

El Ferrocarril Chihuahua al Pacífico



DIRECTORIO

Secretaría de Cultura

Alejandra Frausto Guerrero

Secretaria de Cultura

Subsecretaria de Diversidad Cultural y Fomento a la Lectura

Marina Núñez Bernal

Subsecretaria de Desarrollo Cultural

Arturo Balandrano Campos

Director General de Sitios y Monumentos

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero

Teresa Márquez Martínez

Directora

tmarquez@cultura.gob.mx

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

Román Moreno Soto

Coordinador

rmorenos@cultura.gob.mx

Patricio Juárez Lucas

Jefe del Departamento de Archivo Histórico

pjuarezl@cultura.gob.mx

María Isabel Bonilla Galindo

Jefa del Departamento de Biblioteca Especializada

ibonilla@cultura.gob.mx

Covadonga Vélez Rocha

Jefa del Departamento de Fototeca

cvelez@cultura.gob.mx

Alejandro Ángeles Dorantes

Jefa del Departamento de Planoteca

aangelesd@cultura.gob.mx

Mirada ferroviaria agradece el apoyo de las siguientes personas:

Difusión y promoción

Rosa María Licea Garibay

Subdirectora de Servicios Educativos y Extensión del CNPPCF

rlicea@cultura.gob.mx

Ana Belén Recoder López

Jefa del Departamento de Difusión del CNPPCF

brecoder@cultura.gob.mx

Registro de bienes documentales y colecciones

María de la Paz González López

Jefa del Departamento de Control y

Depósito de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF

mpazg@cultura.gob.mx

MIRADA FERROVIARIA, Año 14, No. 42, mayo–agosto 2021, 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: (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 31 de agosto de 2021.

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.

ÍNDICE

Presentación

ESTACIONES

El Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico: una mirada a la globalidad desde lo local

Ricardo León García

Los túneles del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico

Michael Torrington

TIERRA FERROVIARIA

Imágenes del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico en el acervo fotográfico del CEDIF

Covadonga Vélez Rocha

De los impresos, gráficos y documentos que generó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en materia de ferrocarriles

Isabel Bonilla Galindo

CRUCE DE CAMINOS

Un nuevo hogar para los menonitas de la Vieja Orden

Lucero García Reyna

VIDA FERROCARRILERA

Las ferrocarrileras hablan. Entrevista a Euridice Roldán Herrera, Santa Delgadillo Delgado, Julieta Arciniega Tetelpa, Ivonne Morales Fernández y Sonia Antonio de la Rosa.

Patricio Juárez Lucas

SILBATOS Y PALABRAS

Galería del Chihuahua al Pacífico

Juan José Cabuto

Galería de imágenes del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico

Michael Torrington

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Archivo Histórico

Biblioteca especializada

Fototeca

Planoteca

Almacén de Colecciones

Foto de portada: Panorámica del lugar donde se encuentra la estación Témoris, y en donde se llevó a cabo la inauguración oficial de la línea del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico por el presidente Adolfo López Mateos, Ca. 1961. Fondo FNM, Sección Revista Ferronales. Secretaría de Cultura, CNPPCF , CEDIF.

Presentación

En 1833, apenas doce años después de que se consumó la Independencia de México y tras ocho de que se inauguró el primer ferrocarril en Inglaterra, se registró en nuestro país la primera exhibición de pequeñas locomotoras. Diecisiete más tarde, el presidente Ignacio Comonfort inauguró los primeros 11.5 kilómetros de vías férreas entre Veracruz y el Molino. Aunque esta temprana actividad marcó el arranque del tendido ferroviario en territorio mexicano, problemas de distinto orden postergaron su desarrollo en el norte del país hasta el último cuarto del siglo XIX.

De hecho, aunque existen noticias de que se otorgaron concesiones a partir de 1849, fue hasta la década de 1880 cuando la Secretaría de Fomento aprobó el proyecto para construir un ferrocarril que uniera a Chihuahua con el Océano Pacífico. Incluso, durante la sexta administración del presidente Porfirio Díaz, el secretario de Hacienda José Yves Limantour presentó un estudio sobre la política a seguir en materia ferroviaria, en el que propuso construir líneas estratégicas, entre ellas, la que uniría a Chihuahua con el puerto de Topolobampo. No obstante, dificultades políticas, económicas y técnicas provocaron que ese sueño se realizara hasta la segunda mitad del siglo XX.

El Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, nombre que tomó dicha empresa luego de ser administrada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), se inauguró el 24 de noviembre de 1961 por el presidente Adolfo López Mateos. Hoy se cumplen sesenta años de su puesta en operación, hecho que no podíamos dejar pasar, y 130 años de haberse creado la SCOP. En ese sentido, en este número de nuestra revista haremos una revisión a la construcción, desarrollo e impacto de esta vía férrea, así como al papel que tuvo y tiene, dentro de la administración pública, la Secretaría que hoy se denomina de Comunicaciones y Transportes.

En la sección Estaciones les compartimos dos textos que les permitirán conocer cuál ha sido el desarrollo del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico. El primero, elaborado por el doctor Ricardo León García y titulado *El Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico: una mirada a la globalidad desde lo local*, presenta una mirada panorámica a las ideas que fueron el sustento del proyecto, sin olvidar que la génesis de la existencia de este ferrocarril se basa en el aprovechamiento de las ventajas que ofrece la apertura de mercados en el nivel internacional, el tráfico mundial de capitales y mercancías, así como en la competencia entre empresas y economías nacionales.

El segundo, realizado por el investigador Michael Torrington, lleva por título *Los túneles del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico*. Ahí analiza, a partir de diversas fuentes documentales y visitas a campo, cuáles y cuántos son los túneles que conforman las dos líneas que integran el Ferrocarril Chihuahua al Pacífico: la Línea Q, que iba de Ojinaga a Topolobampo, y la Línea QA, que unía a La Junta con Ciudad Juárez.

Como ya es sabido, Tierra Ferroviaria es la sección de casa y, en esta ocasión, nos complace ofrecerles dos artículos. En el primero, elaborado por Covadonga Vélez Rocha y que lleva por título *Imágenes del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico en el acervo fotográfico del CEDIF*, encontrarán un acercamiento a los diversos documentos gráficos que hacen refe-

rencia a esta línea ferroviaria y que están disponibles para su consulta en el repositorio de nuestra fototeca. El segundo, realizado por Isabel Bonilla, tiene por título *De los Impresos, gráficos y documentos que generó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en materia de ferrocarriles*. Se trata de un texto en el que se brinda una mirada, a partir de las fuentes impresas, al papel que desempeñó y que ahora tiene dicha Secretaría en la regulación, construcción y desarrollo de los ferrocarriles mexicanos.

En la sección Cruce de caminos, la doctora Lucero García Reyna nos comparte el artículo *Un nuevo hogar para los menonitas de la Vieja Orden*, en el que presenta un acercamiento a un pequeño encuentro de dos mundos que inició en 1922, cuando un grupo de menonitas procedente de Canadá llegó en tren para establecerse en San Antonio de Arenales, hoy Ciudad Cuauhtémoc, en el estado de Chihuahua. Al mismo tiempo, expone brevemente quiénes son y por qué su forma de vida es tan peculiar, para finalmente explicar algunas de las razones por las cuales este grupo llegó a nuestro país.

En la sección Silbatos y palabras les ofrecemos dos galerías de imágenes, la primera corresponde a los primeros años de funcionamiento del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, mientras que la segunda se refiere a las estaciones más importantes, por su conexión con los ingenieros que hicieron posible esta magna obra de infraestructura ferroviaria. Las fotografías forman parte de las colecciones particulares del ingeniero Juan José Cabuto y de Michael Torrington, a quienes agradecemos enormemente la confianza que depositan en nosotros.

En Vida Ferroviaria les compartimos la entrevista que realizó Patricio Juárez Lucas, jefe de Departamento de Archivo Histórico, a Euridice Roldán Herrera, Santa Delgadillo Delgado, Julieta Arciniega Tetelpa, Ivonne Morales Fernández y Sonia Antonio de la Rosa, ferrocarrileras que se desempeñaron en la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y quienes participaron en la charla “Las ferrocarrileras hablan”, efectuada el 18 de marzo de 2021 en modalidad virtual, en el marco de la conmemoración del Día Internacional de la Mujer. Cabe señalar que dicho evento tuvo como propósito reflexionar sobre la presencia de la mujer en el mundo laboral del ferrocarril, con la intención de conocer y reconocer su aportación al gran reto de movilidad colectiva y sostenible que supone el transporte ferroviario, el cual se ha considerado un ámbito de trabajo masculino y donde la aportación de las mujeres ha pasado desapercibida.

En la sección Registro de Bienes Documentales y Colecciones se anexan los listados de bienes documentales de los acervos resguardados en el Archivo Histórico, la Biblioteca Especializada, la Fototeca y la Planoteca. Se incluye, además, la cédula de registro de Bienes Muebles Históricos de un *Bieldo*, el cual se encuentra resguardado en el Almacén de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.

Invitamos a nuestras lectoras y a nuestros lectores a recorrer estas páginas, y a que juntos emprendamos el viaje hacia una de las más impresionantes obras de ingeniería realizadas en México durante el siglo XX. Estamos seguros que la gran riqueza visual y archivística de los materiales seleccionados en los acervos del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias complementarán el disfrute de los artículos de este número.

ESTACIONES

El Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico: una mirada a la globalidad desde lo local

The Railroad from Chihuahua to the Pacific: a look at globality from the local

Ricardo León García¹

Resumen

Con motivo de los sesenta años de la puesta en marcha del trayecto completo del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico (ocurrida el 23 de noviembre de 1961), se presenta una mirada panorámica a las ideas que fueron el sustento del proyecto. A pesar de que hoy se le considera más un tren de servicio turístico, la génesis de la existencia del ChP se basa en el aprovechamiento de las ventajas que ofrece la apertura de mercados en el nivel internacional, el tráfico mundial de capitales y mercancías, así como en la competencia entre empresas y economías nacionales. Los obstáculos que ocasionaron que la idea ferrocarrilera más antigua dentro del estado de Chihuahua haya sido la última en completarse están relacionados tanto con la novedad y complejidad de su trazo, como con los conflictos militares de principios del siglo veinte y los vaivenes del mercado mundial; sin olvidar las dificultades impuestas por las empresas competidoras.

Palabras clave: Mercados, industria forestal, Chihuahua, Sinaloa, Estados Unidos.

¹ Es profesor-investigador del Departamento de Humanidades de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. Contacto: rleon@uacj.mx

Abstract

On the sixtieth anniversary of the start-up of the entire route of the Chihuahua to the Pacific Railroad (occurred on November 23, 1961), a panoramic view of the ideas that underpinned the project is presented. Even though today it is considered more a tourist service train than a stock carrier, the origin of the ChP is based on the advantages offered by the opening of markets at the international level, the world traffic of capital and merchandise, as well such as competition between companies and national economies. The obstacles that caused the oldest railroad idea within the state of Chihuahua to be the last to be completed are related to both the novelty and complexity of its layout, as well as to the military conflicts of the early twentieth century and the ups and downs of the world market; without forgetting the difficulties imposed by competing companies.

