocarriles y Mercados: tarifas, precios y tráfico en el Porfiriato”, en Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzzi (coord.), *Ferrocarriles y vida cotidiana en México, 1850-1950. Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*, México, El Colegio Mexiquense / Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco / Ferrocarriles Nacionales de México, 1996, pp. 132, 137, 156-158.
- [8] Peter Rees, *Transportes y comercio entre México y Veracruz 1519-1910*, México, SEP, Col. SEP-Setentas 1976, pp. 177-178.
- [9] Tomado de Leal y Huacuja, Op. cit., p. 94.
- [10] Fuentes: La información del periodo de 1907 a 1911 fue tomada de Leal y Huacuja, Op. cit, p. 96. De 1911 a 1921 de los Informes anuales de los Ferrocarriles Nacionales de México, Secretaría de la Junta Directiva, años 1912, 1913, 1917, 1918 y 1921.
- [11] Fuentes: De 1892 a 1910 en Leal y Huacuja, Op. cit., 1982, p. 93/a. Para 1907, Kuntz, Op. cit., p. 151/b Archivo General de la Nación. Fondo Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Informes anuales de la Compañía del Ferrocarril Mexicano, años de 1913, 1914, 1915 y 1921/c Estadística de ferrocarriles de jurisdicción federal (1918), 1923, p. 160.
- [12] Fuentes: De 1899 a 1902 en Leal y Huacuja, Op. cit., p. 95. De 1903-1921 con datos del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias–Archivo Histórico. Serie Junta Directiva del Ferrocarril Interoceánico, caja 43, leg. 762, Reports for the year ended, Mexican Interoceanic Railway of Mexico Limited, London (1903-1921).
- [13] La incorporación de tarifas diferenciales benefició a los productores. El envío a menor costo por larga distancia y uno mayor por corta distancia; no obstante, la disminución real estaba en enviar mercancía ocupando mayor volumen en los carros del ferrocarril. Esta política impactó profundamente en las clasificaciones tarifarias, siendo el pulque un artículo de ocupación de carro por entero, con un envío a mayor distancia, lo que impulsó su comercio. Dictámen presentado a la Secretaría de Fomento para la Comisión Especial nombrada para el estudio de las tarifas y clasificación de efectos del Ferrocarril Central Mexicano, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885, pp. 6-11.
- [14] Kuntz, Op. cit., pp. 151-156.
- [15] Dictamen de la Comisión Revisora de Tarifas (1901) cit. en Fernando González Roa, El problema ferrocarrilero y la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México, México, Ediciones de la Liga de Economistas Revolucionarios de la República Mexicana, 1975.
- [16] John H. Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato*, México, SEP, Col. Sep-Setentas, 1976, pp. 116-118.
- [17] Estadística comparativa de ingresos y egresos de los ferrocarriles de Jurisdicción Federal durante los años de 1922, 1923 y 1924, México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas-Dirección de Ferrocarriles, [1925], p. 39, cuadro 4.
- [18] Estadística comparada de la explotación de los ferrocarriles de Jurisdicción federal en los años de 1923, 1924 y 1925, México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1927.
- [19] Fuentes: aInforme Anual de los Ferrocarriles Nacionales de México, Secretaria de la Junta Directiva, 1922; bEstadística comparativa de ingresos y egresos de los ferrocarriles de Jurisdicción Federal durante los años de

1922, 1923 y 1924 [1925], p. 40; cEstadística comparada de la explotación de los ferrocarriles de Jurisdicción federal en los años de 1923, 1924 y 1925, 1927; dEstadísticas de ferrocarriles y tranvías de concesión federal... (Datos técnicos, administrativos, económicos y financieros que, en cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 126 de la ley de ferrocarriles, rinden las empresas de ferrocarriles y tranvías de concesión federal, y comparación con los datos rendidos en años anteriores), años 1928, 1930, 1931 y 1932.

[20] Estadísticas de ferrocarriles y tranvías de concesión federal del año [1927 a 1930], México, SCOP, 1928-1932.

[21] En estos ferrocarriles menores el tonelaje de carga de pulque en el lapso de 1926 a 1930 fue respectivamente de 5 862 ton. en 1926, de 4 180 ton. en 1927, de 2 005 ton. en 1928, de 1 020 ton. en 1929 y de sólo 91 ton. en 1930.

[22] Excélsior, pág. 7 de la 3ª. sección de los diarios de 1 de julio, 3 de julio, 4 de julio, 5 de julio y 8 de julio de 1929.

Referencias consultadas

Fuentes primarias

Archivo General de la Nación. Fondo Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Informes anuales de la Compañía del Ferrocarril Mexicano, años de 1913, 1914, 1915 y 1921.

Secretaría de Cultura. Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias. Archivo. Serie Junta Directiva del Ferrocarril Interoceánico, caja 43, leg. 762, Reports for the year ended, Mexican Interoceanic Railway of Mexico Limited, London (1903-1921).

Fuentes secundarias

Diario Excélsior (1929).

Dictámen presentado á la Secretaría de Fomento para la Comisión Especial nombrada para el estudio de las tarifas y clasificación de efectos del Ferrocarril Central Mexicano, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885.

Dictamen de la Comisión Revisora de Tarifas (1901) en Fernando González Roa, El problema ferrocarrilero y la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México, México, Ediciones de la Liga de Economistas Revolucionarios de la República Mexicana, 1975.

Estadística comparativa de ingresos y egresos de los ferrocarriles de Jurisdicción Federal durante los años de 1922, 1923 y 1924, México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas-Dirección de Ferrocarriles, [1925].

Estadística comparada de la explotación de los ferrocarriles de Jurisdicción federal en los años de 1923, 1924 y 1925, México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1927.

Estadística de ferrocarriles de jurisdicción federal (1918), México: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas-Dirección de ferrocarriles, 1923.

Estadística de Ferrocarriles y tranvías de concesión federal en el año de 1927, 1928, 1929 y 1930, México: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas-Departamento de ferrocarriles, 1928-1932.

Informes anuales de los Ferrocarriles Nacionales de México, México, Secretaría de la Junta Directiva de los Ferrocarriles Nacionales de México, años 1912, 1913, 1917, 1918 y 1921.

Bibliografía

Chapman, John Gresham, *La construcción del ferrocarril mexicano (1837-1880)*, México, Secretaría de Educación Pública, Col. Sep-Setentas, 1975.

Coatsworth, John H., *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato*, México, Secretaría de Educación Pública, Col. Sep-Setentas, 1976.

Kuntz, Sandra, “Ferrocarriles y Mercados: tarifas, precios y tráfico en el Porfiriato”, en Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzzi (Coord.), *Ferrocarriles y vida cotidiana en México, 1850-1950. Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*, México, El Colegio Mexiquense / Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco / Ferrocarriles Nacionales de México, 1996.

Leal, Juan Felipe y Mario Huacuja Rountree, *Economía y sistema de haciendas en México. La hacienda pulquera en el cambio. Siglos XVIII, XIX y XX*, México, Era, Col. Problemas de México, 1982.

Nickel, Herbert J., *Morfología social de la hacienda mexicana*. México, FCE, Col. Historia, 1996.

Payno, Manuel, *Memoria sobre el maguey mexicano y sus diversos productos*, México, Imprenta de A. Boix, 1864.

Rees, Peter, *Transportes y comercio entre México y Veracruz 1519-1910*, México, Secretaría de Educación Pública, Col. SEP-Setentas, 1976.

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 28 de abril de 2019.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.

Tierra Ferroviaria

Ferrocarriles y revolución. 1910-1915: guerra, movilidad y vida cotidiana

Patricio Juárez Lucas

Presentación

En este ensayo abordo el tema de los ferrocarriles en su relación con la guerra, la movilidad y la vida cotidiana durante la Revolución mexicana. Desde el comienzo de la guerra, los revolucionarios impidieron la movilidad del ejército federal cortando y destruyendo las vías férreas. La destrucción no solamente afectó a los ejércitos en pugna, sino también a los civiles, quienes de pronto se encontraron entre la espada y la pared, llegando al grado no poder realizar su vida cotidiana.

Palabras claves: Ferrocarriles, Revolución mexicana, vida cotidiana.

La red ferroviaria durante el porfiriato

Al comenzar el siglo XX, la red ferroviaria mexicana había alcanzado su máxima extensión y era presentada por la clase política porfiriana como uno de los logros más importantes del régimen, símbolo de la modernización y del progreso logrado a lo largo de los treinta años en el poder.¹

Este entramado ferroviario estaba encabezado por el Ferrocarril Central Mexicano, que comunicaba a la Ciudad de México con Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez) y que contaba, además, con los ramales: Chicalote a Tampico (división San Luis), Paredón a Tampico (división Monterrey) y el llamado Ferrocarril de México Cuernavaca y Pacífico, que comunicaba a la Ciudad de México con Balsas. El Ferrocarril Nacional Mexicano, línea que enlazaba a la Ciudad de México con Nuevo Laredo, el Ferrocarril Internacional Mexicano, que comunicaba a Durango con Piedras Negras, así como los principales ramales que estas compañías poseían. Estas tres líneas ferroviarias constituyeron la columna vertebral de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), empresa que se creó con la consolidación de estas tres compañías, en 1908. A la red de FNM habría que agregarle también el Ferrocarril Interoceánico de México, que comunicaba a la Ciudad de México con el puerto de Veracruz, línea administrada por el gobierno desde 1902. Dentro de la red ferroviaria se encontraban otras dos líneas férreas: el Ferrocarril Sudpacífico de México que, en esos años, tenía tendidas sus vías de Nogales a Tepic, y el Ferrocarril Mexicano, cuyas vías enlazaban a la Ciudad de México con Veracruz.

Hacia finales de la primera década del siglo XX, la Ciudad de México, que era asiento de los poderes porfirianos, y las principales ciudades de la república mexicana estaban comunicadas por el ferrocarril. En las ciudades y poblados que no tenían este medio de transporte persistían los caminos para la arriería y las diligencias. En el día a día la gente tenía, entre otras, estas opciones para movilizar sus bienes y moverse de un lugar a otro del territorio nacional; sin embargo, esta situación fue sacudida por la rebelión maderista y se prolongó por los siguientes cinco años de guerra fratricida.

La guerra

Cuando estalló la Revolución, el sistema ferroviario mexicano se encontró de pronto en la vorágine de la violencia. La infraestructura ferroviaria (vías, puentes, edificaciones) y el material rodante se convirtieron en el objetivo de los grupos rebeldes: maderistas, constitucionalistas, villistas y zapatistas; y también del ejército federal. A partir de ese momento los ferrocarriles se encontraron en una situación complicada, entre la espada y la pared, en la dialéctica de la destrucción-reconstrucción. La empresa Ferrocarriles Nacionales de México se convirtió en botín de guerra de los ejércitos contendientes: Constitucionalistas, incluyendo a la División del Norte; Convencionistas, y el Ejército Libertador del Sur.

Como se mencionó anteriormente, al comenzar la guerra, en noviembre de 1910, el ferrocarril era el principal medio de transporte, comunicaba al centro del país con la frontera norte, con el Golfo de México y con el Pacífico. Además, existían puntos del territorio donde solamente era posible la movilización mediante animales de carga, caballos, burros, etcétera.

Los ferrocarriles, símbolo del progreso, la modernización y orgullo de la oligarquía porfiriana, llegaron a los días de violencia revolucionaria con sus lastres propios del avance tecnológico del momento. Las locomotoras eran de vapor y para producir este seguían utilizando carbón como combustible, e incluso en algunas partes de la red ferroviaria aún se utilizaba leña, tal es el caso del Ferrocarril de México Cuernavaca y Pacífico. Rosa E. King, en *Tempestad sobre México* nos describe con mayor claridad esta situación cuando dice: “el tren ascendía trabajosamente las montañas”, serranía del Ajusco, “un primitivo ferrocarril cuyas máquinas funcionaban con leña”.² Sin embargo, este medio de transporte tenía sus ventajas sobre los otros.

Los rebeldes de todo el país se percataron de inmediato que el ejército federal movilizaba a sus tropas por el ferrocarril, por lo tanto, al destruir la infraestructura ferroviaria, vías, puentes, etc., inmovilizaban al enemigo y de esta forma podían ellos desplegar sus fuerzas y mantener el control territorial de sus regiones. En los primeros días del levantamiento maderista, grupos rebeldes de La Laguna incendiaron puentes situados entre las estaciones de La Loma y La Trinidad, pertenecientes al Ferrocarril Internacional.³ Durante los primeros meses de guerra, los rebeldes se dedicaban a asaltar y detener los trenes, ya fueran de carga o de pasajeros, con el fin de cerciorarse de que en ellos no viajaban soldados del ejército federal, sobre todo en las vías que convergían a Ciudad Juárez, punto nodal del Ferrocarril Central Mexicano y el Ferrocarril del Noroeste.



*El vicepresidente José María Pino Suárez en la estación de Guadalajara, al partir el tren presidencial. Imagen tomada del libro *Recuerdo del viaje de los señores Vicepresidente de la República y Ministro de Comunicaciones a la costa del Pacífico, con motivo de la inauguración del tramo de Ferrocarril construido por el Sud Pacífico de México entre Acaponeta y la ciudad de Tepic, enero de 1912. México, s.p.i., 1912. Biblioteca especializada, CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.**

A mediados de 1911, continuaron los ataques al sistema ferroviario mexicano, principalmente a las vías del Ferrocarril Central Mexicano, sobre todo en el tramo de Chihuahua a Ciudad Juárez. La caída de Porfirio Díaz, que se oficializó con la firma de los Tratados de Ciudad Juárez, no trajo la paz; tanto en el norte como en el sur los grupos rebeldes continuaron su labor destructiva. Emiliano Zapata, enarbolando el Plan de Ayala, que había sido proclamado el 25 de noviembre de 1911, ⁴ continuó asediando al ejército federal, que como se sabe no fue desmantelado por Madero como quedó asentado en el pacto de Ciudad Juárez. La prolongación de la guerra continuó afectando a la red ferroviaria, tanto a la infraestructura como al material rodante, sobre todo a los trenes de carga y de pasajeros. Ante esta situación, el presidente Madero promulgó una ley para castigar a quienes cometieran estas acciones, la cual se aplicaría en los estados de: Morelos, Guerrero y Tlaxcala, así como en los distritos de Acatlán, Izúcar de Matamoros, Atlixco, Cholula, Huejotzingo y Tepexi del estado de Puebla y a los de Chalco Tenancingo, Sultepec, Temascaltepec, Tenango y Lerma del Estado de México. ⁵ Cabe hacer notar que la geografía en la que se aplicó dicho decreto era cruzada por las vías del Ferrocarril Interoceánico, del Ferrocarril de México, Cuernavaca y Pacífico, y del Ferrocarril de San Rafael a Atlixco, territorios dominados por el zapatismo.

“Si en el sur, el sistema ferroviario está destruido, desarticulado, en el norte y otras partes del territorio nacional las condiciones no son mejores, situación que los administradores de FNM, Junta Directiva y Comité ejecutivo, señalan continuamente, sobre todo porque la empresa se está descapitalizando y ya no encuentran el financiamiento para continuar con la reconstrucción”, así lo manifiestan en la correspondencia enviada a Toribio Esquivel Obregón, Secretario de Hacienda del gobierno de Victoriano Huerta. ⁶

El asesinato del presidente Madero, el 22 de febrero de 1913, a manos de Victoriano Huerta, provocó una enérgica reacción en todo el país. Los antiguos maderistas se sublevaron, destacando entre estos Venustiano Carranza, quien enarboló el Plan de Guadalupe, al amparo de la bandera Constitucionalista. Además, se levantaron en armas personajes como Francisco Villa, en Chihuahua, y muchos otros se sumaron al núcleo principal de esta causa, como Francisco J. Mújica. Álvaro Obregón, por ejemplo, inició una larga campaña que lo llevaría al centro de México, como artífice principal del triunfo constitucionalista. En 1912, salió del estado de Sonora para ir a combatir a Orozco, en Chihuahua, movilizó a sus tropas en ferrocarril, en el tramo de Hermosillo a Agua Prieta del Ferrocarril Sudpacífico de México. Estas primeras experiencias le resultaron de utilidad, pues la campaña que inició en 1913 la efectuó principalmente sobre las vías de los ferrocarriles del noroccidente de México, asumiendo las dificultades y las facilidades que le proporcionó este medio de transporte. La primera parte de su campaña se desarrolló en la frontera, como dejó asentado en el Informe de la toma de Nogales, el 15 de marzo de 1913, que envió a Carranza y en el que señala:

Salí de la capital, Hermosillo, el día 6 del presente a las 9:00 am llegando a las 4 pm del mismo día a Magdalena, deteniéndome allí el tiempo indispensable para reparar la vía que tenía varios puentes quemados. –Más adelante, el mal estado de la vía lo obligó a– emprender la marcha pie a tierra..., –dejando una fajina competente para que trabajara día y noche en la construcción de puentes. ⁷

Las fuerzas obregonistas persiguieron a los huertistas y en Cananea entablaron otra batalla. En el informe del 26 de abril de 1913, Obregón señaló: “destaqué al Mayor Carlos Félix sobre la vía que viene a este mineral, para que procediera inmediatamente a la reparación de puentes que había quemados en dicha vía”. ⁸ Al siguiente mes de ese año, Obregón continuó su campaña hacia el sur. En el mensaje turnado a Carranza señaló que lograron sitiar la estación Ortiz: “con la hábil y activa gestión del mayor J.L. Gutiérrez. Jefe de trenes al reparar la vía del ferrocarril”. ⁹

Cada vez más al sur, las fuerzas obregonistas continuaron con su labor de la reparación de las vías que el ejército federal había destruido, para la movilización de sus tropas. Hacia fines de octubre y principios de noviembre lograron tomar la ciudad de Culiacán. En el informe rendido el 23 de noviembre de 1913 dejó asentado:

Desde luego tomé el mando de las fuerzas de Sonora y Sinaloa, quedando como segundo jefe el c. general Iturbe, a quien di órdenes para que al siguiente día la columna Diéguez continuara su marcha en el mismo tren en que venía hasta el río Mocerito, frente a la estación de Guamúchil. El puente del ferrocarril sobre este río se hallaba destruido, pues los federales le prendieron fuego en tres partes, quemándose largos tramos y ordené que con toda actividad se procediera a su reparación.¹⁰

Con el estallido de la Revolución, el Ferrocarril Sudpacífico de México sólo alcanzó a tender sus vías hasta Tepic. A mediados del año de 1914, la logística obregonista se preparó para internarse al estado de Jalisco. En el parte de guerra que Obregón rinde a Carranza, señaló: “el 10 de junio de 1914 quedaron hechos todos los preparativos para la marcha hasta San Marcos, habiendo logrado concentrar más de 200 carros y como 2 mil mulas”.¹¹ Los ejércitos y los hombres que se sumaron al Constitucionalismo estuvieron ligados de una u otra forma a los ferrocarriles, algunos los tomaron como parte sustancial de la logística y la movilización de sus tropas; todos ellos tomaron medidas diversas para hacer frente a la problemática que esto conlleva, como es el abasto de combustible, la reparación de la infraestructura, el mantenimiento y consecución del equipo tractivo y de arrastre.

En otros frentes del Constitucionalismo, la situación de los ferrocarriles era similar, se destruían las vías para frenar la movilización del enemigo, o se reparaban los puentes y las vías para agilizar el movimiento propio. Francisco J. Mújica, secretario en la redacción del Plan de Guadalupe, y después integrante del núcleo principal del Constitucionalismo comandado por Venustiano Carranza¹², en sus memorias señaló: “Bajan, siempre delante arribé a esta estación del pueblo... vine delante para pedir dos trenes a Monclova en qué embarcar quinientos caballos y nuestra gente”.¹³ Esta columna, a la cual perteneció Mújica, se movilizó por los estados de Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas; en nota fechada el 10 de mayo de 1913, señaló: “A las tres salimos de Charco Escondido, Congregación Garza, donde pasamos la noche, envié dos fracciones de 10 hombres a Corrales y a otro punto arriba de Reynosa a quemar puentes y destruir la vía”.¹⁴ Los constitucionalistas, en la medida en que controlaban los territorios arrancados al ejército federal, iban tomando control de las vías férreas y restableciendo su funcionamiento. En una última nota del año de 1913, Mújica señaló: “mandé destruir la vía férrea de Camargo a Los Aldamas, pues no quiero que se nos pueda un tren de pelones. El tren nuestro está corriendo ya hasta Ciudad Camargo; línea de Reynosa a Monterrey. Tengo telégrafos hasta Ciudad Mier y teléfonos hasta San Fernando, El Soldadito, Santa Teresa, La Llorona y Congregación Garza”.¹⁵

Como llevamos apuntado, al constitucionalismo, desde los primeros días del levantamiento, se adhirieron varios grupos rebeldes que con el paso de los días y la guerra alcanzaron a formar columnas del ejército Constitucionalista. En el estado de Zacatecas se levantó Pánfilo Natera, Betancourt, quien informó:

(...)conforme avanzaba (mayo de 1913), el contingente al mando de Natera se desplaza con cada vez mayor rapidez al sur del estado, apoderándose tras rudas refriegas, de la región que comprendía Nochistlán, Sombrerete y Mazapil. Desde estos puestos, la división a su cargo se ocupó de destruir la vía del ferrocarril que unía la capital estatal con la ciudad de Torreón.¹⁶

La movilidad, tanto de los ejércitos en lucha como de la población civil, es lo que la guerra va desarticulando y los contendientes –el ejército federal, los constitucionalistas y los zapatistas– resuelven esta problemática de diferente manera. Victoriano Huerta, en algún momento de su administración, ante la situación desastrosa de las líneas férreas, el avance de los ejércitos rebeldes, así como el control de estos sobre amplios tramos de la red ferroviaria, propuso la militarización y vigilancia de las vías, además de la importación de cazamatas que habrían de colocarse a lo largo de las vías, por lo menos una cada dos kilómetros, que servirían como puestos de vigilancia y para disuadir las coladuras de vías y puentes.¹⁷

Guerra y movilidad

Los constitucionalistas también le dan importancia vital al sistema ferroviario para la movilidad de sus ejércitos, por ello, como llevamos visto, la reconstrucción de las vías es una parte preponderante en la logística de la guerra que ellos implementan. En contraste, y a pesar de que en los territorios controlados por los zapatistas también cruzan líneas de ferrocarril, el Ejército Libertador del Sur utilizó otras formas de movilidad, fundamentalmente a lomos del caballo. Es icónica la imagen tomada por Casasola de la caballería zapatista presta para el combate. De acuerdo con estudiosos del zapatismo ¹⁸, el general Emiliano Zapata era un excelente jinete, que incluso llegó a trabajar en la Ciudad de México como caballerango. Ya en la lucha amada tomó las medidas necesarias para la manutención de los caballos de su ejército. En julio de 1913 envió una circular, que a la letra dice:

Instrucciones a que deberán sujetarse los jefes y oficiales del Ejército Libertador. Séptima: Para alimentos de la tropa y pastura de la caballada de la misma deberán dirigirse a la autoridad municipal del lugar del que se trate, la que distribuirá a los revolucionarios entre las familias haciendo también la recolección de las pasturas entre todos los vecinos, exigiendo siempre mayor cantidad a los enemigos de la revolución. ¹⁹

Un año después, cuando los constitucionalistas están a punto de aniquilar al ejército huertista, en el norte y centro del país, Zapata envió otro recordatorio a sus huestes, sobre todo a los jefes y oficiales, conminándolos, en medio de la guerra, a proceder de manera respetuosa. En la misiva señala:

Para conocimiento de los jefes y oficiales del Ejército Libertador, prevengo y ordeno lo siguiente: Sexto, Sólo tendrán derecho las fuerzas libertadoras, de ocurrir con moderación y respeto al Presidente Municipal de esta cabecera, para que éste les mande proporcionar forraje para la caballada y raciones para las fuerzas de acuerdo con el jefe de plaza. ²⁰

Para Zapata, la movilización y el traslado de sus tropas y armamentos por medio del caballo fue importante. La guerra continuó y el jefe del Ejército Libertador, en circular enviada el 13 de febrero de 1915 a sus partidarios, tomó las siguientes medidas:

En uso de las facultades de las que me hallo investido, y para que tanto las fuerzas de infantería como de caballería integren unidades tácticas que permitan la movilización, concentración, operaciones militares, servicios de guarnición, etc., etc., he tenido a bien decretar la organización provisional siguiente: Décimo. Para el transporte de las municiones e impedimenta de cada batallón se le destinarán 60 acémilas que estarán a cargo de 20 arrieros, entre los cuales habrá dos cabos, dos sargentos segundos y un primero. ²¹

Guerra y vida cotidiana

Al despuntar el año de 1914, la situación de los ferrocarriles en los territorios zapatistas era muy precaria. El tráfico llevaba semiparalizado casi medio año, las noticias de los principales diarios daban cuenta de ello, por ejemplo, el Ferrocarril Interoceánico informaba a los pasajeros que el tren solamente llegaba a Ozumba; que de este punto a Puente de Ixtla había que abordar un tren militar, que de acuerdo con el itinerario saldría martes y viernes, pero no aseguraban totalmente esta posibilidad; esto, debido a que estaban destruidas las vías de este tramo ferroviario. Tampoco había transporte de Cuautla a Atencingo, y lo mismo sucedía en el ferrocarril de México-Cuernavaca-Balsas. ²²

Esta situación prevalecerá hasta el siguiente año. Prácticamente la Ciudad de México se encontraba asilada, el tren que salía de la ciudad de Puebla solamente llegaba a la estación de Atencingo. ²³ Si a esto le añadimos la escasez de leña, ²⁴ entonces nos damos cuenta de la magnitud del desastre ferroviario. Esta problemática era la misma a la que se enfrentaba el ejército villista, por esas fechas, después de la toma de Torreón, Villa, que empezaba a

distanciarse del constitucionalismo, con el Pacto de Torreón reconoció a Carranza como primer jefe del Ejército Constitucionalista, a cambio, él recibiría carbón, municiones y la autorización para movilizar sus ejércitos hacia la Ciudad de México. Sin embargo, como señala Aguilar Camín, nunca recibió el carbón, ni las municiones, mucho menos la autorización para la movilización hacia el sur.²⁵

Fundación ferrocarriles constitucionalistas y otros

Al triunfo del constitucionalismo, en agosto de 1914, la situación ferroviaria en todo el país era precaria y se abrió una nueva etapa de la guerra. Por un lado, los triunfadores carrancistas, ahora en el poder, y por el otro los rebeldes campesinos del sur y los norteños al mando del general Villa. Por lo que al abrirse estos nuevos frentes de batalla también se presentaron nuevas problemáticas para los ferrocarriles. Días después de la firma de los tratados de Teoloyucan, E. P. Easton, ayudante del presidente Ejecutivo de los Ferrocarriles Nacionales de México, E. N. Brown, solicita audiencia a Venustiano Carranza, la cual se le concede para el día siguiente. En la reunión del 18 de agosto de 1914, FNM es entregado al gobierno carrancista y a cambio Carranza reconoce los bonos emitidos para garantizar el pago de pagarés emitidos por el gobierno federal, así como el pago de intereses vencidos. En esas condiciones la empresa FNM pasó a manos de los carrancistas para su administración, operación y control, y así fundaron los Ferrocarriles Constitucionalistas.