Keywords: Markets, lumber industry, Chihuahua, Sinaloa, United States.

Introducción

La comprensión del proceso de construcción y operación del ferrocarril Chihuahua al Pacífico (ChP en adelante) cobra relevancia con la conmemoración de los sesenta años de haberse completado la ruta entre Topolobampo, la ciudad de Chihuahua y la frontera con Estados Unidos. Debido a las circunstancias que han rodeado su existencia en estas seis décadas, es innegable que cualquier persona lo puede considerar como un esfuerzo que busca satisfacer la demanda del sector turístico, tanto de consumidores como de prestadores de servicios. Más allá de la necesidad de rutas de ocio y de las espectaculares vistas que ofrece la naturaleza en el recorrido de poco más de 650 kilómetros, proponemos al lector ir a las mismas entrañas de un proyecto siempre innovador, incluso temerario, desde el mismo momento de su concepción.

Corría el año de 1849, cuando el ciudadano francés Hippolyte du Pasquier de Dommartin solicitó a los congresos de los estados de Sonora y Chihuahua sendas concesiones de colonización de territorios, que incluían la construcción de una o varias vías ferroviarias para incentivar la llegada de inmigrantes a esos territorios.² En el fondo, la propuesta de Pasquier estaba vinculada a la competencia por los recursos naturales y las rutas comerciales. Los “argumentos civilizatorios” de Pasquier tenían que ver más con la pugna entre el oportunismo estadounidense y la tradición latina de la República mexicana, cuyo celoso protector eran los súbditos de la Francia moderna.³ Si bien las legislaturas locales abrazaron con entusiasmo el proyecto de este viajero francés, el 29 de marzo de 1852 el Ministerio de Relaciones Exteriores e Interiores del gobierno central mexicano, avalado por el Congreso Nacional, echó atrás la autorización.⁴ La razón explícita es que dichas concesiones eran “contrarias a las leyes generales” del país. Posiblemente nunca sepamos el motivo real de esta negativa dada en la Ciudad de México, pero podremos sospechar que ya eran hegemónicos los intereses de los

2 Francisco R. Almada, *El ferrocarril de Chihuahua al Pacífico*. México, Libros Mexicanos, 1970, pp. 11-15.

3 Hippolyte du Pasquier de Dommartin, *Les États-Unis et le Mexique : l'intérêt européen dans l'Amérique du Nord*. Paris, Librairie de Guillaumin, 1852, pp. 74-77.

4 Transcrito en el *Periódico Oficial del Estado de Chihuahua*, 27 de abril de 1852.

sustentantes de la Doctrina Monroe, que las presiones de los grupos dominantes de la política sureña de Estados Unidos hubiesen tenido buenos resultados o que, en efecto, los poderes centrales defendieran a capa y espada los intereses nacionales contra los embates de este tipo de filibusterismo, tan en boga por ese entonces.

Es justo, por otra parte, también tomar en cuenta que este intento de Pasquier, como muchos otros en el continente americano, forma parte de la ola expansiva de los negocios ferrocarrileros. Para el historiador británico Eric J. Hobsbawm es muy claro que la segunda mitad de la década de 1840 está marcada por la avidez inversora en el negocio ferroviario dentro del territorio inglés y que se había llegado a una saturación de oferta de servicios de transporte sobre rieles, cuando las necesidades más urgentes se encontraban plenamente satisfechas, a menor costo, por el eficiente sistema de canales con que contaba el país. El grueso de la oferta industrial podía moverse por barcas y en los trenes ya existentes. El excedente de capital, que ya no pudo colocarse en nuevos proyectos en Inglaterra, tuvo que ser promovido en los países emergentes de Iberoamérica.⁵ La promesa del progreso siempre ha sido un anzuelo muy efectivo.

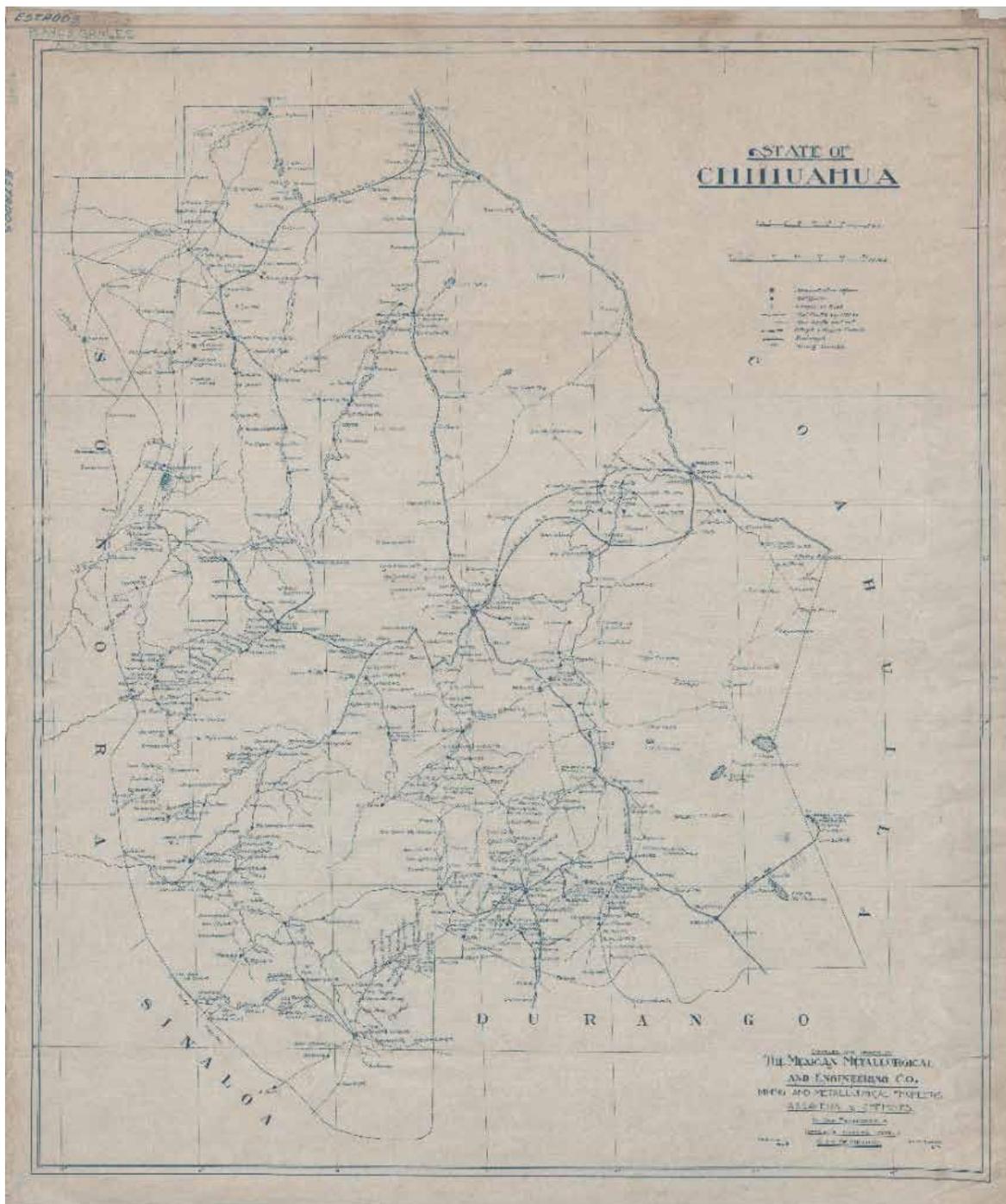
Así, a los avatares de la cada vez más intrincada economía mundial del siglo XIX y la geopolítica de los conflictos por la hegemonía en Estados Unidos, tenemos que añadir las propias necesidades de quienes estaban a cargo de construir un Estado-nación, que seguía sostenido por alfileres. Había que colgarse del tren del progreso, buscar el acceso a una tecnología que permitiese sostenerse en ese rumbo. Se trataba de un tiempo de definiciones y, aun con obstáculos y dudas, las decisiones finales se cargaron a las alianzas con el capital y los proyectos de origen estadounidense, quizá más pragmáticos, más claros en cuanto a objetivos y tiempo de resultados, que los sueños de Pasquier de Dommartin.

Si bien es cierto que fueron sociedades formadas en el extranjero las ejecutoras de las concesiones ferrocarrileras, es justo mencionar que las cabezas locales de los proyectos políticos dominantes, dentro del territorio mexicano, jugaron un papel preponderante en el momento de establecer el trazo final de las rutas. Lo habían comenzado a hacer desde la concreción de las concesiones primeras. Al llegar a la fase definitiva, las voces locales fueron tomadas en cuenta, siempre y cuando no fueran factor de grave desacomodo tecnológico o financiero.

La tradición siempre ha sido más fuerte que la innovación. Los proyectos ferroviarios vertebradores siguieron la lógica de las rutas de intercambio, cuyo nodo era la Ciudad de México. La trama ferroviaria se tejió sobre la costumbre de siglos. Si podemos pensar en zonas o regiones subsidiarias y periféricas, estas se mantuvieron con ese carácter, aun con los visos de progreso que daban los ferrocarriles.⁶ Pervivieron los itinerarios que cruzaban los mercados locales ya establecidos y, ante la evidente preferencia por lo ya establecido, era más sencillo convertir en objeto de especulación las concesiones otorgadas por las autoridades centrales y locales.

5 Ver Eric J. Hobsbawm, *Industria e Imperio; una historia económica de Gran Bretaña desde 1750*. Trad. Gonzalo Pontón. Barcelona, Ariel, 1970, pp. 106 y ss.

6 Ver Jesús Gómez Serrano, *Aguascalientes en la historia*, Gobierno de Aguascalientes-Instituto de Investigaciones doctor José María Luis Mora, México, 1988, pp. 356-357.



State of Chihuahua. Compiled and drawn by The Mexican Metallurgical and Engineering Co, Mining and metallurgical engineers, assayers & chemists, sin fecha. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México. Sección Planos Generales. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

El ChP, integrador de ideales

La descripción y análisis de la ruta ferroviaria del ChP, comparada con otros proyectos ferrocarrileros en territorio nacional, era mucho más visionaria, pues su concepción transcontinental e internacional con sentido oriente-occidente, olvidaba las viejas rutas. Se trató de una idea más pensada en términos del mercado como fenómeno mundial y se apartó más de la estructura del viejo México; tal vez debió a ello su fracaso, pues concluyó su total apertura poco más de un siglo después de haberse iniciado su promoción.

Si el proyecto de Pasquier de Dommartin buscaba frenar la expansión estadounidense sobre territorios latinoamericanos, el pensamiento de innovación de los negocios de aquella época consideraba como una importante alternativa conectar la costa del océano Pacífico mexicano con la frontera tejana: la mirada estaba fija en unir primeramente el mercado de los estados sureños con Asia; posteriormente, unir de manera más rápida el este industrial de Estados Unidos, así como el medio oeste con Sonora o Sinaloa, como un medio para alcanzar las rutas de los buques mercantes que cruzaban al Lejano Oriente.

La ruta del ferrocarril ChP resulta de la conjunción de diversos proyectos que se fueron entrelazando en distintas épocas, y como producto de diferentes modelos y objetivos de negocio:

- 1) El Ferrocarril Río Grande, Sierra Madre y Pacífico,
- 2) El llamado Chihuahua al Pacífico,
- 3) El Sierra Madre y Pacífico,
- 4) El Kansas City, México y Oriente (KCMO en adelante),
- 5) El Noroeste de México, 6) Ferrocarriles Nacionales de México.

El sistema ChP inició su vida en medio de una gran crisis de la industria ferrocarrilera en México y en Estados Unidos. En ambos países la guerra de tarifas, consolidación de sistemas y bancarrotas de compañías ferroviarias serían parte de su lucha por sobrevivir. En la República mexicana la competencia entre las empresas tendía a la destrucción de un proyecto económico nacional que, aunque rudamente delineado, sin estar integrado del todo, avanzaba, mientras que los dueños de las vías se destruían entre sí por atraer clientes.

José Yves Limantour, secretario de Hacienda y Crédito Público, se enfrentó al problema a partir de 1893 y le llevó resolverlo poco más de una década. Limantour evitó la parálisis ferrocarrilera, disminuyó y reorientó el gasto público destinado a las subvenciones e inició la consolidación de los Ferrocarriles Nacionales de México, culminada en 1908.⁷ En 1898 el ministro Limantour propuso un proyecto ferrocarrilero que sirviera más a los intereses del Estado-nación, que solamente a las empresas transportistas. Ahí mismo, se definieron las prioridades nacionales de comunicación, entre ellas, la línea entre la ciudad de Chihuahua y la costa del Pacífico.⁸

7 Ver Arturo Grunstein, *Consolidados: José Yves Limantour y la creación de Ferrocarriles Nacionales de México*. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2012.

8 Francisco R. Calderón, "Los ferrocarriles", en Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México. El Porfiriato: vida económica*. Tomo 1, 2ª. edición. México, Hermes, 1974, p. 573. Las otras rutas prioritarias en el proyecto de Limantour eran: 1) México a Acapulco, 2) La conexión entre el Ferrocarril Mexicano y el de Tehuantepec, 3) La línea Guadalajara-Tepic-Mazatlán, 4) Guadalajara-Colima-Manzanillo, 5) La conexión del ferrocarril de Tehuantepec con Guatemala, vía Tabasco y Campeche. Las seis rutas fueron declaradas de utilidad pública en la Ley de Ferrocarriles de 1898. Para una mejor comprensión del proyecto Limantour, véase Arturo Grunstein, *op. cit.*

El anuncio del titular de Hacienda, a partir de entonces considerado como base de la política ferroviaria mexicana, resultó un reconocimiento a la necesidad de ese proyecto que ya cumplía medio siglo de existencia en Chihuahua. La noción de atravesar la Sierra Madre Occidental chihuahuense con vías férreas estaba fundada en el traslado de los recursos minerales y forestales de la región hacia las ciudades donde los consumirían. Los centros mineros de Cusihuiriachi, Ocampo, Uruachi, Pinos Altos y Miñaca estaban en la mira de esas empresas, pero terminaron siendo los abundantes recursos forestales los que se extrajeron de una forma más intensa y marcaron la vocación del sistema ferroviario serrano del siglo XX. La existencia del ferrocarril convirtió en un negocio de gran éxito las explotaciones forestales de Pearson y Madera-Temósachi. Antes Corralitos, en manos de inversionistas estadounidenses, fue el gran beneficiario de la línea a partir de su construcción desde Ciudad Juárez, en 1897.

En 1875 se propuso de nuevo el proyecto para cruzar la Sierra Madre con un ferrocarril. El ingeniero Albert K. Owen promovió ante las autoridades de su país la construcción de una vía entre la ciudad de Austin y el puerto de Topolobampo, pasando por Presidio del Norte (hoy Ojinaga) y la ciudad de Chihuahua. El Departamento de Guerra de Estados Unidos estaría a cargo del trazo desde Austin hasta la frontera con México: no era mínimo el carácter estratégico de la ruta, sobre todo si se considera que partiendo de Austin a la costa sinaloense se trataba de un trayecto ¡800 millas menor! que a cualquier punto en la costa de California.⁹

Owen contaba con el firme apoyo de Jesús Escobar y Armendáriz, empresario y político chihuahuense en Paso del Norte, por algunos años cónsul mexicano en El Paso. El primer éxito calculado para la negociación ferrocarrilera era la posibilidad de convertirse en la vía para que los productores del Lejano Oriente expusieran sus mercancías en la feria de Filadelfia de 1876. El proyecto del utópico Owen y del visionario Escobar tuvo que esperar otras dos décadas: más allá de la novedad del trazo, es muy probable que los accionistas de dos poderosas rutas estadounidenses, los del Atchinson, Topeka, and Santa Fe, y los del Southern Pacific, consideraran como una amenaza a su negocio una ruta ajena y en manos de grupos formados con ideas muy diferentes a las de la concentración de la riqueza y la competencia individualista. El socialismo utópico del que Owen era promotor también era causa para considerar el proyecto como algo contrario a las buenas costumbres.

La tenaz insistencia de Albert K. Owen resultó proverbial a pesar de los obstáculos. Casi para finalizar el siglo se echaron a andar dos proyectos diferentes. En febrero de 1894, Milton Wray, representante de la colonia mormona en Chihuahua, informaba en El Paso que los trabajos del Mexican Northern Railway llevaban 120 kilómetros de nivelación y se había realizado una parte considerable en cuanto a la colocación de postes de telégrafo. La vía, añadía el editor de *El Paso Herald*, se extendería hasta Chihuahua desde Deming y de ahí a Gallup, abriendo los depósitos de carbón al comercio del sur y de ahí a Salt Lake City.¹⁰

En 1895 se formó el capital de la compañía Río Grande, Sierra Madre y Pacífico, con cinco millones de dólares. El juez Josiah F. Crosby, de El Paso, viajó a San Luis y Chicago para fini-

9 *Periódico Oficial de Chihuahua*, 20 de agosto de 1875.

10 *El Paso Herald*, 15 de febrero de 1894.

quitar la operación; se pagarían 30 mil dólares por el traspaso.¹¹ Entre los socios de esta nueva compañía se encontraban el mismo Crosby; el cónsul alemán en Juárez, Max Weber (con 2 mil 500 dólares); un teniente Davis (también con 2 mil 500 dólares); Harry Word y el alcalde paseño, de apellido Fewel (5 mil dólares).¹² En mayo de 1896 la compañía Río Grande, Sierra Madre y Pacífico fue autorizada por el gobierno central mexicano para iniciar los trabajos de construcción entre Ciudad Juárez y Casas Grandes. Un año después se inauguraba el servicio entre la frontera y Corralitos; tres meses más tardó el tren en llegar hasta Casas Grandes, era agosto de 1897 y el popular mote de “tren de Corralitos”, como se le conoció desde su primera corrida, pervivió por muchos años. La empresa había logrado de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas un subsidio de ocho mil pesos por kilómetro construido.¹³

Casi al mismo tiempo, además, Enrique C. Creel y Alfred A. Spendlove obtuvieron del Congreso de la Unión, en marzo y septiembre de 1897, la venia para que la compañía con base en Nueva York, la del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, se hiciera cargo de la construcción y operación de una línea entre la capital del estado y la costa occidental de México. La empresa logró contratar, como subsidio escalonado, siete mil pesos por cada uno de los primeros 400 kilómetros construidos, más nueve mil por cada uno de otros 200. Además, la legislatura local le asignó otra subvención por tres mil pesos por cada kilómetro en un tramo hasta de 200.¹⁴

Al año siguiente, 1898, Creel obtuvo la ampliación de la concesión del ChP por 99 años, ahora para construir vías hacia Aldama, El Magistral y El Concheño, Pinos Altos y Jesús María.¹⁵ Con ello, se lograría el proyecto de Limantour recién expuesto. Creel traspasó la concesión a Arthur E. Stilwell en 1900, quien la recibió a nombre de la compañía del ferrocarril Kansas City, México y Oriente, organizada en Missouri. El mismo Creel quedó en el Consejo de Administración. Esta empresa logró la autorización de la Cámara de Diputados del estado de Chihuahua para un apoyo de mil pesos por cada kilómetro herrado entre Chihuahua y Ojinaga y de Miñaca al sur hasta llegar a la frontera con Sinaloa, con límite máximo de 600 mil pesos.¹⁶ En 1902, Stilwell y socios firmaron un contrato con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, con el que se establecían mayores subsidios; en 1908 hubo uno extra con el gobierno del estado de Sinaloa.¹⁷

11 *Ibid.*, 11 de septiembre de 1895.

12 *Ibid.*, 3 de octubre de 1895.

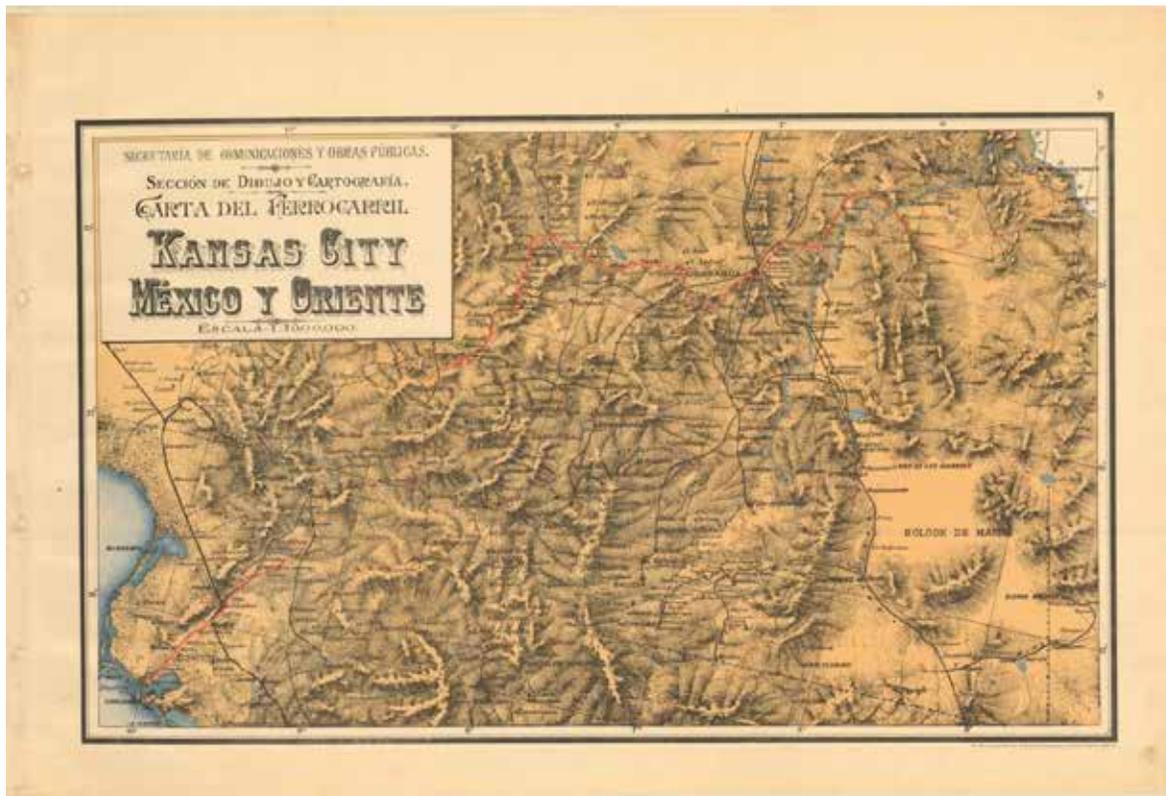
13 James M. Day en Morris B. Parker, *Mules, mines and me in Mexico. 1895-1932*, University of Arizona Press, Tucson, 1979, p. 163, nota 14; *Reseña histórica y estadísticas de los ferrocarriles... 1899*, Tipografía de la Dirección General de los Telégrafos Nacionales, México, 1900, p. 42.