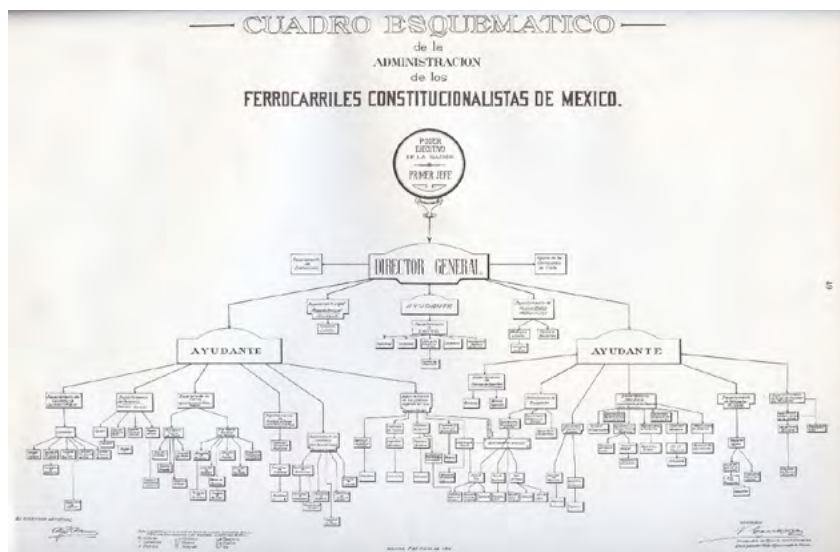


Imagen tomada del Octavo informe anual de los Ferrocarriles Nacionales de México correspondiente al año social que término el 30 de junio de 1916. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1917, p. 47.

En el decreto fundacional se aclara que formarán parte de este ferrocarril las líneas que crucen por los territorios controlados militarmente por ellos. Aunque el decreto se emite en diciembre de 1914, tanto la Junta Directiva como los carrancistas señalan que, oficialmente, FNM pasa a ser administrado el 14 de agosto de 1914,²⁶ fecha en la que toman el poder los constitucionalistas, con la firma de los tratados de Teoloyucan, documento signado entre los representantes del gobierno huertista y los del Ejército Constitucionalista.²⁷

Cuando Venustiano Carranza toma el poder, la situación de los ferrocarriles era similar en todos los frentes. Sin embargo, habrá que puntualizar que los carrancistas lograron formalizar el control, operación y administración de los ferrocarriles con el decreto ya mencionado. Por su parte, los convencionistas, el frente villista, también intentaron obtener el control del sistema ferroviario que cruzaba por sus territorios. De esta manera, Francisco Villa nombró, el 17 de septiembre de 1914, a José D. Rodríguez como gerente general de lo que se denominó como: División Ferrocarrilera del Norte. Rodríguez presentó sus cartas credenciales a Carlos Basave y del Castillo Negrete, en ese momento presidente de la Junta Directiva de la compañía.²⁸

En el sur, como he señalado líneas arriba, la situación ferrocarrilera era más precaria; los zapatistas se enfrentaban con: vías destruidas, falta de material rodante, escasez de combustible, entre otras problemáticas. En este contexto,

el Cuartel General del Ejército Libertador envió una circular el 6 de enero de 1915, que a la letra dice: “Este Cuartel General ordena a todos los miembros del Ejército Libertador que se abstengan en tomar la menor injerencia en el tráfico de los ferrocarriles y que sólo podrán hacer uso de la línea de comunicación como todos los particulares”.²⁹ En los primeros días de 1915, a la destrucción de las vías se suma la falta de combustible, así, para movilizar los contingentes el jefe del Cuartel General de las Fuerzas del Sur recibe el siguiente comunicado, fechado el 12 de enero de 1915: “en vista de las dificultades para hacer movilizar los trenes por falta absoluta de combustible, me permito comunicarle que debe emprender la marcha con sus fuerzas pie a tierra hasta tener contacto con el enemigo por el rumbo de Puebla”.³⁰

Por esas fechas, los convencionistas tenían aislada a la Ciudad de México, mediante la destrucción de las vías, por lo que los carrancistas realizaban trabajos de reparación de las vías para mantener la comunicación con el puerto de Veracruz. En sus memorias, Álvaro Obregón deja constancia de esta situación cuando escribe: “México se podía considerar en estado de sitio, por los convencionistas, logrando nosotros conservar la comunicación con Veracruz debido a los constantes esfuerzos que hacíamos para controlar esta vía, única con la que contábamos para recibir pertrechos que del puerto de Veracruz nos enviaba la Primera Jefatura”,³¹ días después, cuando deja la Ciudad de México y realiza los preparativos para el enfrentamiento con la División del Norte, continúa con estos trabajos de poner a punto las vías férreas y señala: “las reparaciones de la vía del Ferrocarril Central se continuaban al norte y nuestras avanzadas llegaban ya a san Juan del Río”.³²

Los siguientes meses fueron cruciales en el desarrollo de la guerra. En abril de 1915, los ejércitos carrancistas iniciaron una serie de enfrentamientos con la División del Norte, que al final provocó la separación territorial de los ejércitos populares; a Villa lo fueron arrinconando cada vez más al norte. Los dos sangrientos combates de Celaya fueron el principio de la hegemonía bélica del carrancismo, batallas que destrozaron la otrora poderosa maquinaria de guerra villista, y diezmaron ostensiblemente a ese ejército. En palabras de Obregón, estos fueron los daños de la primera batalla, del 6 al 7 de abril

“las pérdidas sufridas por el enemigo son de gran consideración, pues en el campo que ocupó fueron contados más de 1800 muertos, se les capturaron más de 500 prisioneros, gran número de armas, caballos y municiones, tanto de fusil como para cañones, y estimo que el número de heridos que sufrió debe de ser mayor de 3000, pues en su retirada hacia el norte, ocuparon con ellos cinco trenes”.³³

En el combate del 15 al 17 de abril, en esa misma localidad los estragos fueron como sigue: “habiendo sido diezmados y dispersados completamente... se les capturaron... alrededor de 1000 caballos ensillados; y sobre 6000 prisioneros... 4000 muertos... el número de heridos que llevaron en los trenes puede estimarse en 5000”.³⁴ Los ejércitos convencionistas, villistas y zapatistas, tenían claro la forma en que deberían enfrentar a los carrancistas, y era movilizando a sus tropas hasta alcanzarlos y atacarlos, para romper sus líneas de comunicación ferroviarias. El 2 de abril de 1915, Roque González Garza, en ese momento presidente de la Soberana Convención y Encargado del Poder Ejecutivo, pidió a Emiliano Zapata lo siguiente: “la urgencia de recordar a Usted que se excite a las tropas de su mando: para que hostilicen y ataquen con energía la retaguardia de las tropas de Obregón que ocupan Querétaro, así como que les corte, por todos los medios, su línea de comunicaciones con Veracruz”.³⁵ Esa misma súplica envía Francisco Villa a Emiliano Zapata en carta fechada el 17 de Abril de 1915, que a la letra dice: “Si atacan la retaguardia y avanzan hasta Querétaro se obtendría el éxito apetecido”.³⁶ Como se ha venido señalando, la separación geográfica de los dos ejércitos convencionistas se irá ampliando y los carrancistas empezarán a imponer sus condiciones, plasmadas en el Plan de Guadalupe.³⁷

Guerra y vida cotidiana

Durante estos años, la guerra modificó la vida cotidiana de la población civil, que se encontró entre dos fuegos. Por un lado, el de los rebeldes: maderistas, zapatistas, constitucionalistas, villistas y carrancistas; y por el otro, el del

ejército federal. De los estragos de la guerra, la destrucción del sistema ferroviario fue uno de los más importantes, pues al resquebrajar este entramado de vías de comunicación la movilidad de esta población se restringió de manera importante, casi hasta la inmovilidad y el aislamiento. La vida diaria, la economía y los demás aspectos de la vida cotidiana de esta gente se colapsó.³⁸ Los testimonios de las personas que sufrieron el efecto de la tormenta revolucionaria nos indican los grandes problemas que tuvieron que enfrentar: la violencia misma, el hambre, la movilidad, entre otros. En 1914, después de la toma de Chihuahua por Francisco Villa, la señora Carmen Mendoza, en testimonio relatado al periódico El País, señaló que llegar hasta Torreón le llevó un mes de camino; en el trayecto se encontró con fuerzas rebeldes (villistas), quienes le quitaron el poco dinero que traía, que realizó el viaje hasta Torreón por la falta de víveres y artículos de primera necesidad, debido al aislamiento de la ciudad de Chihuahua, la cual era abandonada por los pobladores, dice: “los caminos que conducen a los poblados que han sido recuperados por las fuerzas federales (Torreón, Mapimí y Bermejillo) son verdaderas romerías por la gente que está abandonando Chihuahua”.³⁹ y se dirigen a poblaciones recuperadas por el ejército federal.

Rosa E. King, inglesa establecida en Cuernavaca a finales del porfiriato, nos muestra claramente las dificultades a las que se enfrentó la población que se encontraba en medio de la guerra, en abril de 1914, dice: “En Cuernavaca nosotros nos apartábamos más y más del mundo exterior, los cables del telégrafo habían sido derribados y la continua destrucción de la vía del ferrocarril; así como su consiguiente reparación, interrumpía el paso de los trenes”.⁴⁰ Por esas fechas, su principal medio de transporte era el tren, pero dada la situación del ferrocarril, la población solamente se podía movilizar en los trenes militares; movilidad que se conseguía de muchas negociaciones con las autoridades militares. Ella continuamente viajaba a la Ciudad de México, pues una parte de su familia radicaba en la capital; en uno de los muchos asedios y tomas de Cuernavaca, por parte del Ejército Libertador del Sur, cuenta que el gobernador militar les pidió abandonar el pueblo cuanto antes. A los pocos norteamericanos que quedaban se les pidió que sin excusa ni pretexto salieran de Cuernavaca... mientras mi hija y yo partíamos a la carrera en el tren militar a la ciudad de México, abordo había multitud de soldados. Montaban ametralladoras en el techo de los vagones... llevábamos tres locomotoras, dos al frente y una en medio.⁴¹

Más adelante, King menciona el cerco que puso Emiliano Zapata sobre la ciudad de Cuernavaca, y cómo los zapatistas cortan la comunicación por ferrocarril al apoderarse de Tres Marías. “Aislados desde junio hasta agosto, sin provisiones y padeciendo hambre”, por esos días, el cuartel federal avisa a la población que deben evacuar la ciudad, King, quien había conseguido cinco mulas con el administrador de la hacienda de Temixco, rememora: “partimos poco antes del amanecer, de la mañana del 13 de agosto de 1914”, un caótico viaje que harán de Cuernavaca a Temixco y pasarán por Xochitepec, Miacatlán, Chalma, Malinalco y Tenango. En varios puntos estarán a punto de caer en manos de fuerzas zapatistas; en Tenango se encontrarán con soldados carrancistas, quienes los custodiarán hasta llegar a Toluca y de allí en tren hasta la Ciudad de México.⁴²

De esta manera, se hace evidente cómo la vida cotidiana presentaba las mismas condiciones en otras partes del país y otros frentes de conflicto. De acuerdo con los testimonios de Eugene Cuzin, un comerciante francés y representante de fábricas de textiles localizadas en el centro de México –Querétaro, Ciudad de México y Orizaba–, avicindado en la ciudad de Guadalajara, la situación en esta ciudad era también precaria, pues no llegaban las mercancías, ya sea por falta de combustible o por la destrucción de las vías. En su diario, Cuzin señala, en una anotación fechada el 28 de noviembre de 1914, “los trenes han vuelto a utilizar leña, el petróleo y el carbón están agotados”. Al comienzo de 1915, cuando los ejércitos convencionistas se separan, los villistas al norte y los zapatistas hacia territorios morelenses, la situación en Guadalajara empeoró y este comerciante apunta: “no podemos recibir mercancías de México, los trenes de carga todavía no han podido organizarse a falta de combustible; los trenes de viajeros circulan muy irregularmente, para ir a México se necesitan dos días y una gran parte de los viajeros permanecen de pie en los pasillos y en las plataformas”.⁴³ Resultado de esta situación, señala: “se perciben en el ambiente la miseria y el hambre. Muchas personas se lanzarían a la revolución por necesidad, sobre todo hay muchos empleados sin trabajo”.

⁴⁴ Cuando el ejército carrancista se está enfrentando a los villistas en la segunda batalla de Celaya, él anota en su diario: “nosotros permanecemos sin comunicación con México, con el norte y con Manzanillo”.⁴⁵

En conclusión, hacia los primeros meses de 1915, la red ferroviaria se encontraba desarticulada, puentes y vías destruidas, sin combustible, material rodante destruido, por lo que tener el control de ellos era imposible, aunque algunos estudios y testimonios señalen lo contrario.⁴⁶ Conforme el carrancismo va imponiendo su maquinaria de guerra sobre los ejércitos populares, villistas y zapatistas, los primeros cada vez más al norte y los zapatistas cada vez más en los territorios altos de Morelos, Guerrero y Puebla, en esa medida va restableciendo y reconstruyendo esa red ferroviaria que les ha posibilitado los triunfos en el campo de batalla, pues han podido mantener sus líneas de abastecimiento, tanto de víveres como de pertrechos y municiones, al contrario de los ejércitos populares.

[1] Rosa E. King, *Tempestad sobre México*. México, Conaculta, 1998, pág. 43.

[2] Rosa E. King, *Tempestad sobre México*. México, Conaculta, 1998, pág. 29

[3] El País, 26 de noviembre de 1910.

[4] Laura Espejel, Alicia Olvera y Salvador Rueda, *Emiliano Zapata: antología*. México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1988, pág. 114-118.

[5] Diario oficial, 19 de enero de 1912. *El Amigo de la Verdad*, 12 de enero de 1912.

[6] Archivo Histórico del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (AH-CNPPCF), Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Junta Directiva, Núm. 1000, Legajo 1, Incautación y Devolución de la compañía, expediente 9470, 25 de abril de 1913.

[7] Álvaro Obregón, *Ocho mil kilómetros de campaña*, México, Conaculta, 2008, pág. 199.

[8] *Ibid.* pág. 205.

[9] *Ibid.* pág. 241.

[10] *Ibid.* pág. 263.

[11] *Ibid.* pág. 313.

[12] Pedro Salmerón, *Los carrancistas; la historia nunca contada del victorioso Ejército del Noreste*. México, Editorial Planeta Mexicana, 2009, pág. 127-131.

[13] Francisco J. Mújica, pág. 40.

[14] *Ibid.*, pág. 57.

[15] *Ibid.*, pág.79

[16] Carlos Betancourt Cid, *La División del Centro; formación y trayectoria. en Xóchitl del Carmen Marentes Esquivel y Limonar Soto Salazar (Coords.), Tiempos de zozobra: Miradas, rostros y latitudes de la Revolución en Zacatecas*. México, Instituto Zacatecano de Cultura Ramón López Velarde. México, Instituto Zacatecano de Cultura, 2015.

[17] *El Amigo de la verdad*, 13, 17 de febrero de 1914. El País, 6 de marzo de 1914.

- [18] John Womack Jr., *Zapata y la Revolución Mexicana*. México, Siglo XXI editores, 1969. Francisco Pineda Gómez, *La irrupción zapatista*; 1911. México, ERA, 1997.
- [19] Laura Espejel, Alicia Olvera, y Salvador Rueda, *Emiliano Zapata: antología*. México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1988, Pág. 142-143
- [20] *Ibid.*, pág. 180-190.
- [21] *Ibid.*, pág. 199.350.
- [22] *La Nación*, 4 de agosto de 1913. *El Imparcial*, 12 de agosto de 1913.
- [23] *El Imparcial*, 17 y 19 de julio de 1914.
- [24] *El amigo de la verdad*, 3 de junio de 1914.
- [25] Héctor Aguilar Camín, *La frontera nómada: Sonora y la Revolución Mexicana*, 1997, pág. 536.
- [26] Archivo Histórico del Centro Nacional para la preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero/ Secretaría de Cultura, Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Junta Directiva, núm. 999, exp. Incautación y devolución. 1909-1919.
- [27] Javier Garciadiego, *La Revolución Mexicana: crónicas, documentos, planes y testimonios*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2008, pág.239-243.
- [28] Archivo Histórico del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero/ Secretaría de Cultura, Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Junta Directiva, núm. 1000, Legajo núm.2, Incautación y devolución. Expediente 9470, 1909-1919.
- [29] Archivo General de la Nación, Fondo Emiliano Zapata, vol. 03, núm. 0324.
- [30] Archivo General de la Nación, Fondo Emiliano Zapata, vol. 04, núm. 0040.
- [31] Obregón, pág. 491.
- [32] *Ibid.*, 525.
- [33] *Ibid.*, pág. 537.
- [34] *Ibid.*, pág. 553.
- [35] Armando Ruiz Aguilar Armando (Comp.), *Nosotros los hombres ignorantes que hacemos la guerra. Correspondencia entre Francisco Villa y Emiliano Zapata*. México, Conaculta, 2010, pág. 227.
- [36] *Ibid.*, pág. 158
- [37] Garciadiego, Javier, *La Revolución mexicana: crónicas, documentos, planes y testimonios*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2008, pág. 177-179.
- [38] Bertha Ulloa, “La revolución escindida”, en *Historia de la Revolución Mexicana*; 1914-1917, vol. 4. México. El Colegio de México, 1979, pág. 79.

[39] *El País*, 2 de marzo de 1914.

[40] Rosa E. King, pág. 103.

[41] *Ibid*, pág. 107.

[42] *Ibid*, pág. 133-177.

[43] Eugene Cuzin, *Diario de un francés en México durante la Revolución: del 16 de noviembre de 1914 al 19 de julio de 1915*. México, Conaculta, 2008. Pág. 98.

[44] *Ibid*, pág. 123.

[45] *Ibid*, pág. 176.

[46] Guillermo Guajardo Soto, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México; una visión histórica, 1850-1950*. México, Conaculta, 2010, pág. 77-78.

Bibliografía

Aguilar Camín, Héctor, *La frontera nómada; Sonora y la revolución mexicana*. México, Cal y Arena, 1997.

Betancourt Cid, Carlos, “La División del Centro; formación y trayectoria” en Xóchitl del Carmen Marentes Esquivel y Limonar Soto Salazar (Coords.), *Tiempos de zozobra: Miradas, rostros y latitudes de la Revolución en Zacatecas*. México, Instituto Zacatecano de Cultura Ramón López Velarde. México, Instituto Zacatecano de Cultura, 2015.

Cuzin, Eugene, *Diario de un francés en México durante la Revolución: del 16 de noviembre de 1914 al 19 de julio de 1915*. México, Conaculta, 2008.

Espejel Laura, Alicia Olvera, y Salvador Rueda, *Emiliano Zapata antología*. México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1988.

Garciadiego, Javier. *La Revolución mexicana: crónicas, documentos, planes y testimonios*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2008.

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

King, Rosa E., *Tempestad sobre México*. México, Conaculta, 1998

Mújica, Francisco J., *Estos mis apuntes*. México, Conaculta, 1997.

Obregón Álvaro, *Ocho mil kilómetros en campaña*. México, Conaculta, 2008.

Pineda Gómez Francisco, *La irrupción zapatista; 1911*. México, ERA, 1997.

_____, *La revolución del sur; 1912-1914*. México, ERA, 2005.

Salmerón Pedro, *Los carrancistas: la historia nunca contada del victorioso Ejército del Noreste*. México, Editorial Planeta, 2009.

Ruiz Aguilar Armando (Comp.), *Nosotros los hombres ignorantes que hacemos la guerra. Correspondencia entre Francisco Villa y Emiliano Zapata*. México, Conaculta, 2010.

Ulloa Bertha, “La revolución escindida”, en *Historia de la Revolución Mexicana; 1914-1917*, vol. 4. México. El Colegio de México, 1979.

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 28 de abril de 2019.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.

Cruce de caminos

Un empresario agrícola porfirista en Morelos. El caso de Luis García Pimentel.

Carolina Moguel Pasquel

Presentación

Resumen:

El objetivo del artículo es presentar parte de la vida y trayectoria del empresario agrícola Luis García Pimentel, reconocido representante de la élite regional porfiriana de Morelos, propietario de dos haciendas azucareras ubicadas al oriente de la entidad, la de Santa Ana Tenango y la de Santa Clara Montefalco. El personaje se estudió desde el ámbito de la historia económica, mediante una escrupulosa investigación en siete archivos, y en bibliografía concerniente y actualizada del tema. Cabe destacar que no existen estudios similares de empresarios porfiristas de Morelos, así como la importancia de documentos encontrados en el Archivo de Notarías de la Ciudad de México, que aportan información relevante y desconocida en fuentes secundarias. La monografía muestra cómo, antes de la Revolución, García Pimentel se desempeñaba exitosamente en los negocios, conocía su entorno y lo aprovechaba para aumentar sus ganancias. Tras la lucha armada, sin embargo, no pudo recuperar el auge económico anterior.

Palabras clave: Luis García Pimentel, porfiriato, empresario, Morelos, haciendas, Santa Clara Montefalco y Santa Ana Tenango.

Un empresario agrícola porfirista en Morelos. El caso de Luis García Pimentel

Como señala Felipe Ávila, “La historia es siempre la resultante de fuerzas en movimiento, compuestas por clases sociales, grupos, sectores e individuos”.¹ Este artículo pretende abrir una ventana a la historia de Morelos, por medio de la vida de Luis García Pimentel, uno de los representantes de la élite regional del estado de fines del porfiriato, quien poseía el mayor latifundio de la entidad, ya que sus haciendas Santa Ana Tenango y Santa Clara Montefalco, ubicadas al oriente del estado, tenían una extensión de 68 177 hectáreas. En los mapas de Madrigal² se observa que la hacienda Santa Clara colindaba al norte con las poblaciones de Ocuituco, Metepec, Tétela del Volcán y Hueyapan. Al sur de Santa Clara se situaba la finca de Tenango, que lindaba con los lugareños de Axochiapan y Telixtac. Mientras que al oriente, ambas limitaban con el estado de Puebla y envolvían a los pueblos de: Tlacotepec, Zaculapan, Huatzulco, Amayuca, Amiltzingo, Jantetelco, Jonatepec, Tetelilla y Altlacahuatoya; y por el poniente rodeaban a los poblados de Tlacatepec, Tlayca, Xalostoc, Pulzilla, Atotonilco y Tepalcingo; y también tocaban con las haciendas de Coahuixtla, de Tenextepango y San José del Palo o Chinameca; que en 1909 pertenecían a Manuel Araoz, a De la Torre y Mier y a la viuda de Vicente Alonso, respectivamente.³

El término empresario, para el caso de los hacendados, empezó a utilizarse en la historiografía mexicana a partir del libro coordinado, en 1978, por Ciro Cardoso titulado *Formación y Desarrollo de la Burguesía en México del siglo XIX*, en el que la palabra incluía a los propietarios agrícolas que invertían en distintos negocios rentables. Valerio Ulloa,⁴ por otra parte, señala que muchos estudios monográficos sobre las haciendas han demostrado “que la mentalidad de estos terratenientes estaba en función de sus expectativas económicas, que invertían en mejoras materiales y tecnológicas en sus fincas agrícolas de acuerdo a las posibilidades de obtener ganancias según las condiciones de los mercados.”

A lo largo de su vida, las actividades lucrativas de García Pimentel estuvieron ligadas a la producción y comercialización de productos agropecuarios, entre los que destacan los derivados de la caña de azúcar, arroz, ajonjolí, café, tabaco, hortalizas, maíz, frijol, caballos de gran calidad y ganado vacuno, entre otros. Además, se dedicaba al préstamo de dinero y a la compra, venta y alquiler de bienes inmuebles. Este trabajo se centra en la actividad empresarial de García Pimentel relacionada con las haciendas de Tenango y Santa Clara, en la que sobresalen dos etapas, la primera de 1874 a 1894, cuando Luis inicia su vida productiva bajo la guía de su padre, Joaquín García Icazbalceta, quien lo instruyó y orientó en los negocios y la segunda inicia en 1895, cuando García Pimentel, ya con 40 años de edad, adquirió la propiedad de Tenango y Santa Clara, a raíz de la muerte de su progenitor y termina cuando se interrumpe la producción de sus fincas al principio de la Revolución mexicana. Este último período permite analizar el desempeño profesional de García Pimentel como un empresario maduro, que tomó decisiones de inversión y de producción respondiendo a las expectativas de ganancia, a las condiciones del mercado, a los cambios legislativos y a las políticas públicas estatales y federales; aseverando que aprovechó el entorno para aumentar su patrimonio. En el epílogo se describe brevemente el destino final del empresario y de sus fincas con la Revolución.

Luis García Pimentel: el personaje

Luis García Pimentel nació en la Ciudad de México en 1855 y murió en 1930, a los 75 años. Fue hijo de Joaquín García Icazbalceta y Filomena Pimentel Heras, ambos progenitores de ascendencia española, altamente educados y muy religiosos. Filomena Pimentel provenía de una familia aristócrata vinculada con la política, poseedora de grandes latifundios en Fresnillo, pero que habitaba en la capital de la república mexicana.⁵

Por su parte, Joaquín García Icazbalceta descendía, por el lado paterno, de una estirpe de prósperos comerciantes y por el materno, de los dueños de las haciendas de Santa Clara Montefalco y de Santa Ana Tenango.⁶ Sus propiedades, en el estado de Morelos, muestran uno de los pocos casos de continuidad en la posesión a través del parentesco, pues ambas fincas llegaron a la familia desde mediados del siglo XVIII, época en que fueron adquiridas por su antepasado Zalvide-Goyttia.⁷

En 1862, cuando Luis García Pimentel tenía tan sólo siete años, falleció su madre. Desde ese momento, su educación y la de su hermana María corrieron a cargo de su ilustre padre, Joaquín García Icazbalceta, reconocido historiador y compilador, quien los formó dentro de la fe católica y los enseñó a sufragar obras pías.⁸ García Icazbalceta fue precursor de la teoría católica moderna, referente a las relaciones laborales⁹ que transmitió a su vástago. Por su parte, García Pimentel pensaba que la fortuna y los bienes no sólo eran para darse gusto, sino para servir al prójimo, “Dios les pediría más cuentas a los que les había dado mucho”.¹⁰ Por ello, al igual que su progenitor, participó de manera activa en la institución caritativa denominada Conferencias de San Vicente de Paul¹¹ y distribuía su tiempo entre las faenas lucrativas y sus pasiones históricas y culturales, tales como: 1) la lectura y la investigación, 2) la fotografía, que le atrajo desde joven (dejó imágenes testimoniales de la vida dentro de las haciendas azucareras y de los adelantos tecnológicos implementados en ellas), 3) la tarea de incrementar la biblioteca de su padre y la publicación de libros, que llevó a cabo hasta 1914, 4) la promoción de la Academia de Historia de México, enfocada a fomentar el estudio de esta disciplina y a conservar

el patrimonio histórico. Dicha Institución fue finalmente reconocida por la Real Academia de Historia de Madrid, en 1919, a partir de lo cual García Pimentel ocupó el sillón número cuatro del recinto.¹²

En 1879, García Pimentel, de veinticuatro años, se casó con Susana Elguero Pérez Palacios, con la que vivió hasta que la muerte la sorprendió en 1922. Durante su matrimonio, Susana y Luis celebraron el nacimiento de ocho hijos, aunque lamentablemente dos de ellos murieron en su infancia y sólo llegaron a la vida adulta seis: Joaquín, Rafaela, Dolores, Luis, Guadalupe y Susana.¹³ Luis fue un hombre comprometido, al igual que su padre, con la enseñanza cristiana, opinaba que esta prevenía la decadencia moral y los vicios. Inculcar el temor a Dios formaba hombres de buenas costumbres, al contrario de la educación laica, que preparaba al país a una generación de bandidos.¹⁴ Por ello, cuando murió su padre en 1894, García Pimentel continuó sufragando los gastos de la escuela de San Cosme, fundada por su progenitor en 1889,¹⁵ así como la educación de todos los hijos de los trabajadores permanentes que habitaban en sus tierras; haciendo además mejoras dentro de los espacios educativos y comprando nuevos materiales de enseñanza.¹⁶ Adicionalmente, adquirió el compromiso de correr con los gastos de la obra de pupilaje para huérfanas dentro de sus fincas, instituida por su esposa Susana y a cargo de religiosas, donde se formaron muchachas útiles y honestas. A Susana Elguero le rompía el corazón ver que las mujeres del Real tuvieran que ir al río a lavar en pleno rayo del sol, por lo que mandó construir lavaderos techados con un tanque de agua en el centro, lo cual fue financiado por su esposo.¹⁷

Luis García Pimentel: empresario agrícola del porfiriato, primera fase (1874-1894)

Inició su vida productiva en el año de 1874, al lado de su padre, quien lo instruía en los negocios, además de pagarle un sueldo.¹⁸ Desde 1878, ya viajaba solo a las haciendas para observar el trabajo de los administradores y la elaboración de los endulzantes. En Tenango y Santa Clara, recibía correspondencia de su padre con indicaciones diversas relacionadas con la producción y la gestión de las fincas.¹⁹ Fue hasta 1890, cuando Joaquín y Lorenzo García Icazbalceta le otorgaron un poder notarial amplio a Luis, dándole autoridad legal en todo lo concerniente a la Compañía García Icazbalceta Hermanos,²⁰ que incluía la administración de las fincas.²¹ Hacia el año de 1876, con la llegada al poder de Porfirio Díaz y del gobernador interino del estado de Morelos, el coronel Carlos Pacheco, dio inicio una época de auge para los azucareros morelenses, motivada por una serie de políticas públicas que los favorecieron hasta el inicio de la Revolución mexicana. Algunos de estos beneficios fueron: la reducción, a nivel estatal, de los impuestos a los productores del azúcar, que gravó a esta industria como un todo con una cuota fija de 125 mil pesos, independientemente del nivel de producción. No se cobraron impuestos a los terratenientes por las fincas poseídas, y se fortaleció la administración distrital junto con las facultades de los jefes rurales para mantener el orden público.²² Mientras que a nivel federal se cerró la entrada del endulzante extranjero; se construyeron líneas ferroviarias que abarataron y agilizaron el transporte de carga,²³ lo que permitió la introducción de materiales y maquinaria; al poco tiempo se erigieron nuevas carreteras y se hizo el tendido del cableado telegráfico, eléctrico y telefónico.²⁴ En el año de 1884, se fundó el Banco Nacional de México, lo que uniformó la circulación fiduciaria y fue el eje de las operaciones bancarias de personas, gobiernos y compañías dinámicas de ramos diversos. En el corto plazo, la relación entre el Banco Nacional de México y el régimen porfirista disminuyó las tasas de interés y aumentó la disponibilidad de crédito del país.²⁵ Todos esos beneficios propiciaron la modernización de los procesos de molienda y refinación de azúcar de las fincas morelenses.²⁶ La energía hidráulica sustituyó a la generada por bueyes y mulas, para triturar la caña y extraer el jugo; en el proceso de extracción de impurezas en el zumo y de cristalización del dulce, las evaporadoras y centrifugas remplazaron el calentamiento a fuego directo y el purgado.²⁷ No obstante, la renovación tecnológica no se dio de la misma manera en todas las fincas, sino que estuvo llena de contrastes. Por un lado, debido a la desigual capacidad económica de los distintos propietarios y por el otro, a que dirigían sus patrimonios de manera diferente.

La red ferroviaria en la región de Morelos, entre los años de 1878 y 1883, enlazó a la Ciudad de México con Cuautla y Yauhtepec. A raíz de la inauguración de la estación de ferrocarril de Yecapixtla, llegó la nueva maquinaria a los ingenios de la familia García Icazbalceta. La primera nube de tizne en Morelos se vio en Santa Clara en el año

de 1880 y seis años más tarde, distinguió a Tenango; el humo que salía de las altas chimeneas evidenciaba la existencia de centrífugas.²⁸



Santa Ana Tenango. Fuente: Archivo de Pablo Bernal.

Joaquín García Icazbalceta siempre buscó novedades que ayudaran a elevar y mejorar la producción y los distintos procesos dentro de las fincas, lección aprendida y aplicada también por su hijo Luis. García Icazbalceta adquiría maquinaria y otro tipo de instrumentos de trabajo del extranjero, ya fuera de manera directa o a través de comercios de la Ciudad de México, e incluso los mandaba a hacer si los costos de importación eran muy altos.²⁹ Uno de los inventos incorporados en las haciendas de la familia García Icazbalceta, desde 1878, fue la red ferroviaria desmontable desarrollada en Francia, en 1873, por Paul Decauville. Esta modalidad de vías de sesenta centímetros de ancho, ligeras, con un peso de 4.5 Kg. por metro lineal, se ensamblaban para formar caminos entre dos puntos y llevar carga de mercancías en pequeños vagones, jalados por mulas o pequeñas locomotoras de vapor, que podían desarmarse y construir nuevos senderos de manera fácil.³⁰ El sistema Decauville se utilizó en todo tipo de haciendas porfiristas, para transportar los más variados artículos; cabe destacar que la primera finca en incorporarlo en México fue la de Tenango.³¹

Luis García Pimentel: empresario agrícola del porfiriato, segunda fase (1895-1910)

Cuando García Pimentel adquirió la posesión de las haciendas de Santa Clara y Tenango, continuó con la misión modernizadora iniciada por su padre años antes. En 1902, se inauguró el trayecto del ferrocarril Interoceánico, que unía a las ciudades de Cuautla y Puebla, y se mandó a construir la estación García, que llegaba a 3.5 Km. del real de Tenango, que dejó en desuso la estación de Yecapixtla³² y facilitó, aún más, la llegada de la nueva maquinaria y los materiales de construcción necesarios para las obras de infraestructura que se realizaron. En 1905, el método de vías móviles desmontables Decauville estaba totalmente instalado en las propiedades de García Pimentel. Este sistema se tendía de los cascos de las fincas a los cañaverales, o bien, a la estación de ferrocarril García, para trasladar la caña de azúcar del campo a la báscula ubicada en el interior del real, lo mismo que para transportar la producción de las fincas a la terminal ferroviaria García o viceversa.³³ La manifestación predial de la hacienda de Tenango, de 1909,³⁴ señala que había 20 Km. de vías móviles portátiles, cincuenta y ocho plataformas, cuatrocientas cuarenta y tres mulas para las labores de la finca, una grúa de cuatro toneladas de fuerza y una báscula que pesaba hasta diez toneladas de mercancías, utilizada para pesar la caña. Poseían todos los adelantos de la época, con excepción de las locomotoras; las únicas haciendas morelenses que contaban con estas eran las de San Vicente y la de Temixco. Haciendas como la de San José Vista Hermosa, la de Vista Alegre, la de Santa Rosa y Cocoyotla, entre otras, no habían incorporado el Decauville.³⁵



*Santa Ana Tenango, 1905. Fuente:
Archivo de Pablo Bernal.*



*Santa Ana Tenango, 1906. Fuente:
Archivo de Pablo Bernal.*



*Santa Ana Tenango, 1906. Locomotora
para vía Decauville y grúa. Fuente:
Archivo de Pablo Bernal.*

En el mismo inventario de Tenango de 1909 se puede ver que, para desmenuzar y triturar la caña que se llevaba a la molienda, se utilizaban trapiches y filtros alimentados con la energía producida por siete generadores de vapor de 780 caballos de fuerza, adquiridos por las haciendas grandes, que movían también las centrifugas y defecadoras. Se contaba con una máquina de triple efecto, que eliminaba el exceso de humedad y dos tachos al vacío, donde se cocía el melado. Esta maquinaria era ideal para economizar agua y permitía que los ingenios de Tenango y Santa Clara usaran el líquido de manera más racional.³⁶



Interior de Santa Clara, 1900´s. San Ignacio Urbietta 1889 (perteneciente a Tenango). Fuente: Archivo de Pablo Bernal.

En palabras del ingeniero Ruíz de Velasco,³⁷ en 1937, “en la hacienda Santa Clara tuve la oportunidad de enterarme desde hace muchos años, de los excelentes rendimientos de los campos, no obstante, su corta dotación de aguas.” Al calcular el índice de eficiencia de agua en la zafra 1908-1909 –mediante la división de las toneladas de azúcar producidas en cada hacienda, entre el agua disponible de cada finca– se observa que el índice de la hacienda de Tenango es el mayor de Morelos, con un valor de 4.96%, seguida por el 4.22% de Santa Clara, un 3.66% de San Nicolás, un 2.45% de Zacatepec, un 0.97% de Tenexepango y un 0.21% de San Gabriel.³⁸ La inversión realizada por García Pimentel y los otros azucareros no se limitó a la introducción de maquinaria y tecnologías modernas, sino que también construyó infraestructura de riego, la cual se vio impulsada por el afán de progreso del Estado porfirista, que también realizó cambios legislativos relacionados con los recursos acuíferos de la nación.³⁹

El Congreso de la Unión, en junio de 1888,⁴⁰ en la fracción XXII del artículo 72 de la Constitución de 1857, otorgó el control legal de las corrientes de agua de importancia a la autoridad federal. El río Cuautla quedó bajo dicha jurisdicción. Los interesados se vieron obligados a ratificar sus derechos de agua para riego. El 6 de junio de 1894 se adicionó una ley complementaria a la anterior, que autorizaba a la federación a otorgar concesiones y títulos de propiedad para fuerza motriz, siempre y cuando los favorecidos invirtieran en obras hidráulicas, a fin de incrementar la producción agrícola y mejorar el aprovechamiento del líquido. El cambio legislativo fortaleció el papel del Gobierno federal y benefició especialmente a los grandes propietarios y empresarios, que eran los que podían construir las obras hidráulicas más grandes.⁴¹ La política del agua y de irrigación llevada a cabo durante el porfiriato reflejó la directriz del Estado a favor del desarrollo y de los inversionistas ricos.⁴² Además, hubo dispensas arancelarias a la importación de maquinaria y de materiales necesarios para los trabajos de infraestructura. Otras exenciones fueron: la cesión gratuita de terrenos de propiedad nacional que se solicitaran para el paso de las obras; así como el derecho a emitir acciones comunes, bonos u obligaciones para el financiamiento de las mismas.⁴³

Las fincas azucareras de García Pimentel habían sido dotadas con agua de diferentes afluentes desde el tiempo de la Colonia; 77 % del agua provenía del río Amatzinac que baña el oriente del estado de Morelos,⁴⁴ otro tanto

provenía de los manantiales de Atotonilco, de la Barranca de San Pedro Mártir y del río Cuautla;⁴⁵ sin embargo, nunca se había hecho uso de esta última corriente hídrica.⁴⁶ Motivado por los cambios legislativos del porfiriato, Luis Elguero, cuñado y apoderado de Luis García Pimentel, solicitó en 1899 la ratificación de los derechos del agua del río Cuautla, que le correspondían a su representado según la merced virreinal otorgada a su bisabuelo en el año de 1800,⁴⁷ misma que fue reconocida por el gobierno porfirista en 1900. Las labores hidráulicas de García Pimentel empezaron en agosto de 1901, previa firma del acuerdo notarial con el Lic. Araoz, dueño de la hacienda de Coahuixtla, por cuya propiedad atravesarían las obras. Más adelante se efectuaron otros convenios y se hicieron erogaciones económicas a José María Jiménez y a Lucio Montero, quienes también fueron afectados por los trabajos.⁴⁸

Para llevar el vital líquido desde un ramal del río Cuautla hasta la hacienda de Tenango se erigió un acueducto de 56.5 Km. de largo, a través de un camino extenso, montañoso y lleno de barrancas, que requirió de la edificación de cincuenta puentes, un canal de acero en la barranca de Jalostoc de 91.5 m. de extensión, un túnel de 967 m. de longitud, abierto al pie del cerro llamado San Juan; además de la construcción de una presa a 120 m. del caudal principal del río Cuautla, en el afluente de Agua Hedionda, de 21 m. de longitud, con una compuerta que regularizaba la entrada de agua al conducto, una toma al margen izquierdo del arroyo y varios sifones. La inversión total de la obra fue de 400 mil pesos y se concluyó a principios de 1903, dieciocho meses después de haberse iniciado. Los distinguidos ingenieros Ruíz Velazco y Domingo Diez dieron su beneplácito y reconocieron el trabajo hidráulico desarrollado.⁴⁹ De menor escala que la anterior y con un costo aproximado de 50 mil pesos, fueron las obras realizadas para aprovechar el agua proveniente del río Amatzinac, corriente que pasaba del lado este de las fincas, donde se construyó la séptima toma de agua exclusiva para Tenango, así como otros canales, arquerías y mejoras a la presa.⁵⁰

Otros azucareros morelenses también realizaron obras de irrigación, como el acueducto de 27 Km. erigido por el propietario de Chinameca y el canal de 9 Km. edificado, de manera conjunta, por Vicente Alonso e Ignacio de la Torre y Mier, para aprovechar una concesión que les fue otorgada a ambos del río Cuautla. No obstante, ninguna de estas construcciones implicó el reto hidráulico de la ejecutada por García Pimentel, para llevar líquido desde Agua Hedionda hasta la hacienda de Tenango. El trabajo, la superficie cultivable y el agua eran factores productivos muy preciados; especialmente el agua que no sólo se destinaba para el riego, sino que también se empleaba para elaborar los endulzantes dentro de los ingenios, como ya se había visto anteriormente cuando se trató el tema de la renovación tecnológica.⁵¹ El cultivo y la transformación de la caña en Tenango y Santa Clara se caracterizaron por una gran racionalización productiva y una gran inversión hidráulica dentro de los ingenios; así como por los bajos requerimientos de trabajo fijo y una elevada necesidad de trabajo eventual, durante algunos períodos del ciclo agrícola.⁵² En Santa Clara y Tenango se procesaban diferentes calidades de azúcar, miel y mascabado; las cantidades de dichas mercancías se ajustaban año con año, de acuerdo con las variaciones del mercado; así, por ejemplo, en el último semestre de 1905 García Pimentel afirmó que para la próxima molienda tendrían que hacer más panes de azúcar y menos granulado y cuadrillo, porque así lo demandaban los consumidores.⁵³ Gran parte de la venta de mascabado se destinó al mercado externo, mientras que la miel y el azúcar al interno.⁵⁴ Tradicionalmente, la producción de azúcar de las dos haciendas de García Pimentel ocupaba el tercer lugar del estado de Morelos⁵⁵ y cuando a esta cifra se le sumaba la de la elaboración de miel, ostentaban entonces el primer lugar de la entidad.⁵⁶

En el período comprendido entre 1900 y 1911, la elaboración más baja de azúcar en ambas fincas fue de 3 mil 269.7 toneladas entre 1900-1901 y la más alta de 6 mil 193.2 toneladas en la cosecha de 1908-1909. Los porcentajes de contribución respecto al total morelense fluctuaron del 9.6% al 13.2 %, la cifra más baja se reportó en la de 1905-1906 y la de 1910-1911; mientras que la más alta en la de 1904-1905.⁵⁷ Con respecto a la miel, la producción más elevada fue la de la zafra de 1907-1908, con mil 471.7 toneladas y la menor la de 1903-1904, con 857.3 toneladas. La participación de las dos haciendas juntas, con respecto al total producido en Morelos, varió del 4.9% de la cosecha de 1901-1902, al 8.7% en la de 1904-1905.⁵⁸

Las exportaciones mexicanas se vieron favorecidas por el Convenio de Bruselas, que entró en vigor en septiembre de 1903, donde Gran Bretaña, Bélgica y otros ocho países europeos redujeron los impuestos en la importación de endulzantes.⁵⁹ Esto favoreció a García Pimentel, pues en la cosecha de 1902-1903 Tenango y Santa Clara participaron con 11.4% de los envíos de mascabado del estado de Morelos, en la de 1903-1904 contribuyeron con 6.2% de las exportaciones estatales, en 1904-1905 con 14.4 % y en 1905-1906 con 22.9 %.⁶⁰

García Pimentel promocionaba, en exposiciones nacionales e internacionales, la caña y los productos derivados de ella que se elaboraban en sus ingenios. En 1896, la Sociedad Anónima de Concursos de Coyoacán de la Ciudad de México le otorgó un premio por las muestras exhibidas en el certamen; mientras que en la exposición celebrada para conmemorar el nuevo siglo, en la ciudad de Buffalo, se le otorgó una medalla.⁶¹ Durante el porfiriato, los precios del azúcar en la Ciudad de México tuvieron un comportamiento propio de los cultivos especulativos, en los que las variaciones de los importes respondían más que a la abundancia o escasez real de la cosecha, a las prácticas monopólicas alternadas entre comerciantes y hacendados, donde los productores morelenses jugaron un papel importante por su predominante participación en el mercado nacional. García Pimentel formó parte de la Asociación de Hacendados de Morelos, que inició operaciones en 1897 y desapareció en 1901. Posteriormente en 1903, se constituyó la Unión Azucarera, encabezada nuevamente por los propietarios de los ingenios morelenses.⁶²

Sin embargo, a pesar de que García Pimentel participó en dichos gremios, opinaba que las prácticas monopólicas podían ser peligrosas cuando algunos participantes, como los poblanos, incumplían con los acuerdos.⁶³ Tampoco consideraba conveniente estirar mucho los precios,⁶⁴ pero sí cuidar el costo de la mano de obra y no dejar que aumentara mucho, porque luego era difícil bajarlo.⁶⁵

Los ingresos estimados en la comercialización de endulzantes de las propiedades de García Pimentel variaron directamente, en relación a la cantidad de cada uno de los productos elaborados y a su precio. Para calcular el ingreso del azúcar, se multiplicó la producción total de Tenango y Santa Clara por el precio promedio anual al mayoreo del granulado estándar de la Ciudad de México.⁶⁶ Para las estimaciones del mascabado, se consideró la producción de ambas fincas multiplicado por los precios de este producto en el mercado americano de Nueva York.⁶⁷ No se pudo calcular el importe monetario por concepto de la miel, porque no se encontraron cifras de precios de este producto. La cuantía más alta por la venta de azúcar fue la de la zafra 1908-1909, por un millón 114 mil 830 pesos, y la más baja por 528 mil 450 pesos en la de 1901-1902. Con respecto al mascabado, se obtuvo el mayor valor en la cosecha de 1904-1905, con un importe de 709 mil 380.9 pesos y la menor en la de 1905-1906, por 15 mil 681.1 pesos.⁶⁸

En las haciendas de Santa Ana Tenango y Santa Clara se producían, además de la caña de azúcar y sus derivados, otros productos agropecuarios como: arroz, maíz, frijol, chile, linaza, tabaco, café, ajonjolí, algodón y variados frutos.⁶⁹

Una parte de la producción de las fincas se destinaba al consumo de sus habitantes y la otra al comercio. Se criaban además diversos tipos de ganado, como el caballo, de gran calidad,⁷⁰ mulas, vacas y otras especies.⁷¹ La gestión empresarial de Luis García Pimentel fue de corte capitalista, orientada al mercado para obtener ganancias e incrementar la productividad. Por ejemplo, en el año de 1904, Luis encomendó a su hijo Joaquín –al que estaba instruyendo en el negocio familiar en ese momento– que incrementara el rendimiento por hectárea, en vez de aumentar la extensión de tierra cultivable. A García Pimentel le gustaba experimentar con distintos cultivos para averiguar cuáles eran fructíferos y ofrecían mayores beneficios, por lo que le pidió a Joaquín que continuara sembrando chile, pues éste era un excelente negocio.⁷²

Para García Pimentel era de vital importancia la eficiencia, lo cual significaba sembrar sólo las tierras que podían cuidarse con esmero, para obtener de ellas un mayor rendimiento.⁷³ En 1905, le recomendó a su vástago producir

ajonjolí en las tierras localizadas abajo de San Ignacio, pues tenían el clima idóneo para ese cultivo; además de venderse a buen precio y no necesitar tanta agua, como el arroz. Tras analizar el comercio de ganado cabrío y observar que era redituable, Luis le encargó a su hijo que lo introdujera en las tierras de Cuatepec, pues la altura y las características del terreno eran propios para ello.⁷⁴ Todo lo cual muestra la visión y el espíritu empresarial de este hacendado. El responsable de las labores productivas del campo era el administrador de la hacienda, quien ostentaba la máxima jerarquía y tenía la autoridad de regañar, castigar, contratar y despedir a los trabajadores bajo su mando. En cada una de las haciendas de García Pimentel había un administrador.⁷⁵ En 1910, a los empleados temporales ocupados para realizar la labor de corte, en los sembradíos de Tenango, se les pagó 25 centavos por tarea;⁷⁶ los jornaleros debían de hacer al menos ochenta tareas semanales y un máximo de cien. Por su parte, los capitanes que estuvieron a cargo de dichas cuadrillas recibieron un monto fijo de 72 centavos diarios, más un pago variable de un peso por cada sesenta tareas entregadas;⁷⁷ con lo que puede apreciarse que la suma percibida por esa faena dependía de un estándar de rendimiento, de la productividad de los peones y de la supervisión de los capataces.

Además de tener en cuenta los aspectos productivos relacionados con los recursos naturales, García Pimentel cuidaba de sus trabajadores permanentes, los “realeños” que vivían en las fincas y quienes además de tener un empleo seguro y una vivienda, desde los tiempos de Joaquín García Icazbalzeta gozaban de atención médica, medicinas,⁷⁸ instrucción y material de enseñanza gratuitos para sus niños; asimismo, recibían ropa, dulces y otros regalos que los distintos integrantes de la familia García Pimentel les llevaban cuando visitaban las haciendas.⁷⁹ En el México rural porfiriano de tipo paternalista, los trabajadores permanentes eran protegidos hasta cierto punto por los dueños de las propiedades y se establecían vínculos de lealtad y fidelidad a favor de los propietarios. Los terratenientes se prestaban a un juego ambivalente, en el que ellos se mostraban siempre benevolentes, mientras que los capataces y administradores, encargados directamente de la producción, eran los que conferían los regaños, castigos y despidos.⁸⁰

Por su parte, el personal eventual que se empleaba en el campo provenía casi siempre de pueblos cercanos y se adecuaba a las necesidades productivas de las fincas. En la época de zafra, los peones que llegaban a Tenango podían dormir dentro de uno de los edificios del casco que los abrigaba en las noches; mientras que los jornaleros de Santa Clara, al no tener un lugar cubierto donde pernoctar lo hacían al aire libre;⁸¹ estas diferencias dejan en evidencia el contraste entre los trabajadores del real y los temporales.

Con la modernización porfirista, la estructura laboral de las haciendas cambió; la nueva maquinaria desplazó el trabajo humano. Por ejemplo, las grúas sustituyeron a los alzadores de caña; los ferrocarriles y el Decauville a los muleteros; las máquinas de vapor a los trapicheros y molineros; las centrífugas a los purgadores, etcétera, y aunque se crearon nuevos empleos, estos fueron menores que los eliminados. Así, durante el periodo de 1894 a 1910, el número de realeños en las fincas de García Pimentel disminuyó 26%. En Tenango el número de trabajadores permanentes pasó de 894 a 666, y los de Santa Clara de 650 a 480, según las cifras de los Censos Nacionales de Holtz.⁸² Esto sin duda menoscabó las condiciones de vida de las personas desplazadas. Las familias campesinas realizaban diferentes actividades para tener ingresos a lo largo del año: trabajaban temporalmente en las fincas, criaban animales, cultivaban, y fabricaban molcajetes y recipientes para vender en diferentes tianguis de los alrededores.⁸⁵

El auge azucarero porfiriano no ocultó ni frenó las profundas contradicciones sociales presentes en Morelos. Según el Registro Público de la Propiedad de Cuernavaca de 1909, veintiocho hacendados eran propietarios del 77% de las tierras del estado, a veintiocho rancheros les pertenecían 3% y 20% del territorio restante era compartido por más de cien pueblos, donde tenían sus casas, escuelas, iglesias, huertos; dejando tan sólo una o dos hectáreas libres para sembrar.⁸⁴

La modernización azucarera y las grandes inversiones en maquinaria, equipo e infraestructura de riego, exigieron un aumento en la escala productiva y propiciaron que la superficie irrigada destinada al cultivo de caña aumentará

casi 200% entre 1870 y 1908. Como el despojo de tierras y agua de los pueblos, por parte de las haciendas, había terminado casi en su totalidad a mediados del siglo XIX, hubo algunos reacomodos de compra venta entre los azucareros y para el año de 1909, dieciocho hacendados poseían casi la mitad de la superficie estatal. Para incrementar la producción de caña, los empresarios reasignaron el suelo de sus haciendas expandiendo los cañaverales a tierras de temporal de sus fincas ahora irrigadas, reduciendo así la superficie que anteriormente daban en arrendamiento a los campesinos, para que completaran su sustento sembrando o pastoreando a sus animales.⁸⁵ Por ello, a pesar del aumento en 150% de la fuerza de trabajo contratada por las haciendas, entre 1899 y 1908, el nivel de vida de los campesinos y sus familias disminuyó notablemente.⁸⁶ En el caso concreto de nuestro estudio, se sabe que las haciendas de Santa Clara y de Tenango tenían una extensión de 65 mil hectáreas en 1779, año en que fueron heredadas por Gorgonio Izcabalceta.⁸⁷ Para 1909, las fincas medían 68 mil 177 hectáreas, es decir, en un lapso de 130 años el incremento territorial fue de 4.9%. Durante la gestión empresarial de García Pimentel el área de las propiedades creció 167 hectáreas. Esta evidencia se encontró en dos actas notariales, y junto con otras señaladas a continuación, demuestran la forma en que García Pimentel retuvo o amplió sus recursos productivos:

1. En 1895, compró a Yánez y Campos un terreno montañoso y arbolado de casi 48 hectáreas, situado en Ocuituco y colindante con la hacienda de Santa Clara. Este era conocido como el Potrero de Cuatzingo y fue adquirido por el pago de dos potrillos de 500 pesos cada uno y dos mil pesos en efectivo. El año anterior, Yánez y Campos había pagado, a su vez, mil 187.5 pesos al estado de Morelos, por la misma propiedad. Sin embargo, la explotación de los ramales y manantiales que brotaban en el lugar se le dejaron a la Compañía García Icabalceta Hermanos, propietaria de la hacienda de Santa Clara, a la que desde el virreinato se le habían cedido los derechos del agua del Potrero. Tras la muerte del padre de Luis, el último de los hermanos García Icabalceta, Yánez y Campos entabló una demanda en contra de la testamentaria para tratar de quedarse con el agua.⁸⁸ Este reclamo impulsó a Luis a negociar la compra del terreno, para terminar el conflicto y asegurar los recursos fluviales.

2. Posteriormente, en 1897, después de un dictamen la Secretaría de Hacienda informó que la superficie del Potrero era en realidad de 190 hectáreas, 12 acres y 57 m² y no de 47 hectáreas y 50 acres. Al solicitar García Pimentel la adjudicación del terreno faltante, el gobierno le transfirió la propiedad de 118 hectáreas, 93 acres y 70 m² a cambio de un pago de 2 mil 852.50 pesos, y cedió el resto al pueblo de Tlamimilupan.⁸⁹

3. En el año de 1896, García Pimentel llegó a un acuerdo con los habitantes de Tétela del Volcán, pueblo ubicado al norte de la hacienda de Santa Clara. Los teteleños se comprometían a no colocar troncos para entorpecer el curso de las aguas del río Amatzinac que llegaba a las fincas de Luis; a cambio, él respetaría una concesión del vital líquido, otorgada desde el siglo XVIII por su antepasado Salvide y Goyta, que les cedía el agua que nacía al pie del cerrito de Tepayuacaca, de los sábados a la seis de la mañana, a los domingos a la misma hora.⁹⁰

4. En el año de 1911, García Pimentel celebró un acuerdo con Praxedis Espinoza, dueño del Rancho San José Clabayo. En el acta notarial, Luis García Pimentel se comprometía a darle a Espinoza los 50 litros de agua por segundo que le correspondían de la confluencia de los ríos Amatzimac y Santos, además de pagar los gastos de una toma de agua para ese fin y contribuir con mil pesos para la construcción de un canal o acueducto, que conduciría el líquido de la caja repartidora a los terrenos del Rancho San José. A cambio, Espinoza renunciaba a solicitar al gobierno cualquier concesión de agua de la Barranca de los Santos, pues esta abastecía a la hacienda de Tenango.⁹¹

5. En 1909, García Pimentel tomó en arrendamiento por nueve años unos terrenos situados en el margen derecho del río Amacuzac, pertenecientes a la hacienda de San Gabriel, donde le cedían el agua de riego necesaria para la siembra de mil cien tareas.⁹²

6. En contraste, García Pimentel alquiló, en 1910, unos terrenos de labor y pastizales pertenecientes a Santa Clara, que incluían el Potrero de Cuatzingo, donde no se permitía al arrendatario hacer uso del vital líquido y lo obligaba a conseguir los jornaleros temporales de Tenango, una vez que se hubiera puesto de acuerdo con su administrador.⁹³

Para conservar las corrientes hídricas que abastecían sus fincas y obtener más recursos productivos, Luis García Pimentel negoció compromisos con particulares y pueblos vecinos; incluso si ello implicaba hacer desembolsos económicos o pequeñas concesiones, pues de esta manera ambas partes se beneficiaban y se evitaban futuras dificultades. En el acuerdo descrito en el punto número cinco, se aprecia como García Pimentel amplió la superficie cultivada, pagando por recursos productivos a la Compañía de Emanuel Amor, sin sospechar que al año siguiente iniciaría la Revolución.