14 *Periódico Oficial del Estado de Chihuahua*, 5 y 12 de febrero de 1898.

15 *Concesiones y franquicias otorgadas a la Compañía Eléctrica y de Ferrocarriles de Chihuahua*, S. A. Chihuahua, El Norte, 1908, pp. 15-31.

16 *Periódico Oficial del Estado de Chihuahua*, 30 de julio de 1901.

17 Francisco R. Almada, *El ferrocarril...*, *op. cit.*, p. 96.



Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Carta del Ferrocarril Kansas City México y Oriente.
1910. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

En Chihuahua se hablaba de los proyectos del KCMO y del ChP como la gran esperanza para dar mayor auge a la vida económica de la entidad. Don Silvestre Terrazas, dueño y editor de *El Correo de Chihuahua*, dedicó un espacio muy extenso en 1902 con la finalidad de marcar el significado de las labores, a partir de lo detallado de su reportaje.¹⁸

En 1901 empezaron trabajos de levantamiento en Topolobampo y se importaban de Inglaterra cien mil durmientes y cien millas de rieles para tender la vía. La obra comenzó y al año siguiente Arthur E. Stilwell, un tal Lord Monson y Enrique C. Creel, hicieron un recorrido entre Chihuahua y Miñaca, afirmando que era una de las mejores obras existentes en la República.¹⁹ Los compromisos con el capital inglés seguían reafirmandose, entre tanto, pues se hicieron contratos para la adquisición de carros y locomotoras en las islas británicas.²⁰

En 1902 se procedió a la inauguración oficial del ChP. En la ceremonia, Enrique C. Creel hizo hincapié en la importancia de la ruta, afirmando que con sus 2 mil 400 kilómetros uniría los mercados mexicanos con los del Oriente. Arthur E. Stilwell aseveró que en 18 meses de trabajo se tenía más de la tercera parte del bordo; que había ido a Inglaterra a promover la compañía

18 *El Correo de Chihuahua*, 19 de marzo de 1902.

19 *Ibid.*, 21 de marzo de 1902; Francisco R. Almada, *El ferrocarril...*, op. cit., p. 125.

20 *El Correo de Chihuahua*, 13 de mayo de 1902.

a partir de convencer por su importancia y que esta línea sería, sin duda, una de las más ricas del mundo, porque descubriría a su paso las mejores minas que pudieran encontrarse. El señor Sheldon, cónsul de Estados Unidos en Chihuahua, dijo que la protección que se daba en México a las compañías ferrocarrileras no se daba en ninguna otra parte del mundo, de manera especial en el estado de Chihuahua, e hizo referencia también al desarrollo minero que se lograría con esta línea.²¹ Sin embargo, se expresaba la posibilidad de la escasez de mano de obra dentro de la sección mexicana del proyecto: “Sólo se espera que haya suficientes operarios para los trabajos de la interesante vía entre las playas del Pacífico y Chihuahua”.²² Con todo, el entusiasmo por las posibilidades de impulso económico que se suponía iba a brindar el ChP salía a relucir todos los días. Se notificaba, por ejemplo, una vía herrada de 60 centímetros de ancho (sistema Decauville) para unir Jesús María con Miñaca, con miras de sacar al mercado sus metales en explotación.²³ Eso se prestaba a mayor especulación y las transacciones con propiedades mineras se incrementaron.²⁴

Los ramos ganadero y agrícola igual fueron influenciados por la presencia y posibilidad de la ruta férrea. En 1904 los directivos del ChP propusieron un ramal hacia la rica propiedad ganadera de William R. Hearst en Bavícora, desde la estación El Carpio, cuyo trayecto era de casi 90 kilómetros.²⁵ En El Paso, el entusiasmo no era menor. Las posibilidades de un abasto continuo de bienes maderables, lo mismo que ganaderos, era notoria. Al mismo tiempo, desde El Paso se podría abastecer a una gran cantidad de consumidores en territorio serrano, sobre todo a quienes habían emigrado desde Estados Unidos y buscaban satisfacer sus necesidades con mercancías de manufactura industrial; además de cruzar por los campos de las colonias de mormones, “que cultivan toda clase de frutos”.²⁶

El panorama general era halagüeño. No se estaba pensando sólo en Chihuahua. Se hablaba de la rica porción agrícola al sureste de Kansas y que la línea cruzaría a todo lo largo del estado de Oklahoma (la única vía hasta entonces en los llamados *Indian territories*). En el occidente de Texas, sería la primera ruta ferroviaria en pasar de norte a sur —un tramo de 804 kilómetros— al oeste de Fort Worth, donde se cruzaría en ángulos rectos con las vías de las líneas Fort Worth and Denver, Texas Pacific, ATSF y las del Southern Pacific. En suelo mexicano atravesó con rumbo al poniente y cortó en recto la ruta del Central Mexicano (Ciudad de México a Ciudad Juárez).

Como se ha mencionado, en México se pondría a disposición del mercado la producción de una región con grandes recursos agrícolas, mineros y forestales. En la costa del Pacífico, la compañía del Southern Pacific (conocido en la región como Ferrocarril de Sonora) estaba construyendo la línea entre Guaymas y Guadalajara, y el Central Mexicano pronto completaría la

21 *Ibid.*, 27 de marzo de 1902.

22 *Ibid.*, 7 de junio de 1902.

23 *Ibid.*, 19 de junio de 1902.

24 *Ibid.*, 2 de agosto de 1902.

25 *El Paso Herald*, 13 de febrero de 1904. La propiedad de Hearst abarcaba al menos una superficie de 361 mil 390 hectáreas; ver Noé G. Palomares Peña, *Propietarios norteamericanos y reforma agraria en Chihuahua, 1917-1942*. Ciudad Juárez, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 1991, p. 111-132.

26 *El Paso Herald*, 15 de noviembre de 1905.

extensión de Guadalajara a Manzanillo, con lo que la costa occidental de México estaría abierta al sistema general de transportes ferroviarios del país.²⁷

En el Bajío del Molino, en el piedemonte chihuahuense, en el kilómetro 184, se construyó la división de la ruta hacia el noroeste, Temósachi. A partir de entonces, a ese lugar que había pertenecido a la Hacienda de la Herradura se le conoció con el nombre de La Junta, donde en 1904 se comenzó a instalar una planta de tratamiento de durmientes, cuya capacidad de procesado sería de 60 mil piezas mensuales, equivalente a casi medio millón de pies cúbicos de madera al mes, con lo que se tiene una idea de la magnitud de la extracción de recursos alguna vez considerados renovables.²⁸

Pero los problemas surgieron. Llegó el pánico bursátil de Nueva York en 1907 y, aunque se decía que el grupo de Arthur E. Stilwell no había sido afectado,²⁹ en 1909 se vendieron y arrendaron vías, concesiones, materiales y equipo a la compañía del Ferrocarril del Noroeste de México. Sólo habían completado un tramo pequeño de Topolobampo hacia el norte, sin alcanzar los límites con Chihuahua; de Chihuahua a Estación Sánchez; de La Junta a Temósachi y de Chihuahua a Estación Márquez.³⁰

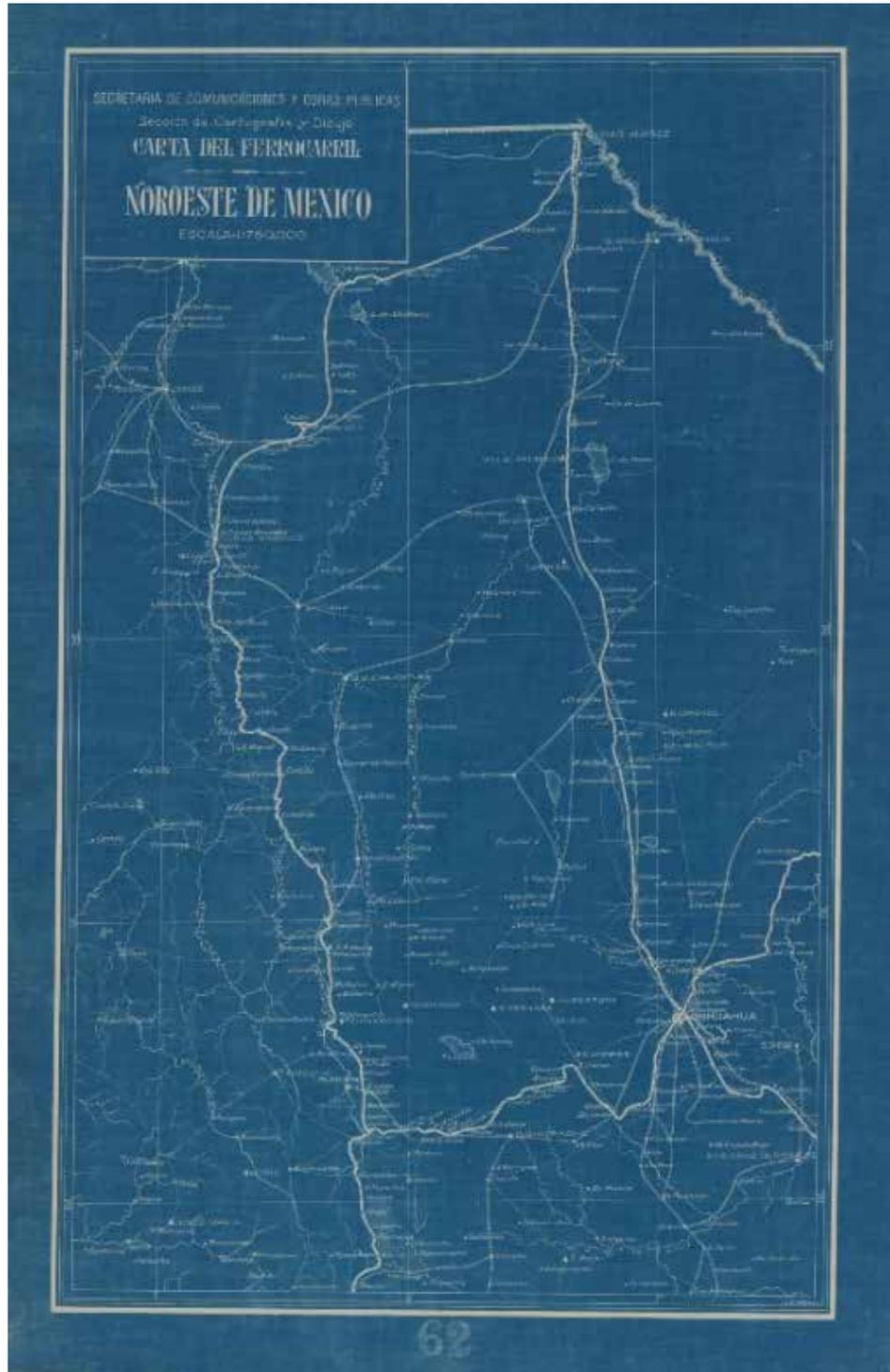
La compañía del Ferrocarril Noroeste de México mantuvo un crecimiento constante desde 1911 hasta 1914 y 1915, años en que las pugnas entre villistas y carrancistas obligaron a la disminución y hasta cancelación de actividades. Al terminarse el conflicto armado, el Noroeste se encontraba en serios problemas financieros y si no hubiese sido por los terrenos maderables que poseía, la bancarrota habría ocurrido desde antes. La influencia de los acontecimientos en el teatro de la guerra europea entre 1914 y 1918 no era cosa menor, por lo que también influyó en el nerviosismo de los inversionistas.