Desde el punto de vista económico, la gestión empresarial de catorce años de García Pimentel, a partir de que asumiera la propiedad de las fincas, fue favorable. De acuerdo con el inventario de bienes presentado para la partición del caudal hereditario de Joaquín García Icazbalceta en 1895,⁹⁴ el valor de la hacienda de Santa Clara Montefalco era de 215 mil 500 pesos y la de Santa Ana Tenango de 301 mil 364 pesos, por lo que la suma del importe de las dos fincas daba un total de 516 mil 867 pesos. Catorce años después, en 1909, cuando los propietarios morelenses tuvieron que presentar, por motivos fiscales, el revalúo de sus bienes inmuebles, García Pimentel manifestó que la hacienda de Santa Ana Tenango tenía un valor de un millón 507 mil pesos.⁹⁵ Partiendo de la información del precio de Tenango⁹⁶ de los años de 1895 y de 1909, se calculó que la tasa de crecimiento efectiva en el valor de Tenango fue de 12.18% (promedio anual).⁹⁷ A continuación, para restar el efecto de la inflación, se observó el comportamiento de los precios al mayoreo de la Ciudad de México y se recurrió a la fórmula de Fisher.⁹⁸

Finalmente, se estimó que la tasa de crecimiento real fue de 8.77%. Dado que García Pimentel modernizó ambas fincas, se aplicó el mismo incremento para Santa Clara y se valuó el monto a precios constantes en 1909, para ambas haciendas, en 791 mil 374.48l.⁹⁹

Puede afirmarse que su gestión empresarial fue exitosa e incrementó su patrimonio y su riqueza personal. Sin embargo, la inconformidad política, social y económica del país trastocó el apogeo del empresario azucarero.

En 1908, cuando falleció el gobernador de Morelos, Manuel Alarcón, los azucareros de la zona propusieron y apoyaron la candidatura de Pablo Escandón. Alarcón era de origen humilde y había destacado en su mandato por saber escuchar a los campesinos y por sus habilidades políticas. Escandón, en cambio, provenía de una familia adinerada, propietaria de dos haciendas morelenses, y desde que tomó posesión del cargo mostró su ineptitud política y administrativa.¹⁰⁰

Escandón designó en puestos claves a personas de cuestionable honestidad provenientes de otros estados, que desconocían los problemas locales y cómo solucionarlos, y cuyo desempeño causó malestar en la población desde el primer momento.¹⁰¹

El descontento generado por el gobernador, el estallido de la rebelión maderista, la falta de tierras propias o arrendadas que requerían los campesinos para cubrir sus necesidades, y la organización de algunos líderes rurales de Morelos, inició la insurrección en Morelos a principios de 1911.¹⁰² En un comienzo, los rebeldes llegaban a las haciendas para abastecerse de víveres, caballos y armamentos. Incluso pagaban por los suministros y firmaban recibos, sólo en contadas ocasiones saqueaban o incendiaban, como pasó en Tenango, por venganza en contra del administrador.¹⁰³ Zapata prohibió a sus hombres que destruyeran y provocaran incendios en las fincas, pues

estas serían su patrimonio más adelante, a cambio las haciendas daban una contribución semanal al movimiento. Tiempo después, uno de los antiguos trabajadores permanentes de Tenango aseguró haber recibido órdenes del administrador de la hacienda de Tenango, avalado por García Pimentel, para hacer capas de hule para los zapatistas.¹⁰⁴

Tras el exilio de Porfirio Díaz, Zapata se entrevistó con Madero en junio de 1911 para reclamar el cumplimiento de la restitución de tierras manifestado en el artículo tercero del Plan de San Luis, publicado por Madero en octubre de 1910.¹⁰⁵ Cuando Madero llegó a la Presidencia de la república e instigado por los conservadores, exigió a los zapatistas que entregaran sus armas. Por este hecho, Zapata desconoció a Madero y proclamó el Plan de Ayala a fines de noviembre de 1911. En el artículo sexto de dicho documento se establecía que los terrenos, montes y aguas usurpados por los hacendados, científicos o caciques a la sombra de la justicia inmoral, regresarían a los pueblos o ciudadanos que tuvieran títulos de propiedad.¹⁰⁶

En febrero de 1912, la Secretaría de Guerra nombró como jefe militar de Morelos al General de Guerra Juvencio Robles. Este intensificó la persecución de los rebeldes, destruyó los plantíos para evitar que se escondieran los insurrectos, incendió los pueblos y permitió que sus hombres violaran a las mujeres y se llevaran a los niños y jóvenes al ejército. Todos estos ultrajes aumentaron el descontento, la violencia del conflicto y por ende las filas zapatistas.¹⁰⁷ Los Amor y los García Pimentel lamentaban la política de terror y pedían arreglos diplomáticos.¹⁰⁸ En agosto de 1912, Robles fue sustituido por el General Felipe Ángeles, quien instauró tácticas militares de pacificación, e intentó también fomentar las actividades productivas en el estado.

En 1913, los zapatistas exigieron a los ingenios que dejaran de producir. García Pimentel desmanteló parte de la maquinaria de sus haciendas y la envió a Jalisco para guardarla en las fincas de su yerno, Enrique Corcuera, casado con su hija Guadalupe.¹⁰⁹ El siguiente año, a mediados de abril, los insurrectos tenían tomadas todas las haciendas del estado, a excepción de Tenango y Santa Clara; además, controlaban prácticamente todos los pueblos morelenses. Finalmente, el 21 de abril de 1914, cuando el ejército federal se marchó de Morelos rumbo a Veracruz, para reforzar militarmente a Huerta en contra de un regimiento norteamericano que intentaba derrocarlo, los hijos varones de García Pimentel abandonaron definitivamente las fincas de su padre.¹¹⁰

Cuando Victoriano Huerta salió del país en 1914, varios hacendados morelenses fueron acusados de apoyar al dictador. Entre ellos se encontraban el propietario de Cuahuixtla, Manuel Araoz, y el dueño de Tenextepango, Ignacio de la Torre y Mier, quienes fueron encarcelados en Lecumberrí.¹¹¹ Antes de correr la misma suerte, García Pimentel prefirió emigrar a Estados Unidos junto con parte de su familia. En un principio residieron en la ciudad texana de Galveston, pero al percatarse que su estadía sería más larga de lo previsto se establecieron en Nueva York.¹¹²

Epílogo 30

Tras la muerte de Zapata y la promesa de Carranza de respetar su libertad, en el año de 1919 García Pimentel decidió volver a México. Para ese entonces ya tenía 64 años de edad. A su regreso encontró, como muchos otros en Morelos, el deterioro de sus tierras, la falta de mantenimiento y la destrucción de la infraestructura hidráulica, así como el robo de la maquinaria, el ganado y todo tipo de objetos personales. A su paso, el conflicto armado no dejó ni semillas para empezar a sembrar, todo era desolación.¹¹³ A su retorno, Luis García Pimentel, con la ayuda de sus dos hijos trató de salvar su patrimonio y de poner a trabajar sus tierras, comprando semillas y reparando algunos de los daños.

La Revolución acabó con la organización económica de las haciendas, y la Constitución de 1917 cambió las relaciones y estructuras de producción, especialmente en las zonas rurales. En diciembre de 1919 se inició el primer juicio de restitución de tierras pertenecientes a la finca de Santa Clara Montefalco, a favor del pueblo de

Ocultico. La última querrela judicial emprendida en contra de las propiedades de García Pimentel terminó en 1929. En total, le fueron expropiadas 40 mil 191.77 hectáreas, un poco más de las dos terceras partes de la extensión original de sus fincas. Con las tierras incautadas se dotó de terreno a veintiséis pueblos, dos rancherías y dos congregaciones del oriente de Morelos y del estado de Puebla. La indemnización otorgada a García Pimentel por ellas fue de 995 mil 800 pesos, cantidad que le fue retribuida con bonos agrarios pagaderos a veinte años.¹¹⁴

García Pimentel nunca recuperó la riqueza que tuvo durante el porfiriato. La Revolución mexicana y la Constitución de 1917 afectaron la confianza de los industriales y otros actores económicos, ocasionando una crisis de desaceleración de la inversión en nuevas plantas y equipo, que impactó el crecimiento y desarrollo del país.¹¹⁵

A principios de la década de los veinte, las autoridades estatales le pidieron a García Pimentel que corriera con los gastos de restauración de infraestructura hidráulica del canal de Agua Hedionda, que había sido dañada durante la Revolución. Gasto que él se negó a hacer argumentando la falta de liquidez y el temor a la profanación de sus derechos de propiedad, los cuales ya habían sido quebrantados en otras ocasiones.¹¹⁶

Después de analizar varios estudios regionales, Wasserman¹¹⁷ concluye que entre más variadas fueron las actividades económicas de las élites terratenientes durante el porfiriato, más fácil les fue sobrevivir a la Revolución, tal como ilustra el caso de los regiomontanos, como: Patricio Milmo y los Zambrano. En cambio, la oligarquía morelense que no logró subsistir bajo el nuevo orden político social, pues sus faenas productivas en la etapa porfirista estuvieron ligadas casi exclusivamente a sus tierras, sirve para ejemplificar el caso contrario. Wasserman señala a la familia Terrazas-Creel como ampliamente diversificada, resaltando entre las variadas estrategias que siguieron para mantener sus posesiones la de aliarse con los nuevos líderes políticos locales y nacionales.¹¹⁸

En la década de 1910 a 1920, los terratenientes porfirianos que pudieron atenuar los efectos del cambio institucional y la inestabilidad política haciendo valer sus derechos de propiedad, fueron los que lograron coaliciones con el nuevo orden político y militar.¹¹⁹ En el caso de Morelos, cuando murió Zapata los sobrevivientes del movimiento se agruparon al Partido Nacional Agrarista y apoyaron al General Álvaro Obregón en las elecciones, recibiendo a cambio la promesa de la restitución de tierras. Por este motivo, en la década de los veinte la reforma agraria fue más severa en esa entidad, que en otras de la república mexicana.¹²⁰

La expropiación de tierras, la violencia, el desorden entre las diferentes instancias de gobierno, los múltiples cambios de autoridades estatales, la falta de leyes complementarias y la ausencia de políticas públicas integrales, encaminadas a apoyar la pequeña propiedad y el rescate de la producción azucarera del estado, anularon casi por completo la contribución morelense a la producción nacional de este endulzante durante la década de los veinte; siendo que, los años previos al conflicto armado, aportaba 37% del dulce del país. En contraste, la participación azucarera de los estados de Veracruz, Sinaloa y Puebla aumentó, a pesar de que estas dos últimas entidades también vieron afectada su infraestructura azucarera durante la guerra. Sin embargo, en esos estados casi no hubo reparto de tierras y se incrementó la inversión privada en el ramo azucarero, lo que permitió reparar las obras hidráulicas y adquirir nueva maquinaria y utensilios de trabajo.¹²¹ A manera de conclusión, empezaremos diciendo que no hay estudios de empresarios porfiristas de Morelos, por lo que el estudio de Luis García Pimentel contribuye a llenar este vacío. La investigación en las cartas personales y actas notariales de García Pimentel agrega nueva información y ejemplifica temáticas diversas de la región morelense del porfiriato, como: los derechos de propiedad del agua, los conflictos y negociaciones por el recurso, la inversión en infraestructura hidráulica y su relación con la escala productiva y las dificultades económicas de los lugareños, el arrendamiento de tierras y aparcería, y la mentalidad capitalista del empresario enfocada a aumentar la productividad y las ganancias.

Durante el régimen de Díaz, García Pimentel fue un empresario exitoso y modernizador, que supo aprovechar los cambios que se daban en su entorno en temas diversos relacionados con su negocio, como la tecnología,

la legislación, las políticas públicas, los precios y el mercado; invirtió cuantiosamente en maquinaria e infraestructura hidráulica; en las disputas ocasionadas por el agua con los lugareños y otros propietarios mostró sus habilidades negociadoras, haciendo desembolsos económicos para no perder el recurso acuífero. Durante su gestión empresarial tomó acciones que lo beneficiaron y aumentaron su patrimonio de manera significativa; pero que contribuyeron también a empeorar la pobreza de los lugareños y a incrementar la desesperanza de una vida mejor. Luis no sospechó la magnitud de las revueltas que se aproximaban en Morelos con la Revolución, ni pensó que perdería gran parte de su patrimonio tras su paso.

Después de la lucha armada, García Pimentel no recuperó su riqueza anterior con su actuación empresarial, debido a tres factores, principalmente: en primer lugar, sus labores productivas en la etapa porfirista estuvieron ligadas casi exclusivamente con sus tierras; además, por circunstancias específicas de Morelos no pudo hacer alianzas con los nuevos dirigentes políticos; y por último, no quiso hacer grandes inversiones en infraestructura por temor a que no le fueran respetados sus derechos de propiedad.

[1] Felipe Ávila, *Los Orígenes del Zapatismo*, México, Colegio de México y Universidad Nacional Autónoma de México, 2001, p. 12.

[2] Delfino Uribe Madrigal, *Estructura económico-regional de las haciendas azucareras de Morelos 1880-1912*, p. 101-105.

[3] John Womack, *Zapata y la Revolución mexicana*, p. 385.

[4] Sergio Valerio Ulloa, “Empresarios, capitalistas y terratenientes en Jalisco durante el siglo XIX: el caso de Nicolás Remus”, p. 467.

[5] Enrique Semo, “Francisco Pimentel precursor del Neoliberalismo”, p. 473-794.

[6] Manuel Gutiérrez Martínez, *Biografías de Joaquín García Icazbalceta*, 1998.

[7] María Teresa Huerta, *Empresarios del azúcar en el siglo XIX*, p.119.

[8] Manuel Gutiérrez Martínez, Op. cit.

[9] Brígida von Mentz, Beatriz Scharrer, Alfonso Toussaint, *Las haciendas de Morelos*, p. 139.

[10] Carta de Luis García Pimentel a su hijo Joaquín, 4 de mayo de 1904, Fondo de Porfirio Díaz, Caja 3, Archivo Histórico del Instituto Nacional de Antropología e Historia (AHINAH), México, D.F.

[11] Carta de Luis García Pimentel a su hijo Joaquín, 4 de febrero de 1904, Fondo de Porfirio Díaz, Caja 3, AHINAH, México, D.F.

[12] Enrique Krauze, Luis García Pimentel.

[13] Alfonso De María y Campos Castello, “Por selva milpa y mar, la literatura y la diplomacia extraordinaria de Rafael Bernal, 1915-1972”, p. 8-9.

[14] Carta de Luis García Pimentel a su hijo Joaquín, 22 de abril de 1904, Fondo de Porfirio Díaz, Caja 3, AHINAH, México, D.F.

- [15] Ricardo Candia, “Sociedad y política en México según Luis García Pimentel (1905-1920)”, en *Memorias de la Academia Mexicana de la Historia* (pp.75-115). t. II, México, Academia Mexicana de la Historia, 2011, p. 85.
- [16] Cartas de Luis García Pimentel a su hijo Joaquín, 28 de marzo y 8 de agosto de 1904, Fondo de Porfirio Díaz, Caja 3, AHINAH, México, D.F.
- [17] Artículo de García Pimentel de Riba, Dolores. 1931. *Una hacienda a fines del siglo pasado, la obra social*. Excélsior, Archivo de Pablo Bernal (APB), México.
- [18] Carta de Luis García Pimentel a su hijo Joaquín, 4 de febrero de 1904, Fondo de Porfirio Díaz, Caja 3, AHINAH, México, D.F.
- [19] Emma Rivas Mata y Edgar O. Gutiérrez L. (Comps.), *Cartas de las haciendas, Joaquín García Icazbalceta escribe a su hijo Luis*, p. 58.
- [20] Negocio mercantil constituido cuando murió el abuelo de Luis, en 1853. Acta Notarial, 1890, Notaria 293, vol. 1942, esc. 2, Archivo de Notarias de la Ciudad de México (ANCM), México, D.F.
- [21] Acta Notarial, 1857, Notaria 293, vol. 1957, esc. 11, ANCM, México, D.F.
- [22] Dewitt Kenneth Pittman Jr., *Hacendados campesinos y políticos, las clases agrarias y la instalación del estado oligárquico en México 1869-1876*, México, FCE, 1989.
- [23] Sandra Kuntz, *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano (1880-1907)*, México, Colegio de México, 1995.
- [24] Sandra Kuntz, *Historia económica general de México de la Colonia a nuestros días*, México, Colegio de México y Secretaría de Economía, México, 2010.
- [25] Leonor Ludlow, “Funciones y estructura inicial del Banco Nacional de México”, en C. Marichal y M. Cerrutti (comps.), *Historia de las grandes empresas en México 1850-1930*, México, Universidad Autónoma de Nuevo León y FCE, 1997, pp.137-165.
- [26] Cuando llegaba la caña de azúcar del campo, se introducía entre los cilindros del trapiche. A raíz de la modernización se utilizaron desmenuzadoras, filtros de prensas o de bagazo y máquinas centrifugas, que hacían que el proceso de separación del zumo y del bagazo fuera más rápido y eficiente. Mientras que la fibra se dejaba secar para ser utilizada como combustible, el jugo se vaciaba en las defecadoras para hervir. Ahí se añadía un agente o substancia defecante (cenizas, el ácido sulfúrico o la cal), que ayudaba a eliminar las impurezas y a mejorar la calidad del azúcar y la cristalización. Posteriormente, se expulsaba vapor por algunas llaves que luego se cerraban (las haciendas que no tenían vapor vaciaban el jugo de caña en ollas o calderos, donde se cocía a fuego directo hasta llegar al punto de ebullición). Después de veinte minutos de reposo del caldo, quedaba en la parte de arriba la espuma o cachazo, que contenía las impurezas y en la de abajo permanecía el jugo clarificado o guáramo. Este último iba directamente a la evaporadora, para eliminar el exceso de líquido. Más adelante la meladura pasaba a la centrifugada, donde se batía la mezcla para apartar la azúcar cristalizada de la miel. Finalmente, la masa se vaciaba y comprimía en moldes para formar panes de azúcar, que eran secados con aparatos o en asoleaderos. Para más información ver Crespo y Vega, 1988.
- [27] (Diez, 1919, p. CLXIX).

- [28] Arturo Warman, *Y venimos a contradecir. Los campesinos de Morelos y el Estado Nacional*, México, Secretaría de Educación Pública, p. 62.
- [29] Emma Rivas Mata y Edgar O. Gutiérrez L. (Comps.), Op. cit.
- [30] Juana María Rangel, “Los ferrocarriles portátiles Decauville”, en *Mirada ferroviaria*, México, Boletín Documental Ferroviario Num. 6, 3° época. Recuperado el 10 de noviembre de 2010 de: http://www.museoferrocarriles.org.mx/secciones/cedif/boletines/boletin_6/boletin_6/ tierra_ ferroviaria_decauville.pdf, p. 48-54.
- [31] Emma Rivas Mata y Edgar O. Gutiérrez L. (Comps.), Op. cit.
- [32] Arturo Warman, Op. cit., p.62.
- [33] Brígida von Mentz, Beatriz Scharrer, Alfonso Toussaint, Op. cit.
- [34] Luis García Pimentel, Manifestación predial de la hacienda de Santa Ana Tenango, en Manifestaciones de Haciendas, Ranchos y Bienes Comunales del Estado de Morelos 1909, Municipio de Jantetelco, f. 413-413v. Archivo General del Estado Morelos (AGEM), Cuernavaca, Morelos.
- [35] Horacio Crespo, *Modernización y conflicto social, la hacienda azucarera en el estado de Morelos 1880-1913*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2009, p. 152.
- [36] Horacio Crespo, Sergio Reyes Retana, Enrique Vega Villanueva, et. al., *Historia del azúcar en México*, t. I, México, FCE, 1990, p. 469.
- [37] Felipe Ruiz de Velasco, *Historia y evoluciones del cultivo de la caña y de la industria azucarera en México*, hasta el Año de 1910, p. 371.
- [38] Delfino Uribe Madrigal, *Estructura económico-regional de las haciendas azucareras de Morelos 1880-1912*, p.128 y Horacio Crespo, op. cit., pp. 62-66.
- [39] Horacio Crespo, *Idem*.
- [40] La ley declaró vías generales de comunicación a: las carreteras, los canales construidos con fondos gubernamentales, los mares territoriales, las lagunas, lagos y ríos navegables; así como aquellos ríos que sirvieran de límites entre países y entidades federativas. A partir de este momento, concernió a la Secretaría de Agricultura y Fomento la reglamentación y distribución del agua.
- [41] Luis Aboites Aguilar, *El agua en la nación, una historia política de México (1888-1946)*, México, Centro de Investigación y Estudios Sociales y Antropología Social, México, 1998.
- [42] Clifton Kroeberg, *El hombre, la tierra y el agua: Las políticas en torno a la irrigación en la agricultura en México 1885-1911*, México, Instituto Mexicano de Tecnología del Agua y Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1994.
- [43] Estos beneficios constan en el contrato de la concesión de la Secretaría de Fomento y Colonización de quinientos litros de agua en época de secas y dos mil en época de lluvias de la Barranca de los Santos, otorgada a García Pimentel, Edicto, 27 de agosto de 1910, Diario Oficial de los Estados Unidos Mexicanos, México, t. 50, pp. 661 a 663.

- [44] Expediente Barranca de Amatzinac de 1922 a 1936, Secretaría de Agricultura y Fomento, caj. 20212, ex. 1481, Archivo Histórico del Agua (AHA), México, D.F.
- [45] Luis García Pimentel, Manifestación predial de la hacienda de Santa Ana Tenango, op. cit.
- [46] Expediente Barranca de San Pedro Mártir de 1923 a 1926, Secretaría de Agricultura y Fomento, caj. 1520, ex. 20952, AHA, México, D.F.
- [47] Nicolás Icazbalceta pago mil pesos al gobierno virreinal, a cambio de una concesión de 2 ½ bueyes de agua del río Cuautla, equivalentes a 780 litros por segundo (l.p.s.) en el sistema métrico decimal. Expediente del Río Cuautla de 1899 a 1923, Secretaría de Agricultura y Fomento, caj. 1514, ex. 20844, AHA, México, D.F.
- [48] Acta Notarial, 1901, Notaria 60, vol. 1983, esc. 39, ANCM, México, D.F. y Acta Notarial, 1907, Notaria 60, v. 38, esc. 97, ANCM, México, D.F.
- [49] Expediente del Río Cuautla, Agua Hedionda de 1899 a 1923, Secretaría de Agricultura y Fomento, caj. 1514, ex. 20844, AHA, México, D.F.
- [50] Expediente de la Barranca de Amatzinac de 1922 a 1936, Secretaría de Agricultura y Fomento, caj. 1481, ex. 6420, AHA, México, D.F.
- [51] Horacio Crespo, op. cit.
- [52] Marco Bellingeri e Isabel Gil, “Las estructuras agrarias bajo el porfiriato”, p. 330.
- [53] Carta de Luis García Pimentel a su hijo Joaquín, 21 de agosto de 1904, Fondo de Porfirio Díaz, Caja 3, AHINAH, México, D.F.
- [54] Horacio Crespo, Sergio Reyes Retana, Enrique Vega Villanueva, et. al., Op. cit., 1990.
- [55] Horacio Crespo y Enrique Vega Villanueva, Op. cit., 1988, Sección Comercio, Cuadros 147-50.
- [56] Emma Rivas Mata y Edgar O. Gutiérrez L. (Comps.), Op. cit., p. 59.
- [57] Horacio Crespo y Enrique Vega Villanueva, Op. cit., 1998, Sección Comercio, Cuadros 147-50.
- [58] *Idem.*
- [59] Horacio Crespo, Sergio Reyes Retana, Enrique Vega Villanueva, et. al., op. cit.
- [60] Horacio Crespo y Enrique Vega Villanueva, op. cit., 1988, Sección Comercio, Cuadros 147-50.
- [61] Horacio Crespo, Sergio Reyes Retana, Enrique Vega Villanueva, et. al., op. cit., p. 541.
- [62] *Idem.*
- [63] Carta de Luis García Pimentel a su hijo Joaquín, 3 de octubre de 1904, Fondo de Porfirio Díaz. Caja 3, AHINAH, México, D.F.

- [64] Carta de Luis García Pimentel a su hijo Joaquín, 21 de agosto de 1904, Fondo de Porfirio Díaz, Caja 3, AHINAH, México, D.F.
- [65] Carta de Luis García Pimentel a su hijo Joaquín, 29 de julio de 1905, Fondo de Porfirio Díaz, Caja 3, AHINAH, México, D.F.
- [66] Horacio Crespo y Enrique Vega Villanueva, Op. cit., 1988, Sección Comercio, Cuadros 147-50.
- [67] *Idem.*
- [68] *Ibidem.*
- [69] Caraza García Pimentel, *Dulce en el valle del río Amatzinac historia de una familia*, Documento inédito, México, Archivo Pablo Bernal, 2010, p.42.
- [70] Horacio Crespo, Op. cit., 2009.
- [71] Luis García Pimentel, Manifestación predial de la hacienda de Santa Ana Tenango, op. cit.
- [72] Carta de Luis García Pimentel a su hijo Joaquín, 4 de agosto de 1905, Fondo de Porfirio Díaz, Caja 3, AHINAH, México, D.F.
- [73] Carta de Luis García Pimentel a su hijo Joaquín, 9 de agosto de 1905, Fondo de Porfirio Díaz, Caja 3, AHINAH, México, D.F.
- [74] Carta de Luis García Pimentel a su hijo Joaquín, 21 de agosto de 1905, Fondo de Porfirio Díaz, Caja 3, AHINAH, México, D.F.
- [75] Horacio Crespo, Sergio Reyes Retana, Enrique Vega Villanueva, et. al., Op. cit., 1990.
- [76] Se llamaba tarea a la superficie cultivada, utilizada para contabilizar las labores agrícolas. En las cartas que escribe Joaquín García Icazbalceta a su hijo Luis, menciona que en Tenango eran de 65 surcos. Rivas, Emma y Gutiérrez (2013), p. 627.
- [77] Acta notarial, 1911, Notario 60, vol.75, esc. 3309, ANCM, México, D.F.
- [78] Felipe Teixidor, *Cartas de Joaquín García Icazbalceta*, México, Ediciones Porrúa, 1937.
- [79] Artículo de García Pimentel de Riba, Dolores, 1931, *Una hacienda a fines del siglo pasado la obra social*. Excélsior, Archivo de Pablo Bernal (APB), México.
- [80] Herbert J. Nickel, *Morfología social de la hacienda mexicana*, México, FCE, Col. Historia, 1996.
- [81] Arturo Warman, Op. cit., p. 72.
- [82] *Ibid*, p. 63.
- [83] Alicia Hernández Chávez, *Breve historia de Morelos*, México, FCE, Fideicomiso Historia de las Américas, 2002, p.50.

- [84] *Ibid*, p.164.
- [85] Felipe Ávila, op. cit., p.69.
- [86] *Ibid*, p.75.
- [87] Caraza García Pimentel, op. cit.
- [88] Acta notarial, 1895, Notaria 293, vol. 1959, es. 11, ANCM, México, D.F.
- [89] Acta notarial, 1899, Notaria 293, vol.1974, esc. 55, ANCM, México, D.F.
- [90] Documento 10 de enero de 1896, Familiar, leg. de aguas, doc. 41, Archivo de Luis García Pimentel (ALGP), México.
- [91] Acta notarial, 1911, Notaria 60, vol.77, esc. 3206.
- [92] Acta notarial, 1912, Notaria 60, vol. 85, esc. 3722, ANCM, México, D.F.
- [93] Acta notarial, 1911, Notaria 60, vol.75, esc. 3,309, ANCM, México, D.F.
- [94] Acta notarial, 1895, Notario 293, v. 1960, esc. 66, f. 289-306 ANCM, México, D.F.
- [95] Luis García Pimentel, Manifestación predial de la hacienda de Santa Ana Tenango, op. cit.
- [96] En el Archivo General de Morelos no está la manifestación predial de la Hacienda de Santa Clara Montefalco; no se encontró.
- [97] La tasa de crecimiento efectiva en catorce años fue de 12.18% (promedio anual). $12.18 = \sqrt[14]{\frac{\text{Valor Futuro}}{\text{Valor Presente}}} - 1$ Donde n = numero. de años transcurridos = 14
- [98] Para los precios se utilizó el índice general de precios al mayoreo de la Ciudad de México y como año base se consideró 1900. Fuente: COLMEX, Estadísticas económicas del Porfiriato. Valor Futuro = (Valor Presente) (1 + Tasa de Inflación Promedio)ⁿ Valor Futuro = Valor Presente Índice de Precios de 1895 / (Índice de Precios de 1909) = 0.932 (1.436) = \$796,374.48 Valor Futuro = (Valor Presente) (1 + Tasa de Inflación Promedio)ⁿ Despejo de la fórmula se obtuvo una tasa de Inflación Promedio (π) de 3.14. Para calcular la tasa de crecimiento real se utilizó la fórmula de Fisher Tasa de Crecimiento Real = Tasa de Crecimiento Efectiva - π $1 + \pi$ = 12.18 - 3.341 + 3.14 = 8.77% Fuente: Ross, Stephen y Westerfield, Randolph (2000), Finanzas Corporativas, México, McGraw-Hill, pp. 200-203.
- [99] Carolina Moguel Pasquel, *Luis García Pimentel, auge y caída de un empresario agrícola morelense (1855-1930)*, (Tesis de doctorado en Economía, inédita), Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2013.
- [100] John Womack, op. cit., p. 13-17.
- [101] Felipe Ávila, op. cit., p. 95.
- [102] *Ibid*, p. 97.
- [103] John Womack, op. cit., p. 85.

- [104] Arturo Warman, Op. cit., p. 121.
- [105] Edgar Rojano, “Emiliano Zapata contra todo y contra todos”, en Alejandro Rosas (Comp.), *Las dos caras de la historia*, México, Grijalbo, 2010, p. 110.
- [106] Ibid, p. 115.
- [107] Arturo Warman, op. cit., p. 122.
- [108] John Womack, op. cit., p. 159.
- [109] Ricardo Candia, op. cit., p. 104.
- [110] John Womack, op. cit., p. 181.
- [111] Carlos Tello, *El exilio un relato familiar*, México, Cal y Arena, 1994.
- [112] Ricardo Candia, op. cit.
- [113] Diez, 1919.
- [114] Expediente del juicio testamentario de Luis García Pimentel, de 1930 a 1945, folio 458mil 421, caja 2 mil 415, Archivo General de la Nación (AGN), México, D.F.
- [115] Stephen H. Haber, *La industrialización de México 1890-1940*, México, Alianza Editorial, 1992, pp.174-177.
- [116] Expediente del Río Cuautla, Agua Hedionda de 1899 a 1923, Secretaría de Agricultura y Fomento, caj. 1514, ex. 20844, AHA, México, D.F.
- [117] Mark Wasserman, *Persistent oligarchs elites and politics in Chihuahua México, 1910-1940*. Duke, Duke, University Press, 1993, p. 69-74.
- [118] *Ibid*, p. 69.
- [119] Stephen H. Haber, Maurer N. y Razo A., *The politics of property rights political instability credible commitments and economic grow in México, 1876-1929*. Cambridge, Cambridge, University Press, 2003, p.287.
- [120] Horacio Crespo, Sergio Reyes Retana, Enrique Vega Villanueva, et. al., *Historia del azúcar en México*, t. II, México, FCE, 1990, pp. 814-817.
- [121] Idem.

Referencias

AGN – Archivo General de la Nación.

AGEM – Archivo General del Estado de Morelos.

AHA – Archivo Histórico del Agua.

AHINAH – Archivo Histórico del Instituto Nacional de Antropología e Historia.

ALGP – Archivo de Luis García Pimentel.

APB – Archivo Pablo Bernal Martínez del Campo.

ANCM – Archivo de Notarias de la Ciudad de México.

Bibliográficas

Aboites Aguilar, Luis., *El agua en la nación, una historia política de México (1888-1946)*, México, Centro de Investigación y Estudios Sociales y Antropología Social, México, 1998.

Ávila, Felipe, *Los Orígenes del Zapatismo*, México, Colegio de México y Universidad Nacional Autónoma de México, 2001.

Bellingeri, Marco y Gil, Isabel, “Las estructuras agrarias bajo el Porfiriato”, en C. Cardoso (Comp.), *México en el siglo XIX 1821-1910 historia económica y de la estructura social* (pp.315-337), México, Nueva Imagen, 1994.

Candia, Ricardo, “Sociedad y política en México según Luis García Pimentel (1905-1920)”, en *Memorias de la Academia Mexicana de la Historia* (pp.75-115), t. II, México, Academia Mexicana de la Historia, 2011.

Cardoso, Ciro, *Formación y Desarrollo de la Burguesía en México del Siglo IXX*, México, Siglo Veintiuno Editores, 1978.

Colegio de México, *Estadísticas económicas del Porfiriato, v.2, Fuerza de trabajo y actividad económica por sectores*, México, Colegio de México, 1960.

Crespo, Horacio y Enrique Vega Villanueva, *Estadísticas Históricas del Azúcar en México*, México, Azúcar, 1998.

Crespo, Horacio, Sergio Reyes Retana, Enrique Vega Villanueva, et. al., *Historia del azúcar en México*, t. I y II, México, FCE, 1990.

Crespo, Horacio, *Modernización y conflicto social, la hacienda azucarera en el estado de Morelos 1880-1913*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2009.

De María y Campos, A., “Por selva milpa y mar, la literatura y la diplomacia extraordinaria de Rafael Bernal 1915-1972”, en *Escritores en la diplomacia mexicana*, t. II, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 2000.

Diez, D., *El Cultivo de industria de la caña de azúcar, el problema agrario y los monumentos históricos*, México, Victoria, 1919.

Fujigaki, E., “La agricultura, siglos XVI al XX”, en *Historia Económica de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México y Océano, 2004.

García Pimentel Caraza, A., *Dulce en el valle del río Amatzinac, historia de una familia*, Documento inédito, México, Archivo Pablo Bernal, 2010.

- Haber, Stephen H., *La industrialización de México 1890-1940*, México, Alianza Editorial, 1992.
- Haber Stephen H., Maurer N. y Razo A., *The politics of property rights political instability credible commitments and economic grow in México 1876-1929*, Cambridge, Cambridge, University Press, 2003.
- Hernández Chávez, Alicia, *Breve historia de Morelos*, México, FCE, Fideicomiso Historia de las Américas, 2002.
- Huerta, M., *Empresarios del azúcar en el siglo XIX*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1993.
- Kroeberg, Clifton, *El hombre, la tierra y el agua: Las políticas en torno a la irrigación en la agricultura en México, 1885-1911*, México, Instituto Mexicano de Tecnología del Agua y Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1994.
- Kuntz, Sandra, *Empresa extranjera y mercado interno, El Ferrocarril Central Mexicano (1880-1907)*, México, Colegio de México, 1995.
- _____, *Historia económica general de México de la Colonia a nuestros días*, México, Colegio de México y Secretaría de Economía, México, 2010.
- Ludlow, Leonor, “Funciones y estructura inicial del Banco Nacional de México”, en C. Marichal y M. Cerrutti (Comps.), *Historia de las grandes empresas en México 1850-1930* (pp.137-165), México, Universidad Autónoma de Nuevo León y FCE, 1997.
- Madrigal Uribe, Delfino, *Estructura económico-regional de las haciendas azucareras de Morelos 1880-1912* (Tesis de doctorado en Geografía, inédita), Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2000.
- Martínez, M., *Biografías de Joaquín García Icazbalceta*, México, Editorial Porrúa, 1998.
- Moguel, Pasquel, M. C., *Luis García Pimentel, auge y caída de un empresario agrícola morelense (1855-1930)*, (Tesis de doctorado en Economía, inédita), Universidad, Nacional Autónoma de México, México, 2013.
- Nickel, Hebert J., *Paternalismo y economía moral en las haciendas mexicanas del Porfiriato*, México, Universidad Iberoamericana, 1989.
- Pittman, D., *Hacendados campesinos y políticos, las clases agrarias y la instalación del estado oligárquico en México, 1869-1876*, México, FCE, 1989.
- Rivas, E. y Gutiérrez, E., *Cartas de las Haciendas, Transcripción Joaquín García Icazbalceta escribe a su hijo Luis 1877-1894*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2013.
- Rojano, Edgar, “Emiliano Zapata contra todo y contra todos”, en Alejandro Rosas (Comp.), *Las dos caras de la historia* (pp.107-140), México, Grijalbo, 2010.
- Ross, S. y Westerfield, R., *Finanzas Corporativas*, México, Mc. Graw Hill, 2000.
- Ruiz de Velasco, Felipe, *Historia y evoluciones del cultivo de la caña y de la industria azucarera en México, Hasta el Año de 1910*, México, Publicaciones de Azúcar, S. A., Editorial Cultura, 1937.

Semo, Enrique, “Francisco Pimentel precursor del Neoliberalismo”, en Romana Falcón (Comp.), *Don Porfirio Presidente... nunca omnipotente, reflexiones y debate, 1876-1911* (pp.473-494), México, Universidad Iberoamericana, Departamento de Historia, 1998.

Tello, Carlos, *El exilio un relato familiar*, México, Cal y Arena, 1994.

Teixidor, Felipe, *Cartas de Joaquín García Icazbalceta*, México, Ediciones Porrúa, 1937.

Toussaint A., Scharrer B. y Von Menntz B., *Las haciendas de Morelos*, México, Miguel Ángel Porrúa, Instituto de Cultura de Morelos y Conaculta, 1997.

Valerio Ulloa, Sergio, “Empresarios, capitalistas y terratenientes en Jalisco durante el siglo XIX: el caso de Nicolás Remus”, en *Regiones y expansión capitalista durante el siglo XIX*, México, Universidad Autónoma de Nuevo León y FCE, 1998.

Warman, Arturo, *...Y venimos a contradecir. Los campesinos de Morelos y el Estado Nacional*, México, Secretaria de Educación Pública, 1988.

Wasserman, M., *Persistent oligarchs elites and politics in Chihuahua México, 1910-1940*, Duke, Duke, University Press, 1993.

Womack, John, *Zapata y la Revolución mexicana*, 28° ed., México, Siglo Veintiuno Editores, 2008.

Cibergrafía

Krauze, E. (2010), Luis García Pimentel. Recuperado el 17 de octubre de 2010 de: http://www.acadmexhistoria.org.mx/miembrosANT/res_luis_garciapdf

Rangel J. (2010), “Los ferrocarriles portátiles Decauville”, en *Mirada ferroviaria*, México, Boletín Documental Ferroviario Num. 6, 3° época. Recuperado el 10 de noviembre de 2010 de: http://www.museoferrocarriles.org.mx/secciones/cedif/boletines/boletin_6/boletin_6/tierra_feroviaria_decauville.pdf, p. 48-54.

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 28 de abril de 2019.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.

Silbatos y palabras

Reseña del libro de Rodolfo Ramírez Rodríguez, *La querella por el pulque. Auge y ocaso de una industria mexicana, 1890-1930, Zamora, Michoacán, El Colegio de Michoacán, 2018, p. 507.*

Carlos Ortega Ibarra

El autor es licenciado (2004), maestro (2008) y doctor (2014) en Historia por la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM, en donde nació su interés por estudiar las relaciones históricas del conocimiento con la política en la conformación de la materialidad escolar, contacto: carlosoi@yahoo.com. La presente reseña fue leída por el autor en su intervención en la presentación del libro, celebrada el 10 de abril de 2019 en las instalaciones del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

La lectura del libro que hoy nos reúne, *La querella por el pulque*, de Rodolfo Ramírez Rodríguez, fue un estímulo para emprender el tránsito simultáneamente por dos rutas cuyas intersecciones los adoradores de Clío rara vez somos capaces de reconocer y exponer públicamente. En la primera ruta, esbozo los segmentos de una historia en la cual la producción, la comercialización y el consumo del pulque son parte de mi existencia. En la segunda, comento algunos aspectos del libro que considero interesantes debido a mi orientación temática y teórica.

Reconozco que los historiadores no somos una realidad ajena a las historias que escribimos, leemos y comentamos. Los hilos de nuestra existencia están tejidos con esas historias, por más distancia e imparcialidad que deseamos imponernos para ser apreciados como investigadores serios, rigurosos y objetivos. Temo que se trate de una impostura profesional.

Vayamos a la primera ruta

En la década de 1920, un joven de nombre Gorgonio Ortega Vázquez, mi abuelo paterno, se inició como tlachiquero en la localidad de Pedernales, en el municipio de Libres, Puebla. Aprendió el oficio de su padre, Filomeno Ortega, quien desde los años ochenta del siglo XIX se dedicó a la producción tradicional del pulque.

Gorgonio Ortega fue un rancharo orgulloso de su libertad, de poder moverse según su arbitrio. Su trabajo en el campo estuvo dirigido a la producción para el autoconsumo, y cada cierto tiempo –principalmente durante la época de cosecha– formó parte de los trabajadores asalariados de las haciendas de la región.

Gorgonio Ortega y su hermano Saturnino –también tlachiquero– sembraban un tipo de maguey al que conocían como ayometla. La mayor parte del aguamiel obtenido de la planta era para el consumo familiar. El excedente, trasladado a lomo de burro en castañas y cueros de chivo, era llevado tanto al tinacal de Pedernales como a las pulquerías del municipio. El producto concentrado en el tinacal era transportado a la estación del ferrocarril, que lo llevaría al Distrito Federal o a Jalapa.

Gorgonio Ortega abandonó el oficio al ser poco redituable económicamente, en la segunda mitad del siglo XX. Sus hijos, criados con pulque como él, migraron al Distrito Federal siendo muy jóvenes. En cambio Fidel, uno de los hijos de Saturnino, aprendió el oficio y lo enseñó a su vástago, Gaudencio, quien también decidió abandonarlo hace dos años.

En la década de 1950 otro joven, llamado David Díaz Argumedo (abuelo de mí esposa), transportaba diariamente, en un camión Ford 1947, sesenta barriles de pulque, de hasta 300 litros cada uno, de la estación del ferrocarril de San Lázaro a varias pulquerías del Distrito Federal y del estado de Morelos. Junto con sus hermanos, Armando y Álvaro, esperaba la llegada del tren que traía el néctar desde Nanacamilpa, Tlaxcala.

Su padre, Félix Díaz Chaparro, fue propietario de una pulquería conocida como La Camaleña, en la extinta delegación de Iztacalco (hoy alcaldía), la cual perdió a causa de conflictos familiares. Andrés, hermano de Félix, fue propietario de La India Bonita, La Consentida y Los Hombres sin Miedo. Esta última, ubicada en el Barrio de San Francisco Xicaltongo, sigue proveyendo a su clientela con el néctar de los estados de México, Tlaxcala e Hidalgo.

Estas historias, las cuales conforman el tejido de mi existencia, se encuentran en el libro que hoy presentamos. Los motivos por los cuales Gorgonio Ortega y David Díaz abandonaron la producción y la comercialización de la bebida pueden ser encontrados en *La querella por el pulque*.

Ahora emprendamos el camino por la segunda ruta

Al momento de explicar el auge y el ocaso de una industria mexicana en la región de los Llanos de Apan, en las décadas de 1890 a 1930, Rodolfo Ramírez suma factores. Por un lado tenemos, durante el auge de la Compañía Expendidora de Pulques, condiciones geológicas y climáticas favorables, una producción artesanal de bajo costo, un consumo arraigado entre distintos sectores de la población, una administración capitalista de la hacienda, relaciones patriarcales en todo el proceso productivo y comercial, una infraestructura ferroviaria que facilitó su comercialización en las ciudades, el conocimiento científico de carácter utilitario y las alianzas político-económicas de intelectuales, empresarios y funcionarios públicos. Del otro lado tenemos, en el ocaso, una revolución, la desestructuración de la hacienda como unidad productiva, afectaciones en la infraestructura, dispersión de la mano de obra, el reparto agrario, la competencia de otras industrias (como las dedicadas a la producción de cerveza y refrescos), la división del gremio pulquero, las reservas de conocimiento que no fueron empleadas para introducir mejoras técnicas, las variaciones climáticas, el aumento de las contribuciones fiscales y los embates ideológicos dirigidos a la producción y al consumo del pulque.

Entre todos estos factores hay algunos, podríamos llamarlos estructurales, que generaron mucha tensión. Durante el porfiriato la compañía pulquera, concebida en los parámetros del capitalismo mercantil, basó su éxito en una explotación intensiva del maguey, a partir de un modo de producción artesanal, de las relaciones patriarcales que lo sostuvieron y del apego a formas tradicionales de consumo, lo cual permitió una rapidísima acumulación de capital en manos de unas cuantas familias aristocratizadas y dificultó su desarrollo como una industria moderna, tecnificada y sostenible. En este sentido –afirma Rodolfo Ramírez al comentar el estudio de Silvano Riquelme– contrastó la gran concentración de capital en tres centenares de hacendados, con la dispersión de la riqueza entre los miles de trabajadores (p. 206). Resulta inevitable pensar aquí en el caso de otra industria nacional, igualmente oligopólica, la del henequén en la península yucateca.

Es importante señalar que el autor reconoce la existencia de otras unidades productivas, como son los ejidos y los ranchos, a las cuales debemos la supervivencia del pulque en un mercado restringido al consumo local, y cuyos estigmas de raza, clase y género, asociados a productores y consumidores, pululan en el imaginario ciudadano.

De los temas que el libro nos ofrece, quiero referirme rápidamente a las acciones políticas y epistémicas de los intelectuales, específicamente de los científicos y los técnicos, los llamados expertos, en la disputa por el pulque.

Como en otras querellas, en la relativa al pulque podemos ver a un sector de intelectuales erigiéndose como los expertos en la materia, en detrimento de los productores tradicionales. Sociólogos, antropólogos, ingenieros, médicos, agrónomos, químicos y biólogos fincaron su autoridad intelectual y su superioridad moral en el monopolio de un conocimiento científico apenas experimental, en aquella época de entre siglos. En tanto, los expertos fueron reconocidos por otros actores como detentores de la palabra, como la voz autorizada para hablar sobre el pulque, a favor o en contra, pero siempre con elocuencia. Podemos verlos actuando...

1. como PRODUCTORES de conocimientos nuevos, indagando sobre la composición química, las causas de la fermentación y los efectos del pulque en el organismo animal, y proponiendo nuevas técnicas e instrumentos para mejorar la producción, conservación y transporte de la bebida y otros derivados del maguey.
2. como PROMOTORES de la industria pulquera, señalando los beneficios económicos para el país y los aportes nutricionales para el conjunto de la población, o de las iniciativas gubernamentales para controlarla y erradicarla, enfatizando los perjuicios sociales y económicos ocasionados por su consumo, principalmente entre las clases populares: obreros, campesinos e indígenas. Cabe señalar que muchos intelectuales se dedicaron a comentar, resumir, compendiar y parafrasear trabajos científicos para hacer propaganda a favor o en contra de alguno de los querellantes.
3. como EMPLEADOS dedicados a la generación de conocimiento útil para la industria o para los gobiernos. En este sentido, los laboratorios y gabinetes científicos funcionaron como una extensión de ambas entidades. Mientras unos estudios servían para demostrar la utilidad del pulque, y en general del maguey, otros daban cuenta de su nocividad.
4. como FUNCIONARIOS públicos que buscaban consolidar al régimen al que servían y del que esperaban obtener algún beneficio, quizás un empleo, una concesión o el respaldo institucional para sus proyectos.
5. como APÓSTOLES que dedicaban su esfuerzo a transformar por medios restrictivos y pedagógicos el comportamiento de los que a su juicio eran los incapacitados sectores populares, entre otras causas “científicamente demostradas”, por una afición consuetudinaria al pulque.
6. como SOCIOS y EMPRESARIOS de una industria prometidora.
7. y finalmente, como MIEMBROS de una élite político-económica.

Antes de concluir, quiero decir que Rodolfo Ramírez afirma algo con lo cual no estoy completamente de acuerdo. Él dice que: “Los siguientes gobiernos no se interesaron por preservar el vasto conocimiento adquirido por los regímenes que consideraban autoritarios y ominosos; es más, los adelantos emanados del interés por la ciencia y la técnica de la época de Díaz y de Huerta fueron considerados tabú y destinados al olvido” (p. 227). Coincido con el autor en que hubo un embate virulento de los revolucionarios en contra de aquello que representaba al antiguo régimen, entre otras cosas, la llamada ciencia porfiriana y el pulque, a las que acusaron de ser el origen de unas cuantas fortunas y de numerosos problemas sociales. Sin embargo, estudios recientes nos muestran –más que desinterés por la ciencia y los adelantos tecnológicos– el reacomodo de los intelectuales ante la revolución, sobre todo los más jóvenes, y el intento por reorientar políticamente la producción de conocimiento de acuerdo con los propósitos civilizatorios del nuevo régimen. Rodolfo Ramírez deja abierta la puerta al suponer que el gobierno posrevolucionario de Obregón “tal vez esperaba... una verdadera transformación de este negocio, que fuera capaz de adaptarse a los requerimientos de una época competitiva e industrial... para adentrarse al proceso de la modernización” (p. 340). Éste es un asunto que genera inquietud e interés entre historiadores de la ciencia y las técnicas dedicadas al periodo posrevolucionario. Y todavía queda mucho por indagar.

Por último, como dije en párrafos anteriores, Rodolfo Ramírez suma factores, y eso fue posible gracias a una acuciosa investigación documental, cuyo objetivo fue recabar múltiples testimonios, tanto en archivos públicos

como privados de la Ciudad de México y los estados de Puebla, Tlaxcala e Hidalgo (lo que convirtió al autor en una figura itinerante del altiplano). Gracias, también, a una perspectiva historiográfica abierta que, teniendo como protagonista a la industria pulquera, nos lleva de la historia económica a la historia cultural, de la historia de la tecnología a la historia política, de la historia agraria a la vida cotidiana.

Los testimonios de diversos actores y los cruzamientos historiográficos nos impiden clasificar *La querrela por el pulque*. Cada lector puede obtener algo del libro. Yo me quedé en un punto, en una intersección, entre recordando a mi abuelo (gracias al testimonio de mis padres), imaginando al abuelo de mi esposa (gracias al testimonio de mi suegra) y comentando para ustedes el papel de los intelectuales en la querrela por el pulque.

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 28 de abril de 2019.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.

Vida Ferrocarrilera

Entrevista a Tiburcio Bautista, extrabajador de los Ferrocarriles Nacionales de México

Alfredo Nieves y Patricio Juárez

Resumen

Entrevista realizada por Patricio Juárez Lucas y Alfredo Nieves Medina, jefes de Departamento de Archivo histórico y Planoteca, el 4 de abril de 2016, a Tiburcio Bautista Díaz, extrabajador de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Palabras claves: Maquinista ferrocarrilero, Ferrocarriles Nacionales de México, Transportación Ferroviaria Mexicana, Oriental, Puebla.

Buenas tardes, don Tiburcio Bautista.

PJL: Cuando trabajó en Kansas¹, 193 ¿dónde estaban sus oficinas centrales?

Tiburcio: En Monterrey, siempre, siempre fueron ahí.

PJL: ¿Y cómo es que llegó ahí? Tan pronto como se jubiló de Ferrocarriles Nacionales de Nacionales, ¿entró luego, luego o tardaron?

Tiburcio: Sí, a mí me jubilaron. Yo trabajaba en la gerencia de transportes desde el año de 1994, en 96, cuando ya se empezaba a ver lo que era la licitación de los ferrocarriles, que se empezó a rotar, a nosotros nos mandaron para Monterrey, a mí me mandaron a Monterrey, otros a Veracruz y otros a Guadalajara. Cuando la licitación termina y empieza el 23 de junio, a mí en ese momento ya me habían entrevistado quince días antes para continuar con la empresa de Transportación Marítima Ferroviaria como inspector de maquinistas del año 1997 al 99. En el 99 el señor Oscar del Cueto me da la oportunidad de hacerme jefe de trenes, así es, del 99 al 2002. En el 2002 me hacen superintendente en la terminal de Nuevo Laredo y luego de Nuevo Laredo me mandan aquí a Xalapa y luego a Querétaro hasta el 2006. Así es, pero a mí me entrevistaron cuando todavía era Ferrocarriles, me entrevistaron en Monterrey, me mandaron a traer para la entrevista, para ver si llenaba yo los perfiles para la contratación.

PJL: Entonces, ¿le tocó ver toda la transformación tecnológica que se dio en el ferrocarril?

Tiburcio: De Ferrocarriles a TFM sí. Sí, todo eso lo vimos y lo viví porque en realidad lo primero que hicieron fue empezar con el funcionamiento de la compra de locomotoras en el año de 1998, fueron las máquinas 45, las 45-AC4400, que esas las fuimos a traer nosotros. Andábamos supervisando el manejo y aparte a nosotros nos habían

dado una pequeña, una pequeña orientación o capacitación y nosotros anduvimos abordo de esas máquinas con los maquinistas y las fuimos a traer a Nuevo Laredo esas locomotoras, así es.

PJL: Y en la cuestión de la conducción, ¿cuáles son las principales innovaciones tecnológicas que le metieron ellos al tren?

Tiburcio: Lo principal, al tren, fue cuando empezaron quitando el cabús, que pusieron el aparato de fin de tren, reducción de personal, obvio, las máquinas ya llegaron computarizadas, ya tenían unas pantallitas, como las que están ahí dentro, ya son computarizadas las pantallas, entonces ya traías adaptado lo que es la potencia distribuida, ahí como podías enlazar hasta tres (...) de locomotoras, el manual dice cinco, pero no te acepta más de... hasta cuatro te acepta, lo que no teníamos en ferrocarriles. El tipo de pedestal de control de la máquina fue muy diferente a los que teníamos aquí, en México, posteriormente hay máquinas ahora también con computadoras y con el mismo sistema de pedestal del maquinista, con palancas del regulador, freno dinámico inversor y la automática y la independiente, idénticas a las anteriores. Ahora todo computarizado, ahora por medio de sistema de botones, sí, así es, PDI que quiere decir Potencia Distribuida Integral, así es.

PJL: ¿Cuántas gentes dejaron fuera?