27 *Ibid.*

28 Francisco R. Almada, *El ferrocarril...*, *op. cit.*, p. 123 y *El Paso Herald*, 3 de enero de 1905.

29 El secreto de su independencia, aseguraba el *Chihuahua Enterprise*, radicaba en haber conformado la sociedad de inversión para construir su ferrocarril con capitalistas de clase media, unos cuatro mil, que estaban fuera de Wall Street. *Chihuahua Enterprise*, 2 de noviembre de 1907.

30 Francisco R. Almada, *El ferrocarril...*, *op. cit.*, p. 124.



Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Carta del Ferrocarril Noroeste de México, sin fecha. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México. Sección Cartas. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

De cualquier forma, la madera producida en esta zona no soportaría el total de la carga de la compañía, pues significaba sostener los costos de operación propios y los de la línea ferroviaria. La región no alentaba de manera decisiva el tráfico ferroviario, a no ser por los furgones de madera de la misma empresa, y el ganado y madera del latifundio del magnate Hearst. Por otra parte, la compañía se sentía vulnerable ante las disposiciones constitucionales, en cuanto a la extensión de la propiedad rural, y decidió poner a la venta algunas fracciones de terreno en 1918. Los compradores fueron el general Antonio Almeyda, el encargado del rancho Hearst, Guadalupe Quijada, el general Rodrigo Quevedo y el coronel Maximiliano Márquez; aun así, la propiedad de la empresa seguía siendo enorme, más de un cuarto de millón de hectáreas.³¹ Años antes, para evitarse mayores conflictos, la Noroeste había logrado del régimen de Venustiano Carranza la confirmación de todos sus títulos de propiedad en el estado de Chihuahua.³²

Las pérdidas de la compañía del Ferrocarril del Noroeste de México se incrementaron durante la asonada militar conocida como “la rebelión delahuertista” (diciembre de 1923 a febrero de 1924) y para 1926 los accionistas en Canadá, Estados Unidos e Inglaterra, decidieron vender sus títulos a quien mejor quisiera pagar por ellos. Un grupo de Luisiana con trayectoria en la industria forestal en esa entidad estuvo a punto de adjudicarse la compañía, pero desistió al final. Para aligerar costos de operación, en tanto, la gerencia sustituyó a casi todo el personal extranjero por mexicano.³³

Los costos no descendieron lo suficiente para lograr mejores márgenes de ganancia, el capital de la empresa se consumía en reparaciones y a ello se debe agregar la crisis financiera de 1929, que provocó exasperación entre los accionistas. Había que encontrar pronto un comprador. Roy Hoard, gerente de la empresa, resumía la gravedad de la situación en 1930 de la siguiente manera: 1) Inversiones por cerca de 25 millones de dólares sin recuperación, 2) Los planes sin futuro por la posición del gobierno mexicano, 3) La integración de rutas paralizada por la revolución, 4) Cinco mil puentes destruidos en veinte años, toneladas de equipo perdido, entre ellas, 29 locomotoras. El costo de reemplazo del daño físico equivaldría a la mitad del capital inicial, 5) Los costos de operación absorben una parte importante de dicho capital, 6) La madera próxima a la vía está agotada y se requieren mayores inversiones para explotar los bosques restantes, 7) La única esperanza para evitar que los accionistas pierdan sus inversiones es la venta.³⁴

Entre 1926 y 1939 algunos de los equipos e instalaciones de la empresa del Noroeste se vendieron o arrendaron: los talleres de reparación que se encontraban hasta entonces en Madera fueron llevados a Nonoalco por Ferrocarriles Nacionales de México, empresa compradora; un aserradero fue traspasado a los obreros, quienes lo perdieron en un incendio en 1944; el cepillo y la fábrica de cajas de madera también se transfirieron a pequeños inversio-

31 J. F. Hulse, *Railroads and revolutions. The story of Roy Hoard*, El Paso, Mangan Books, 1986, p. 90. N. G. Palomares, *op. cit.*, pp. 120-121, menciona que todavía después de las afectaciones por la reforma agraria mexicana, en 1942, seguía manteniendo una propiedad de 236 mil 480 hectáreas.

32 Hulse, *op. cit.*, p. 88.

33 *Ibid.*, pp. 101 y 103.

34 *Ibid.*, pp. 113-114.

nistas en 1936 y, poco a poco, se diluyó lo que había sido una de las más poderosas compañías forestales y de transporte del hemisferio.³⁵

El empresario Eloy S. Vallina se asoció con Sam Rossoff, de Nueva York, para buscar la adquisición del Ferrocarril del Noroeste. La operación por cinco millones de dólares se cerró en 1945. La parte de mayor riesgo, el negocio ferrocarrilero, fue vendida al gobierno federal para integrarla al sistema de los Nacionales de México y a la deuda pública; las tierras permanecieron como parte del latifundio de la recién creada empresa Bosques de Chihuahua.³⁶

Mientras tanto, hemos de regresar a la porción de la línea entre Topolobampo y Kansas City. Hacia 1925 se calculaba que para completar la ruta hacía falta construir cerca de 660 kilómetros en México y Estados Unidos. El grave problema era que hasta entonces quedaban cuatro tramos de vía sin conexión entre sí.³⁷ Si bien el proyecto de comunicación ferroviaria continuaba siendo muy atractivo en términos de las posibilidades de ganancias una vez completada su construcción, el hecho fue un interés muy corto en invertir lo suficiente para lograrlo.

Como suele suceder con los proyectos prometedores, los especuladores profesionales y los grandes capos de los negocios buscan la oportunidad de ser partícipes de los dividendos que puedan dejar los proyectos, antes iniciados por otros. Fue así como Benjamin F. Johnston, dueño de la United Sugar Company, adquirió la sección mexicana del Chihuahua al Pacífico, entonces todavía bajo la denominación de Kansas City, Mexico, and Orient Railway Co.; mientras que el tramo correspondiente a esta vía, dentro del territorio de Estados Unidos, fue apropiado por Atchinson, Topeka, and Santa Fe Railroad. Hacia 1930 ya había comunicación continua entre la estación Creel y Kansas City.³⁸ Sin embargo, pocos fueron los que pudieron escapar de los embates de la gran crisis financiera. La muerte de Johnston en Hong Kong marcó el final del interés y la inversión proveniente de la industria azucarera en el ChP;³⁹ las acciones se pusieron en venta y, ante la falta de compradores que pudiesen garantizar la continuación del proyecto, éste estuvo en peligro de ser cancelado nuevamente.

El rescate llegó de manos del Gobierno federal. El general Lázaro Cárdenas acordó la adquisición total de la compañía del Ferrocarril Kansas City, Mexico, and Orient Railway Co. por 550 mil pesos, el 13 de marzo de 1940.⁴⁰ Con esto, el gobierno mexicano se apropiaba de la ruta construida entre Topolobampo y Hornillos (estado de Sinaloa), y entre Ojinaga y Creel (Chihuahua). Ambos tramos estaban separados por el fragmento sin construir entre Hornillos y Creel, dentro de la Sierra Madre Occidental.

El estado que guardaban las instalaciones, la ruta y el equipo rodante y de mantenimiento era deplorable. A partir de 1942 (en plena guerra mundial y con recursos escasos, debe decirse) se comenzaron los trabajos de reparación y reacondicionamiento, así como de prospec-

35 Francisco R. Almada, *El ferrocarril...*, *op. cit.*, p. 162.

36 J. F. Hulse, *op. cit.*, pp. 115-116; Francisco R. Almada, *Ibid.*, p. 166.

37 AGN, SCOP, 180, 227/99-1, 117-118, citado por Patrick Allouette y Guillermo Hernández, *Ferrocarril Chihuahua al Pacífico: 1849-2000*. Chihuahua, Universidad Autónoma de Chihuahua, 2010, p. 195.

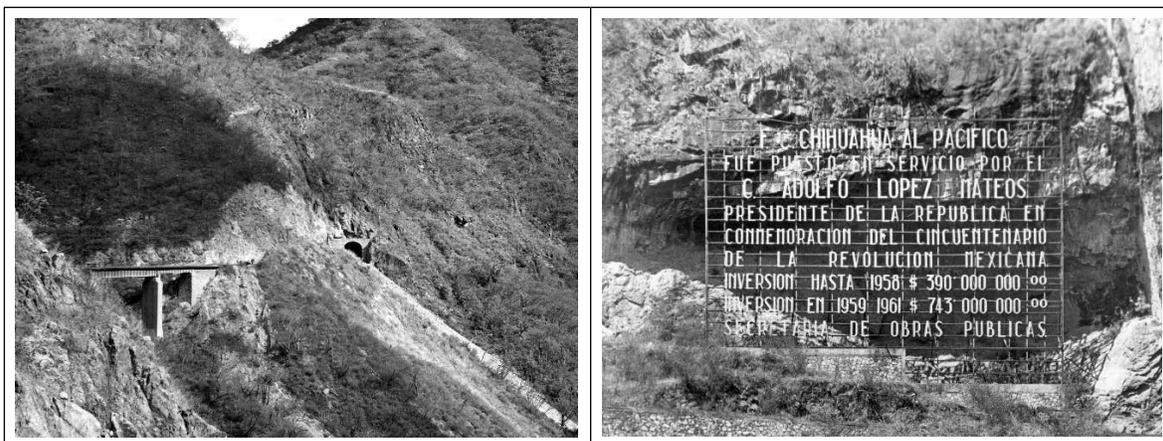
38 Allouette y Hernández, *op. cit.*, pp. 195-198.