Tiburcio: Con esta organización, lo que corresponde aquí es de que cuando hicieron las máquinas nuevas ... cuando en Ferrocarriles Nacionales de México de Veracruz salías de Veracruz, llegabas a Xalapa y ahí te relevaban, de Xalapa a Oriental y de Oriental a México, eran dos cambios de tripulaciones pero eran treinta personas las que se manejaban de Veracruz hasta México, y ahora únicamente se manejan nueve personas, o sea que dejaron afuera veintiún personas, te lo puedo enumerar. Salías de Veracruz con un maquinista, un ayudante, un conductor y cuatro garroteros, porque se manejaban más de cuarenta y cinco carros y era un garrotero maromero, el tamarindo, se acoplaban dos máquinas ayudadoras y que correspondían dos maquinistas y dos ayudantes maquinistas, y cuando subíamos cuádruples eran tres ayudadoras, o sea que éramos en el tren, éramos cuatro maquinistas, cuatro ayudantes, un conductor y cuatro garroteros y de aquí de Oriental llegábamos únicamente ya nada más con dos locomotoras, con los cuatro garroteros, el conductor y el maquinista y el ayudante, ¿por qué? porque a los otros ya los habíamos cortado las ayudadoras en las vigas, donde termina la pendiente gobernadora y de aquí de Oriental salías con un maquinista de tronco y su ayudante, maquinista de ayudadora, ayudante maquinista, conductor y cuatro garroteros, para continuar de aquí de Oriental a México, pero en Sams cortabas la ayudadora, y ya nada más continuaban de allá así en adelante.

PJL: Ah, ya ¿una sola máquina, o?

Tiburcio: Dos máquinas, así es.

PJL: Sí, entonces sí fue una reducción muy grande.

Tiburcio: Pues en realidad la potencia distribuida es una tecnología muy bonita, pero desgraciadamente afectó, siento que como a un 60% de trabajadores, incluso no nada más al personal trenista, de Veracruz ya empezaron a hacer convenios de cómo salían los trenes formados y desde Ferrocarriles hacías movimiento en Xalapa, le hacías movimiento aquí en Oriental y luego los trenes ya salían directos desde Veracruz, aquí en Oriental le cortabas tres, cuatro carros y/o ordenabas el movimiento de lo que tenías que dejar en Lechería y lo que entraba al Valle de México y también igual empezó a hacer reducción del personal, de servicios, de patio. Mira, ahorita aquí Oriental está muerto, cuando era el punto X principal donde llegaban los trenes de Puebla, de México, de Veracruz, de Teziutlán y donde hacías todo el movimiento de loteo de flete.

ANM: En su caso, yo creo que hay dos situaciones, una como ferrocarrilero y otra como habitante de Oriental, ¿cómo ve la situación del cambio de los nacionales a la nueva compañía particular?

Tiburcio: Bueno...

ANM: Primero como ferrocarrilero, ya nos dijo, nos externó una parte, sería ver si nos la puede complementar y luego otra como habitante de Oriental.

PJL: ¿Qué pasó con toda esa gente?

Tiburcio: Aquí en Ferrocarriles, anteriormente teníamos gente prestada de Uruapan, de Monterrey, de San Luis, de Tierra Blanca, de Tehuantepec, de Matías Romero. Había mucha gente prestada aquí, en esta División Xalapa, por lo mismo que yo les decía, cada tren se constaba de cuatro maquinistas, cuatro ayudantes y era un mundo de gente. Llegaba uno a la pizarra, en Xalapa, porque me tocó el inicio, en Xalapa, de cuántos quedó de setenta, de sesenta era la pizarra; uh, no salgo hoy, a las 12 horas, 14 horas, por todo el movimiento que había estábamos saliendo continuamente, aquí en Oriental también, era una pizarra muy buena que dejaba muy buen dinero, la gente de acá pues era de las principales, de más arriba de los escalafones, así es, y muy poco nos dejaban a nosotros y pues nosotros, yo como maquinista yo soy del año 1981, y hay muchísima gente adelante, pero sí, Oriental, en el aspecto de movimiento de trenes bajó el 100%, porque ahora de los aproximadamente 350 trabajadores que había en el taller, ahorita aquí no queda nadie de trabajadores que había en la estación, que era el maquinista de patio, el ayudante, el jefe de patio, el mayordomo de patio, los tres garroteros, el jefe de estación, proveedores de locomotoras, llamadores de transporte, de locomotoras, toda esa gente pues ya no existe, absolutamente nadie. Vino la modernización, desde Ferrocarriles inició con el Skytell, llega TFM inmediatamente implementa los teléfonos celulares y así empezó la reducción de gente, de llamadores y de todo, hasta quedar ahora directamente en Monterrey ser la central y desde ahí manda la llamada, por medio de un mensaje y el trabajador tiene que reportar (...) con un mensaje o vía llamada y lo que corresponde al pueblo de Oriental. ¿Qué sucedió? El comercio se vino muy abajo, fueron aproximadamente, pues qué se yo, unos trescientos cincuenta que trabajaban en el taller, más los del patio, más la gente que llegaba de Xalapa, de México o de Puebla en los trenes. Estamos hablando de unos quinientos trabajadores al día que había o quinientas personas y de esas quinientas personas ponga que doscientas tenían a sus esposas acá.

ANM: Eran jefes de familia.

Tiburcio: Eran jefes de familia, tenían hijos y que el mercado, el comercio se fue para abajo también, carnicerías, de ropa, de zapatos, rentas; definitivamente Oriental se fue muy abajo, así es.

ANM: Aja, cuando se fue el tren.

Tiburcio: Sí, cuando se fue el tren, el tren se fue directamente aquí de Oriental, ya efectivo en abril del 2007, yo estuve de superintendente todavía y yo estuve peleando que el patio de Oriental no se quitara, que era importante, les hacía yo ver a mis jefes que era lo se hacía aquí en Oriental y que ibas a dejar de hacer y entonces mis jefes, pues me daban a lo mejor (...) me dieron la oportunidad de seguir dejando el servicio de patio aquí en Oriental. Yo salgo un 22 de diciembre del 2006 por enfermarme de los nervios y en abril de 2007 se llevan el patio a Xalapa, aquí se perdió (...) por la falta de movimientos, aquí había una minera que cargaba ahí sus tres o cuatro furgoncitos de arena, pero era movimiento, lo de aquí, la grava, eran veinte góndolas diarias que cargaban, el servicio de patio las retiraba, las agregaba a los trenes; no hay nada ahorita absolutamente aquí en Oriental, a lo mejor unos dos carros ahí en la vía del público, que descargan maíz de palomitas y eso es todo lo que hay en Oriental ya.

ANM: ¿Se acabó?

Tiburcio: Se acabó.

PJL: Y esos a los que dices que les daban servicios, tanto la minera y la grava, ¿qué pasó con ellos? ¿Cómo sacan ahora su...?

Tiburcio: Se fueron del tren, se fueron del tren directamente. Esa dolomita la manejaban de aquí de Oriental a Lázaro Cárdenas y ellos, venía la grava, la traían de las derrumbadas, hacia aquí a Oriental, aquí la bajaban y aquí la subían a las góndolas, la arena esa también la procesaban aquí en Oriental, la subían a los carros y se iba por lo regular a Tlalnepantla y a Morelia. También todos se subieron a carros y todo eso se perdió acá, por eso era lo que nosotros peleábamos mucho. Yo como superintendente peleaba mucho este tipo de servicio de patio aquí, en Oriental, era uno de los casos y otra proteger a mi gente de aquí de Oriental, que no se quitara, pero, pues...

PJL: ¿Y por qué se jubiló ahora de Kansas?

Tiburcio: De Kansas... en el año de... yo empecé a sentirme... a lo mejor sería mucha presión de parte de, porque ya estaba yo en Querétaro, es un patio muy grande. Escobedo es un patio muy conflictivo para recibir los trenes y todo el paso de trenes en Celaya, entonces yo administraba lo que era desde Escobedo, Querétaro, San Juan del Río, México, Oriental, Xalapa, Veracruz como superintendente, entonces mi presión fue a lo mejor un poco dura, porque yo me levantaba a las cuatro y cuarto de la mañana todos los días a desayunar, a preparar mi desayuno, darme un baño y a las 6 de la mañana ya estaba en la oficina, a hacer movimiento del... bueno mis conferencias, hacer movimiento del patio, para tener siempre bien actualizado el patio, luego de ahí me iba yo a Escobedo, me venía a San Juan del Río, eran 10 u 11 de la noche y yo apenas iba llegando a mi departamento ahí, en Querétaro y posteriormente a las 12 o 1 de la mañana ya me estaban hablando por teléfono, que Veracruz no quería recibir determinado flete, que Celaya no quería recibir, era un promedio de dos o tres horas que yo dormía diario. Había ocasiones en que yo me quedé dormido manejando, afortunadamente, gracias a Dios, pues nada más la salida de la carretera; entonces ahí mi sistema nervioso se elevó y hablé con mi jefe, el Director de Operaciones, el señor Manuel Zulaica, que me diera la oportunidad de irme y sí, afortunadamente no tengo nada que hablar de él, me liquidaron, no como renuncia, si no como ellos me hubieran liquidado.

ANM: Y formalmente, ¿cómo se llamaba su puesto? ¿Superintendente de...?

Tiburcio: Superintendente Regional.

ANM: En este caso, ¿cuáles eran las funciones del superintendente regional? Ya nos habló del ámbito geográfico, pero ¿cuáles eran sus tareas? Que dijera tengo que hacer esto y esto...

Tiburcio: Así es, o sea, que todo lo que teníamos que hacer, porque todo lo llevábamos a base de conferencias, qué es lo que recibía Veracruz, a qué hora nos lo recibía, entonces yo era el que programaba la salida de los trenes, tanto de Xalapa, para entregarse a tiempo a Veracruz, de dónde se tenía que tomar el flete para poder ingresarlo a Veracruz, cuando Veracruz nos daba más del flete correspondiente cómo teníamos que manejar ese flete, si lo dejábamos en Cardel, en Tamarindo, en algún escape; si no teníamos locomotoras y Veracruz nos daba teníamos que regresar, o sea, que era un administración que tenías que jugar al ajedrez, deja esto acá, retira esto acá, regrésate con esto, ver qué tanto de gente teníamos, a qué hora tenía yo que estar pendiente de que los intercambios se llevaran a cabo, de acuerdo a cómo lo habíamos programado en la conferencia, en Veracruz, en Celaya. Ver que el patio de Escobedo no estuviera congestionado el flete, me tocaba como superintendente también, ver cuando había un accidente y a mí me correspondían las maniobras, porque eran como el personal de mayor jerarquía es el que se hacía cargo de las maniobras de los accidentes, yo llegaba en ese momento y desde que iniciábamos hasta que terminábamos, ahí nada de que vamos a descansar ocho horas y mañana regresábamos, lo que interesaba era dar la vía principal libre para el tránsito de los trenes, porque eso nos afectaba mucho la llegada de los trenes a determinados lugares y aparte que no contábamos con la fuerza suficiente para poder retirar más flete.

ANM: Estamos hablando de TFM, ¿por qué años era esto?

Tiburcio: Esto es del año de 2006, aproximadamente, 2006 para atrás; yo me hice superintendente en el 2002 en Nuevo Laredo, luego de Nuevo Laredo me regresaron a Xalapa y de Xalapa me mandaron a Querétaro.

ANM: La ruta que tenía en ese tiempo TFM, ¿de dónde a dónde era?

Tiburcio: Bueno, de TFM, la terminal Valle de México era una terminal que trabajaba para todos los ferrocarriles, entonces es de Huehuetoca hasta Nuevo Laredo, lo que es Nuevo Laredo, Matamoros, por Monterrey (obvio), San Luis Potosí este... por acá por... San Juan del Río, Ahorcado y luego entrar también a Querétaro para llegar a Escobedo, o para ir a Lázaro Cárdenas, también le correspondía y lo que corresponde también de Teotihuacán a Veracruz vía Xalapa era lo que le correspondía a TFM y de San Luis a, este... a Tampico también.

ANM: Ajá, este recorrido geográfico nos ayuda mucho para que, pues, veamos que usted tenía la parte más conflictiva, ¿no?

Tiburcio: Pues sí, era muy conflictiva...

ANM: En el centro del país, pues era muy pesado, además eran distancias más cortas que las del norte.

Tiburcio: Sí, porque ahí corrías de México a San Luis Potosí, de San Luis Potosí a Saltillo y de Saltillo hasta Nuevo Laredo, y luego cuando llegabas a San Luis Potosí ibas directamente hasta... se llama este lugar... Cárdenas, hasta Cárdenas y luego te hacían el relevo y ya te ibas hasta Tampico y del lado también de Saltillo llegabas a Monterrey, y de Monterrey ya llegabas y te ibas directamente hasta Matamoros, sí.

ANM: En este caso, ¿cuántos superintendentes de su mismo nivel había en TFM en esa época?

Tiburcio: En esa época había superintendente de terminal en Nuevo Laredo, en Matamoros, en Monterrey, en San Luis Potosí, en Saltillo; el de San Luis Potosí controlaba todo hasta Tampico; y yo, que estaba en Querétaro, que controlaba lo de San Juan del Río, Escobedo, también México. Nos tocaba porque teníamos que coordinarnos con la terminal del Valle de México, los trenes que entregábamos y que nos iban a entregar también a nosotros; y Xalapa y Veracruz también me correspondían, así es.

PJL: Pero de su nivel serían dos nada más... de superintendente de división, por así decirlo ¿no?

Tiburcio: Había dos y el superintendente general que estaba en Monterrey, así es.

ANM: En este caso (estamos con el señor Tiburcio Bautista, nos está platicando de sus funciones como superintendente), por ejemplo, como superintendente regional usted estaba en TFM, que después fue Kansas City. Conoció también los puestos y funciones que había en Ferrocarriles Nacionales de México, ¿cuál era el equivalente o los equivalentes que había en Ferrocarriles, que hacía o hacían lo mismo que usted hacía en TFM?

Tiburcio: Pues el mismo superintendente, también con el mismo nombre, superintendente de Transportes, porque había superintendente de Fuerza Motriz y había un ingeniero general de Vía, que controlaba vía, puentes y edificios; el de Fuerza Motriz directamente lo que es talleres, y el de transportes igual, controlaba todo lo que es transportes, directamente.

ANM: Y en ese ámbito, por ejemplo, que usted diga, no, pues estoy igual que el superintendente de transportes, ¿o tenía más chamba?

Tiburcio: No, no, no, aquí en el trabajo de TFM se nos agregó más trabajo, porque yo al menos tenía en Escobedo, teníamos a un supervisor por turno, en Querétaro otro, en el Valle de México nada más había uno, de las 7 de la mañana a las 2 de la tarde y aquí en Veracruz teníamos otras gentes que eran, pero no eran correspondientes a transportes, ellos coordinaban, eran como comerciales, nada más y aquí en Oriental contaba yo también con jefes de trenes, que así se llamaban anteriormente, jefes de trenes; pero con todos ellos hacíamos la conferencia y nos poníamos de acuerdo cómo teníamos que hacer las cosas para poder llegar a tiempo a los intercambios y con Ferrocarriles el superintendente, mis respetos para él, pero tenía ayudantes superintendentes en todos lados, ayudantes superintendentes SL, ayudantes superintendentes ST, tenía secretarias, tenía mensajeros, tenía archiveros, tenía todo. Lo que yo en ese tiempo, como superintendente, en una investigación, tenía que entregarle al de recursos humanos todo lo correspondiente, lo que había sucedido y las recomendaciones de trabajador, sacaba yo el pulse de la locomotora de algún accidente y tenía que estudiarlo y ya entregarle directamente, todo analizado, al de recursos humanos, sí.

ANM: En este caso, por ejemplo, usted que vio este cambio, ¿cómo quedó el gremio después de la privatización? Después del concesionamiento, para que no se oiga feo.

Tiburcio: Bueno, económicamente quedamos muy bien, porque yo recuerdo cuando estaba yo de oficial, de inspector de maquinistas en ferrocarriles, yo recuerdo que ganaba en una quincena mil 200 pesos y en la otra mil 600 con 400 pesos de vales que nos agregaban. Era un promedio de 3 mil pesos ahora y cuando me contrataron en TFM, a mí me contratan ahí en Monterrey, me mandan el contrato con 9 mil 600 pesos, bien que recuerdo, luego, luego, de 3 mil a 9 mil 600 pesos, demasiado dinero, un 200 y tantos por ciento más de lo que ganaba en Ferrocarriles y el trenista quedó muy bien, porque ya no hubo jornadas que a veces hacíamos de 40 de 50, ahí únicamente sus 16 horas de servicio y ni un minuto más, donde fuera, les mandaban su relevo a cada tripulación, así es.

ANM: ¿Y con respecto al gremio? Por ejemplo, aquí hace un rato nos estaba platicando, y esperamos que nos platique más al ratito, de las cosas que estaban haciendo con los jubilados, aquí en Oriental las tradiciones, las fiestas que se hacían con Nacionales de México, ¿qué paso con ello ahora, con los nuevos ferrocarriles?

Tiburcio: Pues ahora, me duele decirlo, me duele, pero es la realidad, anteriormente los ferrocarrileros sentíamos mucho amor a la camiseta, desgraciadamente ahorita, con estas nuevas empresas, están metiendo mucha gente que ni siquiera traen algo, de los calcetines siquiera, de lo que era Ferrocarriles. Ellos vienen aquí a trabajar por ganar dinero, no por el amor a su trabajo, porque anteriormente nosotros desempeñábamos el trabajo con un orgullo tremendo y con una playera como un jugador, nos daba gusto portar esa playera de ferrocarrilero, porque hacíamos las cosas lo mejor que se pueda, porque anteriormente teníamos miedo, o no miedo, respeto, a un trabajador de alta jerarquía que fuera un oficial, que fueran del sindicato. Ahora, los muchachos de ahora no tienen ese respeto hacia los oficiales, los toman de a locos, les dicen groserías, a hoy algo que les hagan, un reporte, pues el sindicato no cree y en vez de creerles a ellos le quieren afectar al trabajador de confianza, porque no tenemos respaldo absoluto de nadie, de nadie, si el sindicato pide la cabeza de uno de confianza, ni modo, nos vamos, se van y ahorita como le digo, nosotros aquí en Oriental hemos retomado con los ferrocarriles, con los ferrocarrileros jubilados que ya no fueron contratados por TFM en el año de 1997, hemos estado, como le digo, retomamos lo de hacer un grupo de amigos ferrocarrileros que estamos participando en muchos eventos, pero para eso tuvimos que ver la vestimenta de los ferrocarrileros de antaño, para que nosotros vistiéramos en las mismas condiciones. Aquí hay unos compañeros, aquí hay un compañero que mandó a hacer una maquina, la 143, y que nos la proporciona para los desfiles, para que salga más emotivo ese desfile. Ahorita también la escuela Héroe de (...), Don Antonio Lutrillo y otras personas elaboraron la máquina 501 y es la que también sacamos a relucir en los desfiles, para que se den cuenta del tipo de locomotoras que anteriormente se usaban como vapores y cómo era la vestimenta del mismo trabajador. Ahí, ahí hay otras (...).

PJL: ¿Y qué tan fiel es la reproducción que hicieron de esta máquina, digamos, a lo que eran las reales?

Tiburcio: Pues no es muy real, porque en realidad le faltan muchísimas cosas, ¿verdad? Pero en sí simula ser una máquina de esas antiguas, porque es lo que tratamos nosotros, de que simule algo con flechas, cómo era una máquina de vapor anteriormente, ustedes saben que adentro en la cabina había desde manómetros, había válvulas de seguridad, vapores y todo, pero aquí se trató... las personas que hicieron esas locomotoras, lo hicieron lo más real que pudo ser, que les faltan muchas cosas, pero como les digo, todo esto y tratamos nosotros de ver, iniciamos aquí. Inició este señor Álvaro Navarrete, con otras cinco o seis personas, a levantar este tipo de Club de Amigos Ferrocarrileros, ahorita ya somos gracias a Dios, 35 personas, y a veces un poquito más. A veces se hace más porque nuestros familiares nos acompañan, pero ellas no desfilan, ellas no desfilan. Ahora fuimos invitados el 5 de noviembre a la población de Nopalucan de la Granja, Puebla, en un aniversario más del primer mensaje que se envió a la Ciudad de México. Estuvimos el 20 de noviembre en Amozoc, también en el desfile de la Revolución; luego nuestro evento también del 7 de noviembre, también que cada día lo hacemos más emotivo, haciendo el festejo a nuestro compañero Jesús García Corona el héroe de (...); estuvimos el 20 de febrero aquí, en la feria de San José Chiapa, tenemos ahorita invitación para Lara Grajales, para Huamantla, y tenemos varias invitaciones, porque en realidad han visto la organización que va levantando cada día más.

PJL: ¿Y cómo van los planes o las gestiones para recuperar esta locomotora que nos dice?

Tiburcio: La máquina 90. Esa máquina 90 está en Xalapa, en el Museo de Antropología e Historia, entonces ahí hicieron las oficinas generales del DIF estatal y todo lo que había de máquinas de vapor, máquinas, la máquina diésel; había tres máquinas de vapor, una máquina diésel, había un tanque de guerra, había un helicóptero, había avión, todo eso se lo llevaron y lo arrumbaron. Entonces, posteriormente, hubo una persona ahí de Veracruz que decía que querían hacer un museo acuático o algo así, que querían ingresar la máquina al mar para que ahí estuviera, entonces pues nosotros sabemos perfectamente qué es el agua, es pura sal, esa máquina yo creo que en menos de un año se va a desintegrar, tratamos nosotros de, investigamos con ayuda de gente de Xalapa dónde estaba esa locomotora y qué pensaban; y luego al estar viendo que nosotros estábamos investigando para ver si nos la proporcionaban, se la llevaron a Veracruz y ahí las tienen arrumbadas en una... la tienen arrumbada en una bodega, porque las máquinas de vapor las vendieron a un chatarrero de Orizaba, dos chatarreros y uno se quedó con ella y la tiene ya, la puso frente a su casa para exhibirla, así es.

ANM: ¿Qué significa la locomotora para los ferrocarrileros?

Tiburcio: Locomotora para los ferrocarrileros, pues es la... la... ahí si me agarró... pues en sí lo que pregunta en las definiciones de ésa no se menciona.

ANM: No, no, pero ustedes aquí han hecho labores de restauración con una locomotora, que tuvieron que conseguir los recursos y le metieron mano de obra de ustedes, ¿por qué lo hicieron?

Tiburcio: Pues porque, ahorita lo que nos dice, Oriental es un pueblo netamente ferrocarrilero y la gente del mismo Amigos del Ferrocarril, se dieron a la tarea. Fíjese, esta máquina, la máquina 30-40 llegó en el año de... del 98 ... a inicios del año del 98, esa máquina iba para el Museo de Antropología e Historia de Xalapa, pero la trajo Ferrosur con dos máquinas, una al frente y otra atrás y nos la arrumbó ahí en las vías del público, a mí me tocó estar acá ya como oficial con TFM, posteriormente para bajarla a Xalapa se requería de, pues como ya ahora no es Ferrocarriles Nacionales de México, era empresa particular, cobraban demasiado dinero, cosa que no aceptaron pagar para bajar esa máquina, con don Raúl Mendoza Carabeo, un superintendente que llegó en esa época aquí, procedente de Chihuahua, nos dimos a la tarea con gente de jubilados, como podíamos apoyarnos en ellos y ver cómo podíamos bajar esa máquina, cuando nos lo ordenaran. Entonces, esa gente de ferrocarriles llegó y nos dijo que podíamos bloquear un

eje, ese bloquearlo quería decir que lo levantáramos, porque esta máquina son de varios ejes consecutivos, son de cuatro, cuatro ejes consecutivos y podían abrir la vía, entonces ya ellos nos mostraron como gatear y como calzarla. Posteriormente, no hubo ya eso de que se llevara la locomotora, no aceptaba, y ya estaba ahí arrumbada. Yo, en ese tiempo, el señor Miguel Ángel Bravo Lutrillo maquinista de camino, era regidor de aquí del pueblo de Oriental, con el señor Arturo Moreno que era el presidente de Oriental, hijo de ferrocarrilero. Y yo le expuse al señor Bravo que hablara con Arturo Moreno, para que esa máquina la solicitaran al estado de Veracruz, que esa máquina ya no se iba a bajar, entonces el hizo los trámites correspondientes y al final de cuentas le donaron esa locomotora. Después hicieron los trámites con TFM para que esa máquina se metiera en la "Y", para eso TFM autorizó al Departamento de Vía cambiar los durmientes que fueran necesarios para poder llevar esa máquina al lugar a donde está. Una vez que está ya establecida ahí, la gente de ferrocarrileros empezaron a ver cómo le podían hacer para repararla y vieron ellos a estos de pinturas Comex y dijo que les iba a apoyar con toda la pintura correspondiente, pero que la gente empezara haciendo las reparaciones, querían que mientras ellos vieran que estaban haciendo las reparaciones, iban a donar la pintura; hubo mucha gente, aquí hubo un señor que se llama Fidel Munguía, también él donó con su gente toda la lámina, la fueron, la remacharon, soldaron, muchísima gente de aquí de Oriental participó en la reparación y la pintura de la locomotora. En la restauración, cuando se restauró esta locomotora, vino gente, por ejemplo, también el líder sindical Víctor Flores y quería que se fuera a restaurar la máquina de Xalapa y de Veracruz, mandaron a la gente de acá, pero esas máquinas ya están completamente malas, ya es muy difícil su restauración, se requiere muchísimo dinero y de maquinaria para volverlas a hacer.

ANM: Y esa locomotora que se quedaron como símbolo de Oriental, la 30-40, ¿de dónde a dónde corría?

Tiburcio: Esas máquinas a lo mejor, en una o dos ocasiones, llegaron aquí a Oriental, porque las máquinas corrían esas de México a Nuevo Laredo, San Luis Potosí, donde no hay tanta curvatura, por las mismas máquinas que aquí tenemos rumbo a la... a Veracruz de hasta 13 grados de curvatura, no podían llegar ahí, aquí si a lo mejor, le digo, llegaron unas, pero casi por lo regular eran las máquinas 27 las que andaban aquí corriendo en Oriental, así es.

ANM: Ahorita estamos en el año 2016, ¿hay ferrocarrileros en activo aquí, en Oriental?

Tiburcio: ¿Activos?

ANM: Que ustedes sepan, esos son ferrocarrileros.

PJL: O que fueron.

Tiburcio: A lo mejor hay algunos, que todavía ahí andan de maquinistas, otros de conductor, que son gente que todavía siente ese amor por la playera y les gusta trabajar. Desgraciadamente, hay mucha gente que ya no les permite hacer lo que anteriormente estaban acostumbrados a hacer en Ferrocarriles, les restringe ese deber de hacer las cosas, de querer hacer las cosas mejor.

ANM: Esto va con la pregunta, ¿había un reconocimiento social para los ferrocarrileros?

Tiburcio: Anteriormente, sí.

ANM: Hablemos... nos está hablando de que usted empezó a trabajar en Ferrocarriles Nacionales de México a principios de los ochenta...

Tiburcio: No, en el año de... el 26 de junio de 1972.

ANM: Ah, 72, en esa época, ¿cómo veían a los ferrocarrileros aquí, en Oriental?

Tiburcio: No, pues es que en realidad el maquinista era... saliendo... mire... aquí en Oriental, anteriormente al ferrocarril no le tenían mucho respeto, porque sabían que eran de los que ganaban, que incluso había gente que decía “ahora los ferrocarrileros comen con manteca” el día de quincena, porque aquí llegaba el pagador los días 5... no, creo los días 7 y los días 22, llegaba el carro pagador. Entonces mucha gente así le manejaba a los ferrocarrileros, pero en sí el ferrocarrilero, principalmente el personal trenista, tenía mucha distinción. Cuando yo llegué, inicié aquí en ferrocarriles barriendo fosas, limpiando máquinas, lo que fuera que me mandaran a hacer. Entonces yo siempre vi con mucho respeto al personal trenista, por la distinción que tenía un bonito pantalón, una bonita chamarra, una bonita maleta, su presentación. Yo me hice a la idea desde esa época, cuando habían pasado a lo mejor tres, cuatro, seis meses, de decir “algún día tendré esa oportunidad de ser maquinista” y desempeñé bien mi trabajo, lo mejor que se puede y se vio logrado, porque en el año de 13 de agosto de 1976 ingresé al área de Transportes, dejé Fuerza Motriz.

PJL: ¿Y qué tan difícil fue ese cambio, de Fuerza Motriz a Transportes?

Tiburcio: Pues era... anteriormente no había tantos ascensos, eran boletines que a veces había que tener una cantidad de maquinistas y otra cantidad de ayudantes maquinistas. Cuando se jubilaba algún maquinista, o el trabajo lo ameritaba, subía personal de ayudantes maquinistas a maquinistas y para eso boletinaban puestos a similares de locomotoras o a ayudantes maquinistas de patio, hacia ayudantes maquinistas de camino y luego posteriormente a nosotros nos daban como vacantes a los puestos de Fuerza Motriz que éramos los primeros que teníamos que... como le diré, éramos los primeros en que nos tomaran en cuenta para poder llegar al ascenso de trenistas; posteriormente venían también los hijos de trabajadores, personal de Vía, personal de Puentes y Edificios, pero nosotros éramos los que teníamos prioridad para ascender.

PJL: O sea que tenían vínculos, por así decir, de Fuerza Motriz...

Tiburcio: A Transportes, así es.

PJL: Ah, ok.

ANM: La entrada a los Nacionales de México, ¿cómo fue? ¿por quién fue? ¿cómo estuvo entrar ahí a los Nacionales de México a trabajar?

Tiburcio: Bueno, aquí yo recuerdo y todavía existe, mi papá era ferrocarrilero, él era cobrero, sueldo especial compensado en el Taller, en Fuerza Motriz, yo veo ahí que tengo cuando él fue a solicitar al sindicato para que se tomara en cuenta su solicitud para que yo ingresara en ferrocarriles. Entonces, en el año que yo había mencionado, en el 72, el día 26 de junio, me... pues... en realidad en aquellos tiempos decían los papás, si no estudias, si no sacas buenas calificaciones, te voy a meter al ferrocarril, era una amenaza la que teníamos, verdad. Entonces a mí, yo todavía no salía de la secundaria cuando ya trabajaba de noche de 0 a 7, trabajaba en Fuerza Motriz y en el día me iba yo a las 8 de la mañana, me iba a la secundaria, a terminar los últimos, ya los últimos para salir del tercer año, y así fue, pero fue con recomendación de mi papá al sindicato y el sindicato recomendaba a la gente directamente a determinadas áreas que estaban requiriendo personal.

ANM: Y ¿qué otros familiares que estuvieran en ferrocarriles?

Tiburcio: Tengo un hermano, al que sigue de mí, está un hermano, todavía en Orizaba, tiene un puesto de confianza también que está activo, él tiene 55 años, así es; y otro hermano, el más chico, que estábamos, mi hermano lo había recomendado que ingresara, pero a final de cuentas como que el no tuvo ese... a lo mejor ese amor o ese interés de trabajar en Ferrocarriles, ya que estaba casi por terminar la escuela se retiró, dio las gracias y mejor se fue.

ANM: ¿Y los abuelos?

Tiburcio: Mis abuelos, él era herrero, de los fundadores de aquí de Oriental, así es, él llegó aquí a Oriental procedente ... anteriormente Ferrocarriles, en dónde había talleres grandes y había personal en determinados talleres chicos, los regresaban, los mandaban a determinado taller. Por ejemplo, aquí mi abuelo llegó a Oriental en el año de 1902, procedente de los talleres que estaban en San Marcos, también en Ferrocarriles, así es, que era herrero.

ANM: Y en este caso, que estamos hablando del abuelo que viene a Oriental de otra parte del estado, ¿cómo se formó Oriental? ¿cuál es la versión que ustedes tienen?

Tiburcio: Bueno, pues aquí Oriental se fundó con el ferrocarril, cuando inició, pero en sí ya había aquí las haciendas correspondientes, con trabajadores del campo, de lo que es Virreyes, lo que es Torija, determinadas haciendas que había, había acá y después cuando inició la inauguración del ferrocarril, el 24 de mayo del año de 1892, que empezaron a habitar aquí en Oriental en carros campamentos, la mayoría, bueno, gente de ferrocarriles, del departamento de vía, de fuerza motriz (...) y después empezaron a llegar la gente de fuera. Cuando quitaron lugares, como les digo, de allá de San Marcos, empezaron a juntar aquí la gente en Oriental y ya por eso empezó a haber muchísima gente de ferrocarrileros, pero en sí, Oriental, desde el año de 1892 hubo gente ferrocarrilera ya. Así es.

PJL: ¿Qué hacía en estos trabajos donde empezó de noche? ¿Cuál era su tarea principal?

Tiburcio: Mi tarea principal era ayudante auxiliar, entonces, como ayudantes auxiliares, nosotros auxiliábamos lo que fuera que nos daban, para barrer una locomotora, para limpiar el motor, el taller; dar arena a las locomotoras, ir con el ayudante mecánico, del ayudante cobrero, determinados puestos y de lo que había vacantes había trabajadores que tenían su planta y que luego fallaban o estaban de vacaciones y nosotros cubríamos esos puestos, así es y había lugares, había tiempos, que se llamaban... unos empleos que se llamaban DCIP, pues en realidad no recuerdo las palabras correctas, pero en ese tiempo, cuando había DCIP, había paileros, había soldadores adicionales, airistas, había mucho empleo, había hasta como treinta empleos son ese DCIP y cada tres meses, noventa días, lo quitaban, dos días o tres días y lo volvían a meter para que no los hicieran de planta, entonces esos días nosotros casi no trabajábamos, pero cuando había esos puestos, trabajamos. Hubo ocasiones que yo logré hacerme 26, 28 turnos a la quincena, doblaba yo casi diario, que luego pues ya iba yo con mi papá, porque siempre con mi papa íbamos a cobrar al pagador, a formarnos ahí y ya le decía "ahora cobré más que tu papá", ya ganaba más que él, yo ganaba en eso tiempos, cuando ingresé aquí, a ferrocarriles, me acuerdo que era de 50 pesos mi salario, así es, y en el patio de inspección como truquero, ganaba unos 54, 55 pesos, había puestos que iban en aumento, a lo mejor 1 o 2 pesitos más aquí en Fuerza Motriz, pero en el patio de inspección eran 4 o 5 pesos más de diferencia, sí.

PJL: ¿Hasta qué nivel alcanzó ahí, en Fuerza Motriz?

Tiburcio: Bueno, en Fuerza Motriz nada más trabajé de 72 al 76, pero ahí fue como ayudante auxiliar y obtuve la planta con ese puesto, pero siempre ya de acuerdo con los derechos de cada uno siempre andaba yo de ayudante mecánico, había ocasiones que me decía luego, don Joaquín García Zerón, el maestro mecánico, un señor que se llamaba Gilberto Zamora, que le decían "El Lagartijo"; ese señor nos mandaba a nosotros, este compañero José Luis Hernández Juárez que también, entramos juntos, y continuamente nos daban la oportunidad de trabajar como electricistas, como airistas, como mecánicos de primera, nos daba la oportunidad, en vez de traer a gente de... que iban a traer para que doblaran otro turno, nos tenía mucha confianza para poder desempeñar los puestos de mecánicos.

ANM: Mencionó algunos apodos ahorita, ¿cómo eran los apodos entre los ferrocarrileros?

Tiburcio: No, pues aquí entre los ferrocarrileros siempre se ha manejado con apodos y hasta la fecha todavía se sigue manejando con apodos. Aquí nosotros teníamos anteriormente nuestro mecánico que le decían "El Lagartijo", un mayordomo que le decían...

PJL: Nombre, nombre.

ANM: “El Lagartijo” ¿cómo se llamaba?

Tiburcio: Este... Gilberto Zamora. Al mayordomo, que era Joaquín García Zerón, le decía “El Pachón”, a Norberto García, “El Culeco”, a José Luis Hernández Juárez le decían “La Hormiga”, porque así le decían también a su papá, a don Luis Hernández Sánchez. A mí me decían “Ganso”, porque a mi papá también le decían “Ganso”, Tiburcio Bautista Alemán; y así determinada gente, a don Antonio Lutrillo le decían “El Jeringas”, porque él ahí, en su cuarto de soldadura, ahí iban las personas, ahí se inyectaban con él, por eso le decían “El Jeringas”.

PJL: ¿Era como enfermero?

Tiburcio: Era como enfermero ahí del ferrocarril, así es, y pues determinada gente, así hay muchos apodos y nos ponemos a platicar y a recordar todos esos apodos. Yo creo en todo el día nunca lo terminamos.

PJL: Pero, ¿por qué? Bueno, esta onda de por qué iban y se inyectaban con él, ¿él de dónde aprendió o qué?

Tiburcio: Pues ahí sí no puedo decirles, porque yo me acuerdo que desde chico, cuando mi papá decía “mira nomás cómo estás de desnutrido, mira, te voy a poner inyectores, vámonos con El Jeringas” y ya me llevaba a base de jalones y todo. Todavía estaba yo de diez, doce años, y ahí él agarraba y me ponía una nalgada, mi papá, para adormecerme, para que no me doliera y ya en ese tiempo ya era “Jeringas” don Antonio Lutrillo, así es.

ANM: ¿Cuántos trabajadores jubilados ahora hay en Oriental? Que se quedaron aquí, en Oriental...

Tiburcio: Calculándole, hígole, pero sí hay un poquito arriba de cien, poquito arriba de cien, ya no creo que cien, están más o menos en unos 85 o 105, por ahí, de personas jubiladas, porque hay mucha gente muy adulta y todo. Nosotros tenemos nuestra Asociación de Pensionados y Jubilados, pero esa es de... de Pensionados y Jubilados somos 185 trabajadores, así es.

PJL: ¿Pero vienen de Xalapa también?

Tiburcio: No, no, nada más somos de la región aquí, de la región, así es.

ANM: Pero estamos en un lugar donde están coleccionando una serie de cosas, artículos, con motivos ferrocarrileros, ¿por qué?

Tiburcio: Pues anteriormente, yo nunca imaginé tener este museo. Empecé con unas cositas, por ejemplo, la fotografía esa grande, que esa es del 9 de septiembre de 1966; la otra fotografía que sigue, a dónde está mi papá también. Empecé a recolectar esas fotografías de chico, luego, posteriormente busqué una lámpara, que un rayo que se me quedó de Ferrocarriles, que mi lámpara de carburo, mi martillo, cositas de mi papá... Entonces, yo empecé a ponerlas ahí en el suelo. Un día mi esposa, que me dice “un día que me hagas enojar, cuando vengas todas tus porquerías te las voy a echar a la basura”, así me dice y luego me dice “oye, ya ni se puede pasar acá, de tantas cosas que tienes, a ver qué haces con ellas”. Entonces yo salí de trabajar de FerroMex, que fue mi última empresa para la que trabajé y la mera verdad yo le doy gracias a Dios el haber pertenecido, el haber trabajado para Ferrocarriles, le doy gracias a Dios que gracias a los puestos, al trabajo que desempeñé, mi familia la levanté. Lo que tengo gracias a Ferrocarriles, todo le doy gracias a Ferrocarriles, a mi papá, al señor Carreño, que él fue la primera persona que me recomendó y tuvo confianza en mí, para ir a Estados Unidos a un curso a Cerritos, California; posteriormente, de ahí me recomendó para ser oficial en la Gerencia de Transportes en el edificio de ahí, de Ferrocarriles. En aquellos

tiempos, casi nunca el personal de la División Puebla tenía un puesto ahí, siempre gente de la de Querétaro, de la México-Querétaro o de otros lugares, pero de la Puebla nunca; de ahí fuimos los primeros que llegamos, fue mi cuñado Efraín Ledo, Hugo Robles y su servidor a la Gerencia de Transportes, de ahí empecé a conocer a mucha gente, de determinada... de muchos lugares y ahí fue donde a lo mejor me abrí las puertas para poder llegar a los puestos que tuve, pero no nada más en plan por amistad me dieron esos puestos. Yo supe trabajar y ganarme esos puestos, a pulso me los gané y sí le digo, yo cuando llegué aquí, cuando salí el 28 de agosto de 1912 llegué aquí ya liquidado, porque le gané una demanda al Seguro Social y me dio una invalidez total, y ya no me tuvieron ahí, ya salí de trabajar y pues sentía yo esa nostalgia por mi ferrocarril y soñaba y todo, entonces me di a la tarea de mandar a hacer mi museo y recopilar todas estas cositas que poco a poco han caído y mire, hay ocasiones que recuerdo mi ferrocarril, vengo aquí, me encierro y aquí estoy viendo las cosas, de dónde proceden, a dónde fueron, cómo llegaron, quién utilizaba estos aparatos y miren, gracias a Dios he tenido mucha aceptación de parte de gente de aquí, de Oriental, de fuera, porque han visitado mucho este museo y mire, ahora ya el lugar, cuando lo mandé a hacer lo veía demasiado grande, ahora ya veo todo y ya ni se dónde poner las cosas, todo esto mire.

ANM: ¿De qué ramas hay piezas aquí?

Tiburcio: De todas las ramas, desde Fuerza Motriz, Departamento de Vía, Departamento de Transportes, Telecomunicaciones, de todo hay acá, de todas las ramas correspondientes; ahí tenemos el taladro para hacer los hoyos al riel, ahí tenemos (...) tenemos del de sobreelevación, planchuelas, placas de asiento, las tenazas para tomar los durmientes, el (...) de vía angosta, clavos de vía, clavos fechadores, reglamentos del departamento de vía, contratos, tenemos aquí de Fuerza Motriz, las lámparas de carburo, sopletes, cinceles, pericos, tijeras de cortar lámina, pinzas, cortatubo, manómetros de las locomotoras, válvulas de retención, del Departamento de Transportes tenemos ahí las lámparas, candados, llaves, radios, del Departamento de TeleComs, los radios de las locomotoras, de parte de auditores, ahí tenemos los gorritas, checador, los boletos, reglamentos... También ahí tenemos el fechador, tenemos para también del jefe de estación para flejar las cajas y todo. Mire, aquí tenemos del Departamento de Telégrafos, aquí tenemos el telégrafo, también la llanta, este es el vibro que ya está conectado y ya aquí cualquier persona que conoce del telégrafo, viene y quiere mandar mensaje, éste es el vibro y esta es la llave. Yo creo, primeramente Dios, que en otros, a lo mejor en un mes ya tengo armado para hacer la repetición correspondiente y mandar mensaje de parte de aquí del vibro y escuchar aquí la llave y la llave hacer, también para que pueda uno hacer... pues... comunicándose, aquí después del telégrafo el telegráfico, lo primero que existían ahí en las oficinas telegráficas y en las salidas de los escapes aquí tenemos el micro, cuando se fundó la Micro que es una red interna de ferrocarriles, posteriormente el primer radio que se le puso a las locomotoras, es Motorola, los radios portátiles de las tripulaciones en RedCorp, posteriormente en General Electric, Motorola y luego todos los Motorola con el (...) 51-50, el A-7000 fue el primero el (...) y luego el PRO-5172. Aquí tenemos el radio también de locomotora Expectra, así es; lámparas de señales de los garroteros, también aquí tenemos una lámpara que hizo un mayordomo de patio, que llamaba el señor Ramón Córdoba, que lo hizo con tres pilas grandes, ya le eliminó ahí el toche y de ahí empezó Estados Unidos a mandar la primera lámpara de pila, esa redonda que se ve ahí (...) y ahorita la que utilizan todos los ferrocarriles, porque por ejemplo, FerroSur, FerroMex, la amarilla también aquella de pila grande, así es.

ANM: ¿Qué otra persona o qué otras personas aquí, en Oriental, tienen su colección?

Tiburcio: Pues, yo también admiro mucho la colección que tiene el señor Álvaro Navarrete, que lo tiene ahí en el restaurante, que en el Rincón Bohemio también, y pues don Antonio Lutrillo que tiene también ahí unas cosillas, que tiene unos indicadores, ojos de buey y de cosas de boletos...

ANM: ¿Y también tiene un lugar así, don Antonio?

Tiburcio: No, no, nada más es un lugar así, especie... en su misma sala, tiene un escritorio y ahí mismo tiene sus indicadores, no tiene un lugar exclusivo, como aquí.

ANM: Y don Antonio, ¿de qué rama era?

Tiburcio: Don Antonio era soldador, de la rama también de Fuerza Motriz, era soldador, así es.

ANM: Y el señor Felipe Lutrillo, ¿qué era de él?

Tiburcio: Felipe Lutrillo es su sobrino, el señor ese chaparrito, es muy astuto, muy bueno en la electricidad, muy bueno que era este señor. Aquí en Ferrocarriles, de los eléctricos buenos era Goyito, que era también de aquí, bueno, procedía de Xalapa. Rafael Cruzado y este chaparro de Felipe Lutrillo. Posteriormente, él trabajó para Alstom hasta hace como dos años o tres años, dejó de trabajar porque llegó a la edad de 60 años, pero muy, muy buen electricista Felipe Lutrillo.

ANM: ¿Y quién fue el último maestro mecánico de los talleres?

Tiburcio: Aquí en Oriental fue un señor... ay, ¿cómo se llama? Guillermo... no recuerdo bien su apellido, pero le decíamos "La Florecita", porque como que caminaba un poquito... raro, pero así como si fuera como en pétalos, pero el fue el último maestro mecánico aquí en Oriental, fue Rafael Cruzado y luego Guillermo, así es y él ahorita está trabajando en Progreso todavía, en Toluca, sí, estaba muy joven él, chavo, estaba muy joven y todavía sigue, ha de tener como 58 o 59 años.

ANM: ¿Y el último Jefe de Estación?

Tiburcio: El último Jefe de Estación se llamaba... ay, Dios, ¿cómo se llamaba este señor...? que era de Grajales, no recuerdo bien este nombre del Jefe de Estación y lo tenía por acá, hace unos días, no recuerdo su nombre, pero era de Grajales ese señor.

ANM: ¿Y cuándo cierra la estación?

Tiburcio: La estación cuándo se cierra...

ANM: Para el servicio de pasaje, que fue el último que hubo, ¿no?

Tiburcio: Los últimos trenes... el último tren se ha de haber cerrado por ahí como por el 2000, como por el 2000 más o menos, 99 a 2000, por ahí se cerraron los trenes de pasajeros. En las concesiones que le dio la Secretaría de Comunicaciones a cada ferrocarril, ahí especificaba que cada ferrocarril privatizado tenía que tener un tren de pasajeros, por ahí tengo el convenio que establece que debe de tener... el convenio que... en el cual debe de haber trenes de pasajeros.

ANM: Ajá, ¿Y qué paso?

Tiburcio: Pues esos convenios (...) no les convenían porque no era redituables, no dejaban dinero supuestamente, pero más o menos por ahí del 99 fue cuando dejaron de funcionar los trenes de pasajeros

ANM: Estamos en abril de 2016, Oriental tiene una estación muy grande, son una planta alta que se utilizó como hotel para pasajeros y tripulaciones, ¿verdad? Aparte una planta baja que también es extensa, que también era restaurante y todas las oficinas necesarias para el tren, y además unos talleres que datan de alrededor de 1900 ¿no? ¿Qué pasa con ellos?

Tiburcio: No, de 1894... más o menos.

ANM: Finales del siglo XIX, ¿qué pasa con ellos ahora, en 2016?

Tiburcio: Esos talleres desgraciadamente, pues ya no hubo las locomotoras, ahora las modernas ya no las metían como las otras máquinas a revisiones, a las fosas, ya directamente se llevaron, se lleva a cabo ya como la doble AA-R, establece que cada mil millas, o sea que cada 1600 km deben tener su revisión correspondiente, nada más. Entonces, pues los talleres los dejaron obsoletos y al dejarlos obsoletos pues mire, lo que está sucediendo, ya todo se viene abajo, ya no le dieron mantenimientos, se supone que TFM no adquirió la concesión correspondiente; porque tampoco las estaciones entran en la concesión, únicamente la vía principal y el patio correspondiente, así es, las estaciones no entran en la concesión.

ANM: ¿Y entonces? Nosotros sabemos por otras gentes y por nosotros mismos, que antes había gente de TFM, ahora hay gente de Kansas, que dice que la estación está a su servicio.

Tiburcio: No, no es cierto.

ANM: Porque (...) bueno, a lo mejor no hay gente del ferrocarril, pero hay gente de seguridad, es lo que ellos dicen.

Tiburcio: Sí, desgraciadamente ellos dicen porque ahí los pusieron, incluso, cuando la privatización, a nosotros nos acondicionaron una oficina y ahí todavía donde está la gente de seguridad pertenecía al jefe de estación, y luego en la estación había el jefe de patio, estaba lo de, todavía el exprés, el restaurante todavía funcionaba, las habitaciones. Después, conforme fueron eliminando, a partir del 2006, que empezaron a eliminar gente, pues ya fueron cerrando oficinas y únicamente se quedó la oficina del Jefe de Maquinistas y de los de seguridad, que los de seguridad estaban hasta... en ... en otra oficina y ya la acercaron ahí a donde la gente de Telecoms puso todos los aparatos correspondientes para las repetidoras, pero si se da cuenta, en Nuevo Laredo; bueno le digo de Nuevo Laredo porque ahí estuve y esa estación de pasajeros la adquirió el gobierno, el ayuntamiento; en Escobedo, Guanajuato, la adquirió también el ayuntamiento, ahí también teníamos las... cuando yo estaba ahí en Querétaro, todavía teníamos oficina ahí los oficiales y hubo gente que también estaba, pero cuando el ayuntamiento las pidió, que los iban a hacer también archivo o museo, la retiraron y las pasaron a un costado de las estaciones; Xalapa, lo que era la estación, lo que era la sala de espera, el restaurante, lo adquirió también el gobierno estatal y si le empiezo a nombrar Alborada, Apache, o todos esos lugares, los adquirió el ayuntamiento; aquí también había personas que estaban queriendo encargarse de que la estación se hiciera oficina, se hicieran del Ayuntamiento, incluso una biblioteca, un buen museo, para beneficio del pueblo, pero pues no hemos tenido esa oportunidad, ese auge de que alguien nos apoye para poder rescatar esa estación y a lo mejor hacer un proyecto muy bueno. Nosotros teníamos, cuando la ... el proselitismo de Tony Gali, le habíamos platicado de que si nos ayudaba para recuperar la casa del maestro mecánico por conducto de Conaculta, en aquellos tiempos, para que se nos diera esa casa y nosotros hiciéramos un pequeño museo y la gente de los pensionados y jubilados ahí hiciéramos nuestras reuniones, que hacíamos mensualmente o por qué no, hacer ahí un lugar para poder jugar dominó, cartas, reuniones que estemos ahí, que tengamos ese viento ferrocarrilero ahí, en ese momento que tengamos fotografías, y pues ahí estemos. También habíamos visto, también le habíamos mencionado de lo del taller, que queríamos ahí hacer, incluso un trenecito turístico, con recorrido pequeño de la Casa del Maestro Mecánico hacia el taller y dándole unas dos vueltas, pero también tener cosas de ferrocarriles ahí, por ejemplo cambios, caretillas de las más pesadas, que no se lleven porque hay gente que son un poco... traviesas, si el museo de ahí de la pequeña colección que tenían en el taller, en la estación, se han llevado muchas cosas, incluso le digo, cómo no llegan a mi poder, pero pues no tendría caso, yo mismo me haría la maldad de que si la gente que sustrajo esas cosas me la traen a mí y yo las acepto, van a decir que yo y al rato pues no va a estar bien, mejor las cosas que yo tengo es cosas que salgan de otros lugares y no las que se hayan robado. Así es.

ANM: Hace unos años supimos que, parece, Kansas City estuvo levantando vías auxiliares de los patios, ¿es cierto eso?

Tiburcio: Sí, así es, empezó levantando... quitó muchas vías, del trayecto de Teotihuacán para acá, levantó Otumba, Santa Clara, Veloz, La Luz, Mena, Velasco, Zerón, Vega, de aquí de estos lados... pues de aquí de estos lados todas siguen, luego levantó Los Berros, nada más de allá y luego aquí en Oriental, de las... todas de las vías que había, ocho, quedaron nada más primera y segunda para intercambios, ocho para formación de trenes o almacenamiento de carros y las otras cinco vías las levantó, se llevaron el riel, el durmiente que estuviera mejor, todo el (...) se lo llevaron a Lázaro Cárdenas, a un lugar que se llamaba o que hicieron allá en el puerto "El Cayacal", todo eso se lo llevaron.

ANM: ¿Lo reutilizaron?

Tiburcio: Lo reutilizaron, pero, bueno las concesiones de acuerdo a lo que estoy leyendo, no se puede hacer, únicamente con autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, todo movimiento, toda modificación que tienen que hacer debe de ser avalado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ANM: Bueno eso también nos sirve para otra pregunta, ¿hay alguna entidad que regule los ferrocarriles particulares?

Tiburcio: Una entidad...

ANM: ¿Una oficina, un agente? ¿Algo, que digan "esto si se puede hacer, esto no se puede hacer y aténgase a las consecuencias"? ¿O es aquí la ganancia del más vivo?

Tiburcio: Es que ellos creen que al haber adquirido la concesión tienen derecho a hacer todas esas cosas, pero no, les digo, ahí está el librito, ese azul, en el cual no está y yo creo que los directores o la gente que adquirieron esto saben perfectamente lo que se les concesionó y en qué circunstancias se lo concesionaron, porque pues la Secretaría claramente dice ahí que ellos serían los únicos y debían de hacer una especie de solicitud y que se analizara cuál iba a ser... por qué lo estaban haciendo, pero cuando se termine la concesión, a lo mejor no lo vamos a ver dentro de cincuenta años, pero hay otra opción de otros cincuenta años, tienen que entregar las cosas tal y como se les entregaron y con todas las vías. Ahorita, por ejemplo, aquí Kansas levanta las vías y ahorita tienen otra vez, parece que tienen otra vez el plan de volverlas a tender, porque ahorita que empiece lo de Audi, que al parecer va a haber un tráfico muy bueno para Kansas, así es, que va a haber mucho, tanto de Kansas como para Ferrosur, así es y más que nada ahorita, que a partir de este año a lo mejor ustedes sepan, se llama ahora, ya cada ferrocarril puede entrar al ferrocarril que sea, con derecho de paso, siempre y cuando no haga movimientos, únicamente a donde va a dejar a la industria que va a dejar va a retirar y no haga movimientos en otros escapes, nada más sea de industria a industria en el trayecto, pero se llama ahora Ferrocarril... comercializador, sí Ferrocarril comercializador, le dieron a partir del 1 de enero ese renombre.

ANM: Tenemos una foto de la estación, ¿cuándo fue la última vez que entraron?

Tiburcio: ¿A la estación?

ANM: Así que dijeron "pues está requetebién", o "esto ya está bien amolado".

Tiburcio: Pues yo la última vez que entré ha de haber sido por ahí del año 2005, 2005 o 2004, fueron las últimas...

ANM: ¿Y ya no dejan entrar?

Tiburcio: Pues bajo la responsabilidad, ahorita, de cada uno de nosotros. Las escaleras todavía están bien, pero

arriba ya le robaron las puertas a las dieciséis habitaciones que había y hay lugares donde ya la madera está completamente... está ya apolillada, pero sí yo creo, con algún permiso, yo creo que sí les dan la oportunidad de entrar.