39 *The New York Times*, 11 de marzo de 1937.

40 AGN, SCOP, 180, 227/99-1, 61, citado por Allouette y Hernández, p. 204.

ción, para definir la ruta de la sección faltante. Conforme se avanzaba en la rehabilitación de la ruta ya construida, se ofreció el servicio de arrastre de mercancías, tanto en la sección de Sinaloa como en la de Chihuahua. Antes de concluir el gobierno de Miguel Alemán Valdés, la parte sinaloense estuvo concluida, aunque era menor demandada que la del oriente; y las obras se detuvieron al darse prioridad a la construcción de la ruta entre Durango y Mazatlán que, por cierto, se abandonó hace varias décadas.

En 1953 se retomaron las obras de rehabilitación y construcción de la ruta ChP. El año anterior, el gobierno federal compró el Ferrocarril del Noroeste de México (conocido como “el ferrocarril de Corralitos”) y nuevamente se convirtió en una sola línea con el ChP.⁴¹ Los gobiernos de Adolfo Ruiz Cortines y Adolfo López Mateos significaron el impulso decisivo de la inversión requerida para completar el proyecto, que había comenzado a soñarse poco más de un siglo antes. El presidente López Mateos encabezó la inauguración de la ruta completa Chihuahua al Pacífico el 23 de noviembre de 1961, acompañado, entre otros, por el gobernador del estado Teófilo Borunda. La suma del gasto federal en la obra, entre 1940 y 1961, fue de mil 104 millones 600 mil pesos.⁴²



Izquierda: Placa conmemorativa de gran tamaño de la inauguración del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico en la estación de Témoris, Chihuahua, 24 de noviembre de 1961. Derecha: Puente y túnel en la línea del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, Ca. 1961. Fondo FNM, Sección Revista Ferronales. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Estación terminal

El sistema del ChP fue ideado como una línea férrea de integración de una amplia zona del noroeste del país, teniendo como eje la línea entre Ojinaga y la costa del Pacífico al norte del estado de Sinaloa, pasando por la ciudad de Chihuahua. Desde su origen conceptual pretendía alcanzar desde el Pacífico y la Mesa Central mexicana, por la ruta más corta, los mercados del medio oeste norteamericano –Kansas y Chicago–, como alternativa a la ruta por Ciudad Juárez

41 *Diario Oficial de la Federación*, 27 de mayo de 1952.

42 Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Breve historia del Ferrocarril Chihuahua – Pacífico*. México, SCOP, 1961, p. 59.

o la costa de California. Siempre se pensó como la forma más adecuada para el tráfico de mercancías asiáticas hacia el este de Estados Unidos; al mismo tiempo, los productos chihuahuenses, mexicanos en general, estarían más pronto en esa misma región.⁴³

El ChP significó meter al mercado mundial los millones de toneladas de productos forestales y minerales que ya se encontraban en explotación en la Sierra Madre Occidental –Chihuahua, Sonora, Sinaloa, como parte de una región socioeconómica—. Con esta empresa ferrocarrilera nacería la explotación intensiva del bosque y las compañías mineras se reactivarían, gracias a las ventajas que representaba el tren.⁴⁴

Se trataba de un espectacular proyecto que ambicionó ser puente para las mercancías orientales rumbo a América del Norte, constituir una salida rápida de Estados Unidos rumbo al Pacífico y, además, ser la posibilidad de un conducto de Chihuahua hacia el Golfo de México, sin la necesidad de cruzar territorio norteamericano (la vía Chihuahua-Salttillo-Monterrey-Tampico, proyecto que quedó solamente plasmado en el papel). La visión del proyecto y su viabilidad económica se pusieron de manifiesto en 1908, cuando se anunciaba que los contratos estaban firmados para que el tren fuera el inicio terrestre de una ruta de vapores entre Topolobampo y el Oriente, pasando por Hawái y las Filipinas, con ramales hacia Australia y algunos puertos sudamericanos. La conexión a Europa sería vía Kansas City, en tanto se habilitara la vía entre Chihuahua y Tampico.⁴⁵

Como vía para integrar al mercado internacional a zonas hasta entonces marginales de la economía norteamericana, en Estados Unidos se pretendía activar los potenciales mineros y agroganaderos de Nuevo México, del sur de Arizona y de Utah, conectarse con la zona agrícola de Kansas e impulsar a la olvidada Oklahoma. Asimismo, en la costa occidental de México seguiría el río Fuerte, donde se daría salida a la producción azucarera y de cítricos. Desde Kansas City al Pacífico cruzaría todas las vías importantes en ambos países.⁴⁶

Sin embargo, la realidad ha sido muy diferente a los sueños plasmados desde mediados del siglo XIX con respecto al ChP. Si bien varios de los proyectos extractivos se cumplieron a cabalidad, el aspecto turístico únicamente tuvo un principio modesto a partir de 1961, pero sin el entusiasmo desbordado del tiempo en que fue planeado.⁴⁷

La integración hacia los mercados asiáticos, con el este y medio oeste de Estados Unidos, sólo se ha replanteado hasta el establecimiento de vínculos con los países miembros de la Cuenca del Pacífico y a partir de la formalización de la sociedad comercial entre México, Estados Unidos y Canadá; estos dos aspectos siempre impulsados y controlados desde el centro del país.

43 Francisco R. Calderón, *op. cit.*, pp. 548-549.

44 *Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos, 31 de diciembre de 1910*. Tip. de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, México, 1911, cuadro 5.

45 Ver *The Mexican Yearbook 1908*, London, McCorquodale & Co., Ltd., 1908, pp. 391-392. Chihuahua quedaría como uno de los puntos que aportaría pasajeros para este servicio y, por lo menos, lo concebían como una importante estación de paso para este ambicioso proyecto.

46 *El Paso Herald*, 14 de julio de 1903; *The Mexican Yearbook 1908*, *op. cit.*, p. 391.

47 Desde 2018, junto con el tren que va de Guadalajara a Tequila, Jalisco, es la única ruta ferroviaria en México que presta servicio de pasajeros. Aunque el trayecto actual es de 653 kilómetros entre Los Mochis y Chihuahua es mínimo, comparado con los 1513 que comprendía la ruta original entre el puerto de Topolobampo y la ciudad fronteriza de Ojinaga. Indudablemente, la preferencia que se le ha dado al transporte carretero, aunque sea de mayor costo, ha sido un factor que determina el escaso impulso dado al acarreo de carga y pasajeros por medio del ferrocarril.

El viejo sueño del ChP, el primero en expresarse en el ámbito chihuahuense con la concesión a Doumartin en 1850, fue el último en cumplirse, tras más de cien años de espera. De nueva cuenta, la idea prevaleció sobre la realidad. Algo no funcionó como se esperaba y la crisis detonó en 1907, cuando el ministro de Hacienda José Yves Limantour promovió el rescate de las compañías ferroviarias con la creación de la compañía Ferrocarriles Nacionales de México, en la que el Gobierno federal participaba con poco más de la mitad de las acciones, hasta que en 1937 el general Lázaro Cárdenas la nacionalizó por completo. Y todavía hubo que esperar hasta 1961, dos décadas más, para que la construcción se completara y se reactivara la promoción turística a una región siempre marginada.⁴⁸



Estación Témoris, Chihuahua, Ca. 1960. Fondo FNM, Sección Revista Ferronales. CEDIF, CN-PPCF, Secretaría de Cultura.

48 Ver Arturo Grunstein, *Consolidados: José Yves Limantour y la creación de Ferrocarriles Nacionales de México*. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2012.

Fuentes consultadas

Hemerografía

Chihuahua Enterprise. Diario Oficial de la Federación.

El Correo de Chihuahua.

El Paso Herald.

Periódico Oficial del Estado de Chihuahua.

The New York Times.

Bibliografía

Allouette, Patrick y Guillermo Hernández Orozco. *Ferrocarril Chihuahua al Pacífico: 1849-2000*. Chihuahua, Universidad Autónoma de Chihuahua, 2010.

Almada, Francisco R. *El ferrocarril de Chihuahua al Pacífico*. México, Libros Mexicanos, 1970.

Calderón, Francisco R. “Los ferrocarriles”, en Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México. El Porfiriato: vida económica*. Tomo 1, 2ª. edición. México, Hermes, 1974, pp. 483-634.

Concesiones y franquicias otorgadas a la Compañía Eléctrica y de Ferrocarriles de Chihuahua, S. A. Chihuahua, El Norte, 1908.

Gómez Serrano, Jesús. *Aguascalientes en la historia*. México, Gobierno de Aguascalientes-Instituto de Investigaciones doctor José María Luis Mora, 1988.

Grunstein Dickter, Arturo. *Consolidados: José Yves Limantour y la creación de Ferrocarriles Nacionales de México*. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2012.

Hobsbawm, Eric J. *Industria e Imperio; una historia económica de Gran Bretaña desde 1750*. Trad. Gonzalo Pontón. Barcelona, Ariel, 1970.

Hulse, J. F. *Railroads and revolutions. The story of Roy Hoard*. El Paso, Mangan Books, 1986.

México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Breve historia del Ferrocarril Chihuahua – Pacífico*. México, SCOP, 1961.

Palomares Peña, Noé G. *Propietarios norteamericanos y reforma agraria en Chihuahua, 1917-1942*. Ciudad Juárez, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 1991.

Parker, Morris B. *Mules, mines and me in Mexico. 1895-1932*. University of Arizona Press, Tucson, 1979.

Pasquier de Dommartin, Hippolytte du. *Les États-Unis et le Mexique : l'intérêt européen dans l'Amérique du Nord*. Paris, Librairie de Guillaumin, 1852.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Reseña histórica y estadísticas de los ferrocarriles... 1899*. México, Telégrafos Nacionales, 1900.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos, 31 de diciembre de 1910*. México, SCOP, 1911.

The Mexican Yearbook 1908. London, McCorquodale, 1908.

ESTACIONES

Los túneles del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico

The tunnels of the Chihuahua Pacific Railway Company

Michael Torrington⁴⁹

Resumen

Las dos líneas que formaron el Ferrocarril Chihuahua al Pacífico o Chepe eran: la Línea Q, que iba de Ojinaga a Topolobampo, y la Línea QA, que unía a La Junta con Ciudad Juárez, ambas con un total de 1514.758 kilómetros de vía y un gran número de túneles, de los cuales se indicará el número en cada línea y al final el total de túneles.

Palabras clave: Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, Túneles, México, ingeniería, construcción

Abstract

The two lines that formed the Chihuahua Pacific Railway Company*, or Chepe, as it is known today were: Line Q, that went from Ojinaga to Topolobampo, and Line QA, that connected La Junta with Ciudad Juarez, totaling 1514.758 kilometers of permanent way and a great number of tunnels. The number of tunnels on each line will be given in detail as well as the overall total.

Keywords: Chihuahua Pacific Railway Company, Tunnels, Mexico, engineering, construction

Línea Q: De Ojinaga a Topolobampo

Según se consigna en la página oficial de la empresa Ferrocarril Chihuahua al Pacífico,⁵⁰ actualmente existen, en la línea entre Chihuahua y Los Mochis, un total de 86 túneles de los

⁴⁹ Investigador independiente. Contacto: mctorrin@gmail.com

⁵⁰ *Página oficial de Ferromex*, disponible en: www.ferromex.com.mx

cuales 17 son falsos,⁵¹ y en las otras secciones, es decir, de Ojinaga a Chihuahua y de Los Mochis a Topolobamo no se registra ninguno. Tal vez, la empresa da este número de túneles a partir del análisis de la información disponible que se ha generado desde el día de su inauguración, en noviembre de 1961, cuando se registró un total de 86 túneles.

En efecto, para saber cuántos túneles había o hay en el Ferrocarril Chihuahua al Pacífico debemos analizar las fuentes de información disponibles, ya que cada una arroja datos distintos, dependiendo del año y la dependencia que la publicó. Aquí hay cuatro fuentes diferentes y cada una tiene un número distinto de túneles en la vía; me parece que esto se debe a que después de su inauguración se construyeron unos túneles falsos para proteger la vía de los derrumbes.

Tabla 1. Los túneles del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico

1		2		3		4	
NÚMERO DEL TÚNEL	LONGITUD						
1	122	1	115.80	1	115.80	1	122
2	112	2	125.70	2	125.70	2	112
3	299	3	300.00	3	308.00	3	299
4	1,260	4	1,260.00	4	1260.00	4	1,260
5	40	5	40.00	4A	108.00	4A*	
6	40	6	60.00	5	40.00	5	40
7	32	7	32.00	6	44.00	6	40
8	50	8	50.00	7	32.00	7	32
9	65	9	65.00	8	55.00	8	50
10	190	10	180.00	9	67.00	9	65
11	110	11	130.00	10	192.00	10	190
12	127	12	127.70	11	130.00	11	110
13	115	13	115.00	12	126.60	12	127
14	55	14	55.00	13	110.60	13	115
15	120	15	112.50	14	57.00	14	55
16	107	16	170.00	15	113.00	15	120
17	461	17	473.00	16	101.40	16	107
18	347	18	368.00	17	473.00	17	461
19	111	19	118.70	18	366.00	18	347
20	262	20	269.00	19	119.00	19	111
21	182	21	182.00	20	268.60	20	262
22	101	22	108.00	21	178.00	21	182
23	214	23	214.50	22	100.00	22	101
24	179	24	179.00	23	213.00	23	214
25	78	25	103.00	24	181.00	24	179

⁵¹ Un túnel falso es una estructura especial que cubre la vía para protegerla de posibles derrumbes. Tiene la forma de un túnel, con revestimiento, pero no es excavado.

26	204	26	211.00	25	100.00	25	78
27	163	27	162.80	26	209.00	26	204
28	155	28	175.00	27	163.00	27	163
29	74	29	74.00	28	175.00	28	155
30	123	30	139.30	29	75.00	29	74
31	75	31	86.00	30	135.00	30	123
32	67	32	84.00	31	85.00	31	75
33	85	33	91.00	32	82.00	32	67
34	78	34	81.00	33	88.00	33	85
35	817	35	817.00	34	77.60	34	78
36	194	36	194.00	35	838.00	35	817
37	72	37	66.00	36	191.00	36	194
38	336	38	336.00	37	65.00	37	72
39	140	39	140.00	38	334.00	38	336
40	470	40	476.00	39	140.00	39	140
41*	78	41*	30.00	40	497.00	40	470
42	775	42	781.00	41	30.00	41*	78
43	117	43*	37.30	42	781.00	42	775
44	146	44	121.00	43	37.00	42A*	38
45	202	45	148.00	44	122.50	43	117
46	817	46	196.00	45	148.00	44	146
47	35	47	817.00	46	193.00	45	202
48	190	48	40.33	47	815.00	46	817
49	937	49	185.00	48	40.00	47	35
50*	126	50	940.00	49	188.00	48	190
51	349	51*	126.29	50	944.00	49	937
52	312	52*	301.00	51	125.00	50*	126
53*	200	53*	317.50	52	280.00	51	349
54*	123	54*	200.30	53	318.50	52	312
55	96	55*	122.80	54	200.00	53*	200
56	84	56	96.20	55	123.00	54*	123
57	42	57	84.30	56	96.20	55	96
58	118	58	42.30	57	84.30	56	84
59	72	59	115.00	58	42.30	57	42
59A*	48	60	72.15	59	117.70	58	118
60	67	61	48.00	60	72,15	59	72
61	126	62	66.90	61	50.40	59A*	48
62	50	63	126.20	62	66.70	60	67
63	171	64	50.00	63	126.20	61	126
64	268	65	170.70	64	50.70	62	50
65	137	66	268.10	65	170.70	63	171
66	195	67	140.00	66	268.10	64	268
67*	105	68	190.00	67	141.00	65	137
68*	174	69*	105.40	68	188,80	66	195

69*	93	70*	174.00	69	105.40	67*	105
70*	135	71*	93.00	70	172.90	68*	174
71*	177	72*	135.30	71	93.00	69*	93
72	49	73*	177.20	72	135.30	70*	135
73	41	74	48.80	73	175.20	71*	177
74	50	75	41.00	74	50.00	72	49
75	95	76	50.40	75	41.00	73	41
76	74	77	90.00	76	50.40	73A*	80
77	59	78	74.35	77	88.40	74	50
78*	131	79	59.50	78	74.35	75	95
79	237	80*	131.50	79	59.50	76	74
80	62	81	237.60	80	131.30	77	59
81*	134	82	62.50	81	237.60	78*	131
82*	41	83*	134.30	82	61.50	79	237
83*	112	84*	41.00	83	134.50	80	62
84	97	85*	112.00	84	41.00	81*	134
85	138	86	97.00	85	112.00	82*	41
86	1,818	87	138.05	86	96.00	83*	112
		88	1,818.60	87	137.05	84	97
				88	1836.00	85	138
						86	1,818
Total número de túneles según la fuente de información							
87		88		89		90	

*Túnel falso. Ferromex no indica los túneles falsos. Fuentes consultadas: 1/Secretaría de Obras Públicas, *Memoria de la Construcción del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico*. México, SOP, 1963. 2/Ferrocarril Chihuahua al Pacífico S.A. de C.V. División de Chihuahua, Sierra Tarahumara y Juárez, *Horario Número 5, comienza a regir a las 12H. 01M del domingo 19 de febrero de 1984*. 3/Ferromex, Chihuahua. 28-03-2018. 4/Información del Sr. Oscar Luevano C. (qepd),⁵² coordinador comercial de pasajeros del Chepe, Chihuahua, Chihuahua. 27 de julio de 2012.

Los primeros 200 kilómetros de la ruta entre Chihuahua y Miñaca fueron construidos entre el 25 de marzo de 1898 y marzo de 1900,⁵³ e inaugurados el domingo 20 de mayo de 1900. En esta sección de la línea se encuentran los túneles N° 1 y N° 2;⁵⁴ fue rehabilitada antes de la inauguración, por lo que los túneles recibieron portales de mampostería, sustituyendo los de madera.

52 Agradezco al gran señor Oscar Luevano C. (qepd), ya que muy amablemente me permitió el privilegio de estar en este lugar restringido, tanto de ida como de regreso, para tomar las fotografías a color desde el último vestíbulo del tren.

53 Secretaría de Obras Públicas, *Breve Historia del Ferrocarril Chihuahua – Pacífico*. México, SOP, 1961, p. 35.

54 Francisco R. Almada, *El Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico*. México, Editorial Libros de México, 1971, p. 122.



Túnel N° 1 con portales de madera (04-07-1957) CEDIF.



Túnel N° 1 con portales de mampostería (28-07-2012)

Entre 1940 y 1954 se perforaron los túneles N° 5 al N° 17; y de 1954 a 1961 se perforaron los demás,⁵⁵ con la excepción de los numerados como 4A, 42A y 73A, que fueron construidos después de la inauguración, debido a la necesidad de proteger la vía de derrumbes.⁵⁶ Durante la construcción de la vía fue necesario modificar el trazo varias veces, a causa de las condiciones geológicas o por nuevos criterios, o bien, por consideraciones de costos y tiempos de construcción. También se tuvo que contemplar la solicitud de la Comisión Federal de Electricidad, que necesitaba disponer del área destinada al embalse de la futura Presa de Huipies. Tal circunstancia forzó una nueva modificación, que tuvo lugar en el breve plazo de catorce días, incidiendo en más de 30 kilómetros de vía. De esta eventualidad surgió el túnel El Descanso, que no estaba comprendido en el proyecto original.⁵⁷

55 Secretaría de Obras Públicas. *Memoria de la Construcción del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico*, México, 1963, p. 173.

56 Sr. Oscar Luevano C. (qepd), coordinador comercial de pasajeros del Chepe, Chihuahua.

57 Revista: *Ingeniería Internacional Construcción*, noviembre de 1961, p. 15.

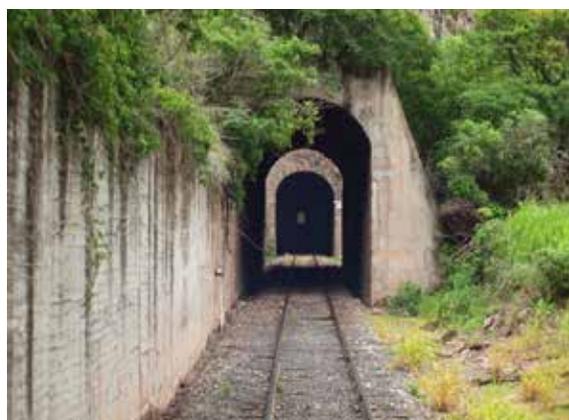


Túnel N°. 86 El Descanso (30-07-2012)

Hoy en día hay un total de 90 túneles (73 con nombres) entre Chihuahua y Los Mochis, tramo conocido oficialmente como Línea Q; 73 son excavados y 17 falsos. Los tres túneles construidos después la inauguración de la vía son túneles falsos, cuya numeración en sus placas es 4A, 42A y 73A.