ANM: ¿Y los talleres ya están más este...?

Tiburcio: No, los talleres ya están completamente deteriorados, ya es un peligro, que ahí con cualquier aire que hay pueden caerse las láminas, puede caerse el techo, incluso ya si se dan cuenta ya las trabes esas de madera tremenda que había, ya se cayeron, las fosas ya se están tapando. Ahorita el único lugar donde está más o menos bueno es donde estaba el departamento de Herrería.

ANM: Ajá, bueno, a ver una cosa más, ya la última, ¿cuál sería la construcción emblemática aquí, en Oriental? Allá en Apizaco, o en el mismo escudo hay una locomotora de vapor y aquí en Oriental, que dijeran “esto no, con esto sé que estoy en mi pueblo”.

Tiburcio: Aquí, aquí se ha manejado mucho el emblema de la estación con una máquina y dándole de fondo el Cerro de la Nalga, así es, así se ha manejado. Incluso yo, bueno yo mi logotipo que tengo de Pensionados y Jubilados es una máquina de vapor, la máquina 67 y la de Amigos del Ferrocarril la tengo con la máquina 143, así los diferencio, una es “Pensionados y Jubilados Grupo Héroe de Nacozari” y “Pensionados y Jubilados de la Región A-C” y otro “Amigo de Ferrocarrileros”, porque es muy diferente lo de Amigos y otro de Pensionados.

ANM: Bueno, y regresando con Jesús García, ¿cómo celebraban el 7 de noviembre acá?

Tiburcio: Nosotros aquí lo hacemos primero, vamos a hacerle... hay un homenaje a Jesús García con banda de guerra, nos vestimos de ferrocarrileros y le hacemos... le tocamos el minuto de silencio, le hacemos una guirnalda o una corona de flores, de ahí nos vamos a la máquina 30-40, también a hacerle un pequeño homenaje y ahí en ese homenaje, ahí manejamos a toda la gente que ha fallecido, que son ferrocarrileros, y que fueron netamente ferrocarrileros, en la máquina. Luego nos regresamos a la máquina 143 y ahí también elogiamos, más que nada a las personas que trabajaron en ese tren, porque no cualquier persona trabajaba en ese tren, era muy difícil, era muy peligroso y era de los trenes que más pagaban, porque la coper de Teziutlán era la que financiaba los pagos de las tripulaciones.

ANM: ¿Era el del ramal de Oriental o Teziutlán?

Tiburcio: Era el del ramal Oriental-Teziutlán, el que fue fundado el 5 de mayo de 1900, así es, y luego de ahí, nos venimos a la estación. Ahí también hacemos la celebración de una misa que se hace cada año y posteriormente un pequeño convivio, con un ratito de música y ahí estamos conviviendo. Hay ocasiones, cuando es entre semana, en la escuela Jesús García Héroe de Nacozari, esa primaria nos invita a participar en el homenaje que se hace también ahí, muy diferente. Ahí estamos y con los niños también le hacen su... a su gusto también le hacen su homenaje, hacen bailables, hacen la presentación de lo que fue cuando fue la explosión de la locomotora, del tren con dinamita, y hacen todo esto ahí, también igual. Es lo que se hace, es lo que hacemos y yo creo que, pues de los lugares grandes, por ejemplo, Xalapa ha establecido que nada más hacen juegos deportivos y la comida y todo, pero en sí... ah y le hacen también un homenaje a la estatua que tienen también de Jesús García Corona, pero en realidad, le digo, uno de los lugares aquí, en Oriental, pues aquí con cooperación de cada uno de nosotros e invitamos pues... a gente del pueblo que ya saben de esto, nos reunimos aproximadamente 150, 200 personas, que hacemos de comer para todos y ahí estamos en la estación haciendo ese pequeño homenaje.

ANM: ¿Y cómo celebran el 1 de febrero?

Tiburcio: El día de la democracia sindical, ese casi siempre por lo regular lo hacen por medio del sindicato de cada sección, nos invitan a determinados lugares. Hay ocasiones en que lo hacen en Xalapa, lo hacen en Orizaba, en México, en Puebla, en diferentes lugares.

ANM: Pero, ¿es por sección?

Tiburcio: No, luego a veces nos invitan, a veces nos invitan a ir a un lugar estratégico. La última vez que fuimos fue a Orizaba y estos últimos años ya se ha manejado en cada sección. Así es.

PJL: Ahora, volviendo al sindicato, ¿qué sabe o qué conoce, o qué idea tiene de qué pasó con su archivo? ¿Tenían archivo, no, en el sindicato?

Tiburcio: ¿De cada trabajador?

PJL: Ajá.

Tiburcio: Pues deben de tenerlo, porque aquí todos los archivos que había en Ferrocarriles, en las oficinas, todo eso se manejó directamente, vinieron unos carros y se manejaron todas las cajas y se fueron para Querétaro, pero del sindicato, definitivamente ... pues nosotros no sabemos, porque el sindicato son los que manejan cada quien sus archivos, sus reglamentos, todo lo que ha habido ahí.

PJL: ¿Sobre todo con sus expedientes de personal, no?

Tiburcio: Sí, aquí, le digo, aquí yo tengo el expediente de mi papá, de mi hermano y el mío cuando... antes de que se lo llevaran, porque se los llevaron a almacenar ahí a Querétaro, yo los recuperé.

PJL: Pero había una parte que pertenecía al sindicato...

Tiburcio: Pero no estaba aquí. La empresa directamente en Ferrocarriles, cada sindicato tiene sus... tenía ahí sus archiveros, en donde tenía los archivos de cada uno, porque si se da cuenta, cuando a nosotros nos llegaban a disciplinar por alguna circunstancia, cada representante apelaba para que se nos quitaran las marcas que nos ponían, o la disciplina de llamarles la atención, pero todo eso lo tenían ahí directamente en sus archivos y ya mandaban copia directamente a cada uno de nosotros, del personal.

PJL: Pero entonces, ¿en el sindicato puede que existan?

Tiburcio: A lo mejor. Sí deben existir, yo veo aquí en la delegación que hay unos archiveros muy grandes, pero en realidad nunca, nunca he tenido esa inquietud de abrirlos, porque pues no, no, es que me vayan a llamar la atención y le digo, las empresas anteriormente si abrían, pero ahorita el sindicato no puedo, ahí sí no les puedo contestar esto.

ANM: Bueno, regresemos con las locomotoras, el hecho de haberse quedado una de vía angosta y una de vía ancha, ¿fue intencional?

Tiburcio: La máquina, la 143, como era emblema de la que más corría aquí, bueno de la que estuvo más aquí en Oriental, esa fue donada le digo que por Ferrocarriles Nacionales de México, para que se subiera. Incluso Nacionales de México fue el que hizo el monumento para que se subiera a donde está ahorita la máquina y le digo, la fecha correspondiente fue el 9 de septiembre de 1968, cuando esa máquina fue retirada, aquí se ve con todos los chorreados

que así le ponían, los chorreados, cuando salió y aquí en esta otra que está a la izquierda, que es cuando está en su lugar correspondiente, en esa misma fecha y todavía la sacó el señor Narciso Nava, trabajando la máquina hasta ese lugar y ya ahí en ese lugar ya fue por medio de la máquina, las máquinas 54 y dos madrinan conforme la subieron, la enhuacalaron. Yo me acuerdo bien, como la enhuacalaron y la subieron. Yo tenía en ese tiempo cuando salió, tenía ... fue en el 68 ... doce años, sí.

ANM: Ah bueno, y ¿qué sabe de don José María López Escamilla?

Tiburcio: Don José María López Escamilla, pues lo que nosotros conocemos que fue un empleado maquinista de camino. Posteriormente, empleado de confianza, tuvo muy buenos cargos en Ferrocarriles; en el último carro que tuvo fue como gerente de Ferrocarriles en Querétaro, pero de lo que no me gusta de don José López Escamilla fue que a principios de 1998, cuando la concesión de... cuando ya tenía casi seis meses, más de seis meses la concesión, mandó la (...) del Valle de México con dos plataformas, con dos tráilers a llevarse dos locomotoras de aquí, de Oriental, que se encontraban en la vía y en las fosas correspondientes y de ahí mandaron un escrito, pero nadie dio la cara de otras personas, más que el chofer y el operador de la (...) para poder subir las máquinas, las subieron, se las llevaron, incluso sin asegurarlas, por ahí a la orilla del pueblo las tuvieron como quince días hasta que vinieron a asegurarlas y no sabemos qué fin tuvieron esas locomotoras, las maquinitas.

ANM: Agradecemos al señor Tiburcio Bautista Díaz por este testimonio, ¿algo más que haya quedado?

Tiburcio: Pues ahorita ya hay algo más también, que hay una maquinita que ... ah sí, ya dije del Museo de Antropología e Historia, que hicieron las oficinas del DIF Estatal y que esa gente de Veracruz que quiere llevarse la máquina 90 y meterla al mar, pues ojalá y toda la gente nos unamos y no dejemos, esa máquina se va a deshacer en el mar, eso es todo, y pues qué les puedo decir, aquí tienen las puertas abiertas para todas las personas que quieran visitar este museo, aquí los atendemos con todo gusto y todas las preguntas que requieran.

PJL: Muchas gracias, a 4 de abril de 2016.

[1] Transportación Ferroviaria Mexicana inició operaciones el 26 de junio de 1997 como empresa privada. El título de concesión se otorgó originalmente a un grupo conformado por Transportación Marítima Mexicana (TMM), empresa naviera y multimodal, en conjunto con el ferrocarril estadounidense Kansas City Southern Lines (KCSR). Luego de una serie de litigios con su socio mexicano TMM, que se prolongó durante casi dos años, el 1 de abril de 2005 el socio KCSR adquirió la totalidad de las acciones de TFM, cambiando su razón social algunos meses después a Kansas City Southern de México, S.A. de C.V., que es como se denomina actualmente.

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 28 de abril de 2019.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.

Archivos documentales y de bienes

Archivo Histórico

Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México**Subfondo:** Junta Directiva

Núm.	Expediente	Legajos	Periodo	NCO	Caja
595	Acuerdo para solicitar al Departamento Legal de la Administración Obrera para que formule estudio sobre la disolución de la Compañía Carbonífera Consolidada de Coahuila (CCCC).	Traspaso a los Ferrocarriles Nacionales de México de la regalía sobre la producción del carbón en las minas de Palau, de la CCCC.	1937-1940	5, 4000	35
596	Correspondencia sobre propiedades y derechos de las compañías carboníferas de Coahuila, de Álamo y Encinas.	Traspaso de compañías diversas.	1910-1911	5, 4300	35
597	Planteamiento de conflicto de orden económico sobre las minas de Palau.	Clausura de la negociación. Se autoriza al representante legal de la compañía para plantear el conflicto económico ante la Junta de Conciliación y Arbitraje, para clausurar la explotación de las minas, o modificar las condiciones de trabajo.	1936	5, 4400	35
598	1. Reorganización de la CCCC para la explotación de las minas de Palau y de la Hacienda de la Soledad. 2. Constitución de la sociedad cooperativa de trabajadores de las citadas minas. 3. Contrato de explotación con la compañía explotadora y administradora de minas.	1. Contrato sobre la explotación de las minas de la CCCC en Palau, Coahuila y prórroga del contrato celebrado entre la compañía explotadora y administradora de minas 2. Cooperativa de trabajadores de las minas del carbón de Palau 3. Reorganización de la Compañía, rescisión del contrato celebrado con el señor Ing. Estanislao González Salas para la explotación de las minas de Palau y de la Hacienda de la Soledad. Nombramiento de Gerente de la cía. en favor del señor Ing. Simón Anduaga.	1931-1936	5, 4500	35
599	Suspensión del fondo de reservas para la depreciación de la planta de la CCCC.	Se suspende desde 1925, inclusive, el cargo a pérdidas y ganancias del 1% mensual sobre el valor de la planta, con crédito a la formación del fondo de reserva.	1925-1926	5, 5100	35

600	Acuerdo de la Junta Directiva de la CCCC, autorizando al contador general para que corra un asiento en sus libros de contabilidad, sobre la cantidad que se reconoce adeudar a la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México.	1. Acuerdo de la Junta Directiva de la CCCC, autorizando al contador general para que corra un asiento en sus libros de contabilidad, sobre la cantidad que se reconoce adeudar a la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México. 2. Autorización al presidente de la CCCC para entregar a los Ferrocarriles Nacionales de México la mayor parte de los fondos que la primera tiene depositados	1925-1932	5, 1110	35
601	Contrato de reconocimiento de deuda y finiquito de la Mexican Coal.	Contrato de reconocimiento de deuda y finiquito de la Mexican Coal.	1921-1926	5, 5124	35
602	Balances de la comprobación del libro mayor y de las cuentas de individuos y compañías, de 1928 a 1929.	Balances de comprobación del libro mayor y de la cuenta de «individuos y compañías», de la CCCC.	1928-1929	5, 5140	35
603	Balances generales de la CCCC de 1931 a 1932.	Balance general y cuentas de la CCCC, correspondientes a los años de 1931 y 1932	1931-1932	5, 5142	35
604	Informe sobre la situación económica de la CCCC, comparativos de los años 1921 y 1931	1. Informe del señor Ing. Estanislao González Salas respecto a la situación general que prevalece en la región carbonífera y los intereses de las minas de Palau de la CCCC están resultando seriamente afectados 2. Informe comparativo sobre la situación de la CCCC en 1921 y en diciembre de 1931.	1921-1932	5, 5150	35
605	Acuerdo para solicitar al Departamento Legal de la Administración Obrera para que formule estudio sobre la disolución de la Compañía Carbonífera Consolidada de Coahuila (CCCC).	Traspaso a los Ferrocarriles Nacionales de México de la regalía sobre la producción del carbón en las minas de Palau, de la CCCC.	1937-1941	5, 4000	35
606	Correspondencia sobre propiedades y derechos de las compañías carboníferas de Coahuila, de Álamo y Encinas.	Traspaso de compañías diversas.	1910-1912	5, 4300	35

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 28 de abril de 2019.


Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.

Archivos documentales y de bienes

Biblioteca especializada

Colección Méndez Quijano Ziri6n

573.02 QUA.e 1888	001.- A. De Quatrefages, <i>L'Espece Humaine</i> . / 9ª. Ed. – París, Ancienne Libraire Germer Bailliere et cie, 1888, 368 p. ; 21.5 x 14.5 cm. Pasta dura – Forro queratol – Grabado.
551 DAU.r 1888	002.- A. Daubree, <i>Les regions invisibles du globe et des espaces celestes</i> . / París, Felix Alcan, editeur, 1888, 236 p. ; 21.5 x 14 cm.- Pasta dura – Forro queratol – Grabado.
520.03 GUY.d 1852	003.- A.M.A. Guynemer, <i>Dictionaire D'Astronomie</i> . / París, Chez Firmin Dido Freres, editeurs, 1852, 406 p. + 1 planisferio ; 21 x 13.5 cm. – Pasta dura – Forro de cuero y piel.
523.2 DOR.n 1884	004.- Joel Dorman Steele, <i>New descriptive astronomy : The story of the stars</i> . / Nueva York, American Book Company, 1884, xii p. + 1 lám. + 326 p. ; 19 x 13 cm. – Pasta dura – Forro tela – Grabado.
526.3 DIA.tr 1869 t. II	005.- Francisco Díaz Covarrubias, <i>Tratado de topografía y geodesia : t. II Geodesia y Astronomía</i> . / 1ª Ed. – México, Imprenta del Gobierno, 1869, 566 p. + 2 láms. ; 23.5 * 15 cm. – Pasta dura – Forro cuero y papel.
526.3 DIA.tr 1896 t. I	006.- Francisco Díaz Covarrubias, <i>Tratado elemental de topografía, geodesia y astronomía : t. I Topografía</i> . / México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1896, xvi p. + 657 p. + 1 plano + 57 p. + x p. ; 23.5 x 15 cm. – Pasta dura – Forro cuero y piel.
526.3 DIA.tr 1899 t. II	007.- Francisco Díaz Covarrubias, <i>Tratado elemental de topografía, geodesia y astronomía : t.II Geodesia y Astronomía</i> . / México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 689 p. ; 23.5 x 15 cm. – Pasta dura – Forro cuero y piel.
582 BRE.c 1857	008.- M.A. Du Breuil, <i>De la Conduite des arbres fruitiers : Instruction elementaire sur la conduite des arbres fruitiers</i> . / París, Sim6n Rac6n, 1857, 207 p. ; 16.5 x 11.5 cm. – Pasta dura – Forro papel.
581.1 ORL.e 1874	009.- Antonio Orio y G6mez, <i>Elementos de organografía, fisiología, metodol6gía : Clasificaci6n y descripci6n de las familias naturales</i> . / Madrid, Imprenta de Segundo Mart6nez, 1874, 540 p. ; 22.5 x 15 cm. – Pasta dura- Forro cuero.
581.3 GRI.p 1865	010.- Ed. Grimard, <i>La plante. Botanique simpliffee : Primera parte.- Organographie.- Classifications</i> . / París, J. Hetzel Libraire Editeur, 1865, XIV p. + 466 p. ; 18 x 11 cm. – Pasta dura – Cuero y tela – Grabado.

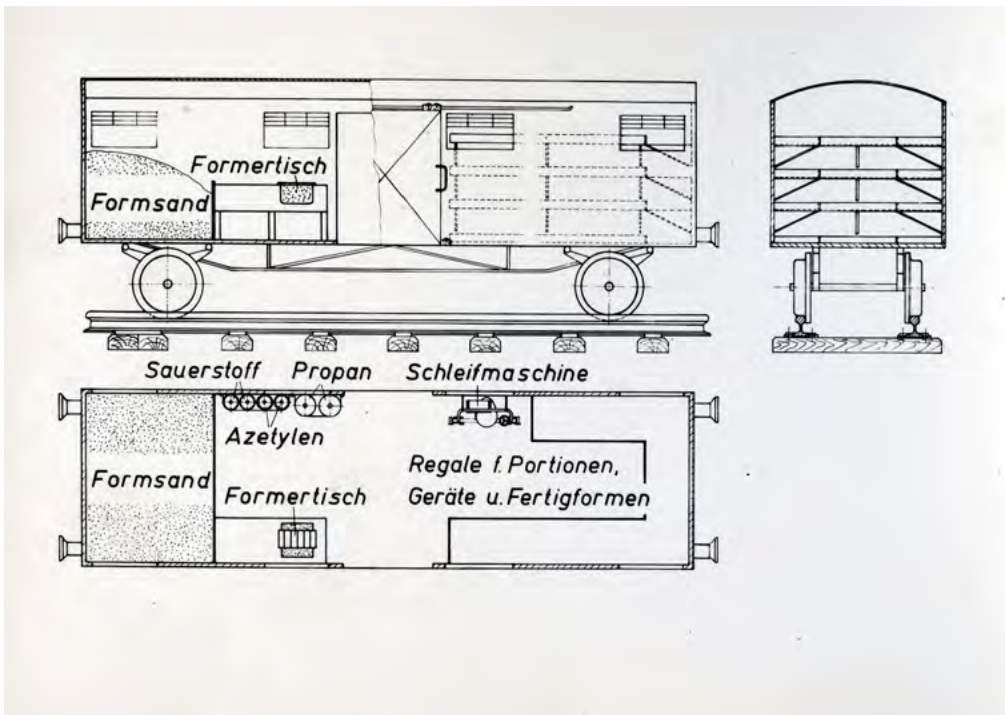
597 COS.i 1853	011.- M. Coste, <i>Instructions pratiques sur la pisciculture : Suivies de memories et de rapports sur le meme sujet.</i> / París, Librairie de Víctor Massou, 1853, 139 p. + 11 láms. ; 18 x 11 cm. – Pasta dura – Cuero y papel – Bordes cepillados en sepia.
581.3 HER.n [1865]	012.- F. Herincq, <i>Le nouveau Jardinier illustré.</i> / París, E. Donnaud, [1865], 1786 p. : il. ; 17.5 x 12 cm – Pasta dura – Cuero y papel.
581.4 BRE.m 1865	013.- A. Du Breuil, <i>Manuel D'Arboriculture des ingenieurs : Plantations D'Alignement, Forestieres et D'Ornement.</i> / París, V. Masson et Fils/ Garnier Freres, 1865, VI p. + 226 p. ; 18 x 11.5 cm. Pasta dura – Cuero y papel. 
581.4 BOI.m 1857	014.- Amédée Boitel, <i>Mise en Valeur desterras pauvres par le pin maritime : Avec une vignete et des figures dans le texte suivi D'un appendice sur les taupes.- Les marais des landes et les vignes de capbreton.</i> / París, L. Mrtiner, Rue Mignon, 1857, 244 p. + 1 grabado ; 22.5 x 14.5 cm. Pasta rígida – Forro Tela.

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 28 de abril de 2019.

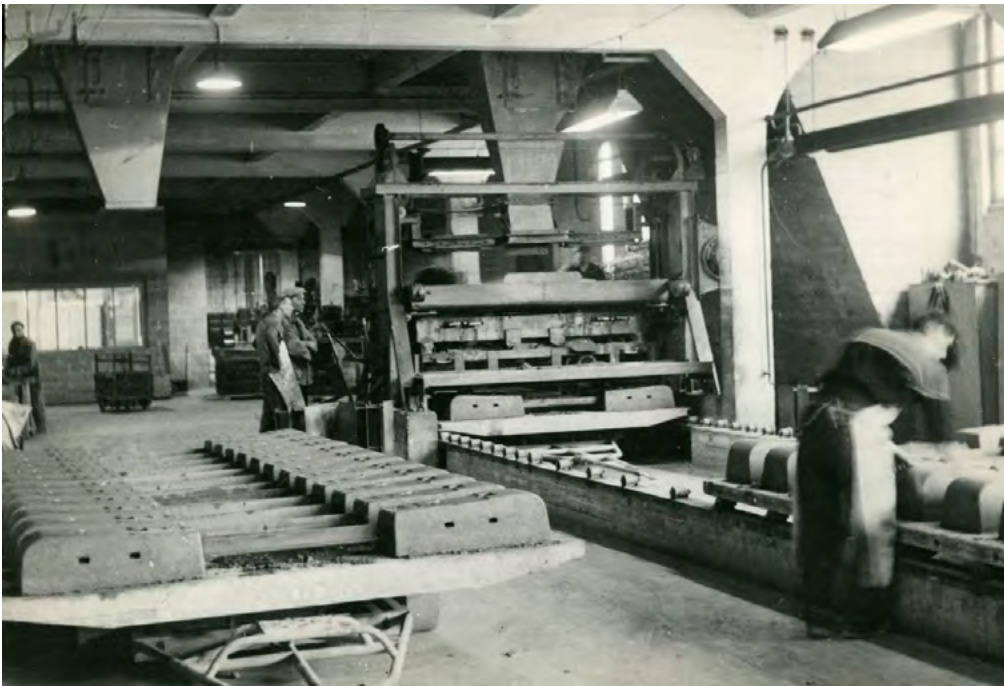
Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.

Archivos documentales y de bienes**Fototeca****Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México****Sección: Donaciones al MNFM****Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México****Fototeca****Sección: Donaciones al MNFM****Mirada Ferroviaria 35**

Número de registro	Pie de foto	Color	Formato
03-001825	Esquema de la chimenea de una locomotora de vapor.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001826	Esquema de una vía.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001827	Dibujo.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001829	Dibujo.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001830	Dibujo.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001831	Dibujo.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001832	Diseño de un armón.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001833	Dibujo.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001834	Diseño de un furgón.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001835	Diseño de un furgón	Blanco y negro	3 x 4"
03-001836	Dibujo.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001837	Dibujo.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001838	Taller de fabricación de durmientes para vía elástica. Bélgica.	Blanco y negro	4 x 6"
03-001839	Maquinaria para vía.	Blanco y negro	5 x 3.5"
03-001840	Reparación de vía.	Blanco y negro	3.5 x 5.5"
03-001841	Vía con durmientes de madera.	Blanco y negro	3.5 x 5.5"
03-001842	Vía.	Blanco y negro	5.5 x 3.5"
03-001843	Reparación de vía.	Blanco y negro	3.5 x 5.5"
03-001844	Reparación de vía.	Blanco y negro	3.5 x 5.5"
03-001845	Reparación de vía.	Blanco y negro	5 x 7"



03-01834



03-01838

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 28 de abril de 2019.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.

Archivos documentales y de bienes**Planoteca****Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México****Sub Fondo: Ferrocarril Interoceánico (Puebla)**

Núm.	Título	Fecha de elaboración	Soporte	Escala	Estado de conservación	Medidas (cm)
721	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera La Posta.	diciembre 6 de 1929	cianotipo	1:2 000	bueno	49 x 25
722	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Analco.	diciembre 9 de 1929	cianotipo	1:2 000	bueno	49 x 25
723	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de Xoxtla.	enero 21 de 1929	cianotipo	1:2 000	bueno	49 x 25
724	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Coronango.	diciembre 10 de 1929	cianotipo	1:2 000	bueno	49 x 25
725	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Los Arcos y empalme con el Distrito de Matamoros.	mayo 27 de 1929	cianotipo	1:2 000	bueno	49 x 25
726	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación La Unión y espuelas Beneficiencia, Patriotismo y La Constancia.	septiembre 21 de 1928	cianotipo	1:2 000	bueno	49 x 25
727	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Espuela Dobladero.	diciembre 16 de 1929	cianotipo	1:2 000	bueno	49 x 25

728	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Planos y perfiles de los distritos Atencingo, Tlancualpican y ramal de Cuautla.	1930	tela calca	sin escala	bueno	58 x 28
729	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 0 a 10.	abril 25 de 1930	tela calca	1:20 000 1:2 000	bueno	58 x 28
730	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 10 a 20.	mayo 6 de 1930	tela calca	1:20 000 1:2 000	bueno	58 x 28
731	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 20 a 30.	mayo 19 de 1930	tela calca	1:20 000 1:2 000	bueno	58 x 28
732	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 30 a 40.	junio 13 de 1930	tela calca	1:20 000 1:2 000	bueno	58 x 28
733	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 40 a 50.	junio 19 de 1930	tela calca	1:20 000 1:2 000	bueno	58 x 28

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 28 de abril de 2019.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.

Archivos documentales y de bienes

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. MNFM 2 CB 83 G 93.

No. INVENTARIO CNCA. C24040007800001.

No. INVENTARIO FNM. H0030328IM000000153.

No. COLOCACIÓN EN ALMACÉN. Planta baja, mesa de expresión permanente, andén 4, Almacén de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.

CLAVE PRONARE.

M N F M 2 C B 0 0 0 8 3 G 9 3

INSTITUCIÓN	BM	INVADOR	NÚMERO	LÍNEA	KILÓMETRO
-------------	----	---------	--------	-------	-----------

OTRO No. (especificar). No presenta.

2.- LOCALIZACIÓN.

Estado: Veracruz Municipio: Tierra Blanca Localidad : Veracruz.

3.- NOMBRE DEL OBJETO: Casco para Ingeniero Topógrafo.

4.- NOMBRE DEL FABRICANTE: No presenta.

5.- MATERIA PRIMA PREDOMINANTE: baquelita.

6.- INSCRIPCIONES: No presenta.

7.- MEDIDAS:

Alto 18 cm Largo 30.5 cm Ancho 26.5 cm. Diámetro 18.5 cm. Peso aprox. 400 gr._

8.- LUGAR DONDE SE LOCALIZÓ: Tierra Blanca, Veracruz.

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

9.- ESTADO DE CONSERVACIÓN.

Bueno ()

Regular (X)

Malo ()

10.- REGISTRO FOTOGRÁFICO.

Si (X)

No ()



Foto: María de la Paz González.

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

El casco de baquelita fue utilizado por los Ingenieros Topógrafos que construían los tendidos de vía del territorio mexicano.

Referencias:

11.- REGISTRÓ: PRONARE _____

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 28 de abril de 2019.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.