Túnel N°. 4A (30-07-2012)



Túnel N°. 42A (28-07-2012)

El túnel N°. 73A no aparece en tres de las fuentes de información y parece que no fue terminado. En el portal de entrada, las dos placas contienen esta información:

T75 A
120 M

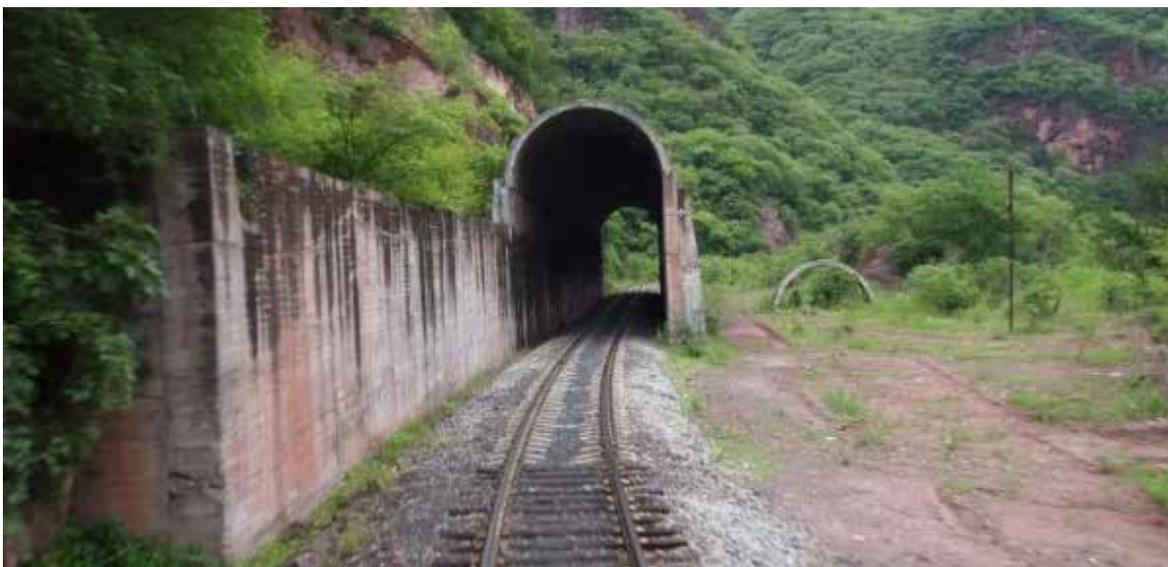
Q 723 + 820



Túnel N°. 73A entrada (30-07-2012)

En el portal de salida, la placa contiene esta información:

Q 723 + 900



Túnel N°. 73A salida (28-07-2012)

Las dos placas de ubicación indican que el túnel mide 80 metros, que corresponden a su longitud. En la fotografía anterior se puede observar, al lado izquierdo de la vía, un muro de contención, y a la derecha del túnel un arco. Entonces, ¿el túnel iba a medir 120 metros de longitud utilizando el muro y más arcos?

El túnel 59A, que ha existido desde la inauguración de la línea, es un túnel falso.



Túnel N°. 59A (30-07-2012)

Línea QA: De La Junta a Ciudad Juárez

El Ferrocarril Noroeste de México fue incorporado en el Chihuahua al Pacífico e inicialmente tenía nueve túneles, el más largo era el N° 4 Cumbre, con una longitud de 1,162.90 metros. Más tarde se cambió su número a 4A.

Tabla 2. Los túneles de La Junta a Ciudad Juárez

Número del Túnel	Ubicación	Entre Estaciones Longitud		En metros			Longitud/a
				Ancho	Altura		
1	KB-202.9	Drake	Chico	718.30	5.80	7.70	718.70
2	KB-206.5	Drake	Chico	158.50	5.90	7.60	158.00
3	KB-207.4	Drake	Chico	82.80	6.50	7.30	81.80

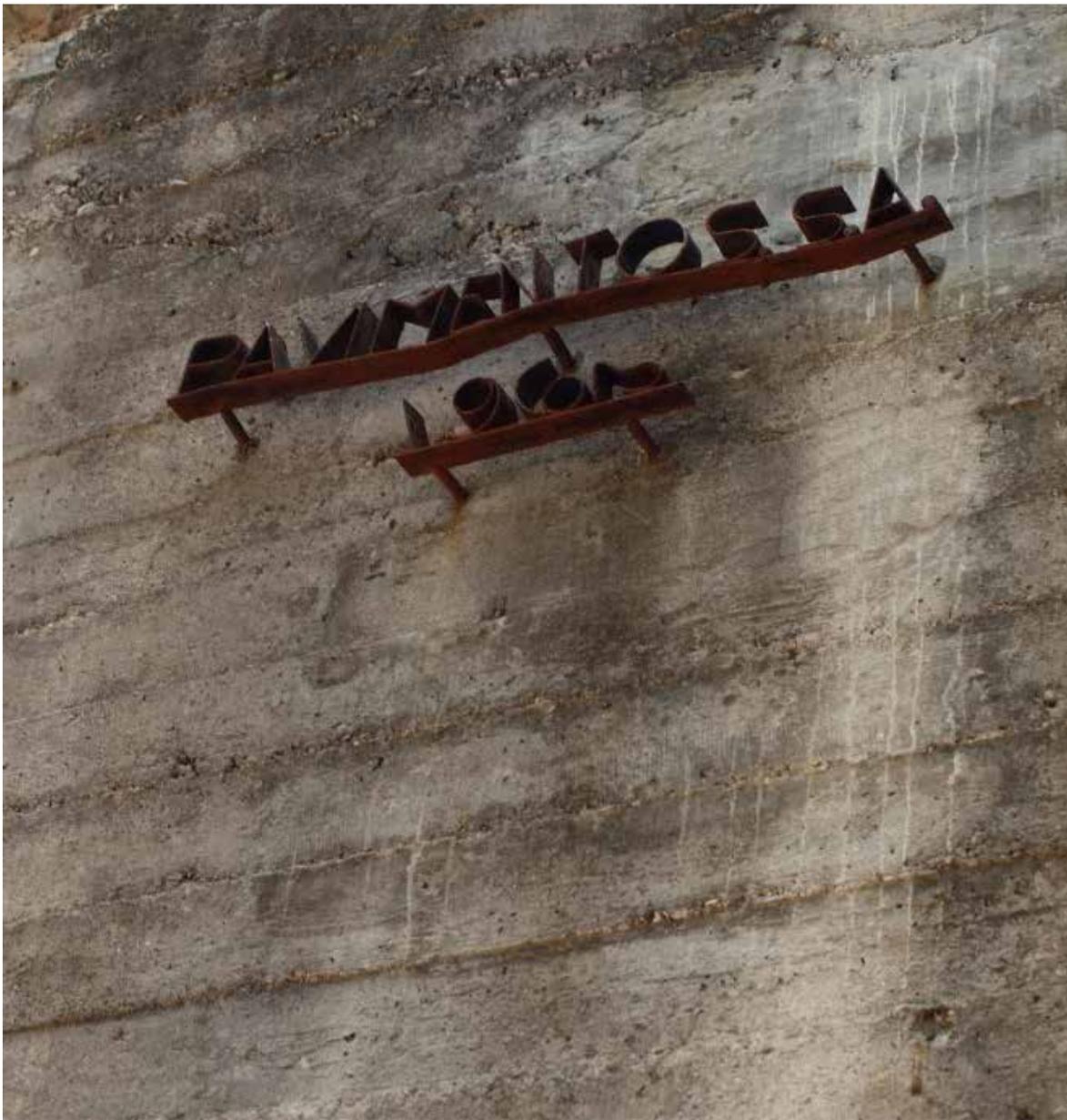
4A	Patio Cumbre	Sobre vía auxiliar (Escape)		1,162.90	4.90	6.60	1,162.00
4	KB-224.1	Chico	Cumbre	994.20	5.50	7.40	943.60
5	KB-224.8	Chico	Cumbre	63.30	5.00	7.00	63.70
6	KB-228.3	Cumbre	Caballo	71.30	6.50	6.70	71.40
7	KB-229.7	Cumbre	Caballo	89.70	6.80	7.10	88.90
8	KB-254.5	Aguaje	Riba	140.50	5.80	6.90	148.35
9	KB-255.1	Aguaje	Riba	30.70	5.30	6.90	35.40
10	KB-273.4	Cuevitas	Rucio	128.20	5.10	6.70	131.10

Notas: a/ Longitudes medidas en sitio en 2013. Fuentes consultadas: Ferrocarril Chihuahua al Pacífico S.A. de C.V. División de Chihuahua, Sierra Tarahumara y Juárez. Horario Número 4, comienza a regir a las 12H. 01M del 23 de octubre de 1978. Ferrocarril Chihuahua al Pacífico S.A. de C.V. División de Chihuahua, Sierra Tarahumara y Juárez. Horario Número 5, comienza a regir a las 12H. 01M del domingo 19 de febrero de 1984.

Después de la inauguración de la línea entre Chihuahua y Topolobampo, en los años 1962 y 1963 se construyeron dos túneles paralelos al túnel de Cumbre, con los números 4 y 5.



Fecha de construcción del Túnel N° 4, 1962-1963 (29-03-2013)



Fecha de construcción del Túnel N° 5, 1963. (29-03-2013)

Con la construcción de estos dos túneles, el viejo túnel de Cumbre recibió su nuevo número 4A y estaba “sobre vía auxiliar (escape)”, mientras que los túneles originales 5 al 9 aumentaron su numeración por uno. Entonces, la línea QA tiene un total de once túneles. Con la rehabilitación de la línea, varios túneles recibieron nuevas entradas y salidas; estas incluyeron extensiones de concreto de unos metros para proteger la vía de derrumbes de rocas, además de que unos portales fueron construidos de concreto y/o mampostería. En unos casos la nueva longitud no corresponde a la indicada en la placa en la entrada/salida de los túneles.



Salida del túnel N° 10, con su extensión para proteger la vía de derrumbes (28-03-2013)



Salidas de los túneles N°. 5, a la izquierda, y del N° 4A Cumbre, a la derecha (29-03-2013)

A manera de conclusión

Existe una gran cantidad de fuentes documentales disponibles en distintos repositorios, para el estudio de los ferrocarriles en México. Sin embargo, mucha de esa documentación fue elaborada con el propósito de informar sobre los avances en la construcción de determinada vía férrea y después fue retomada por diversas instituciones, dependencias o empresas para elaborar impresos informativos o normativos, tales como: guías turísticas, folletos publicitarios, horarios, memorias o reseñas, entre otros, y el caso de la relacionada con el Ferrocarril Chihuahua al Pacífico no es la excepción. Además, en ocasiones las fuentes documentales contienen erratas que se reproducen sistemáticamente y, para verificar su autenticidad, debemos aproximarnos lo más posible a su análisis, para después realizar una o varias visitas a campo para contrastar la información, así como conocer y reconocer todos los datos que tenemos disponibles al respecto.

De esta manera, y después de cuatro viajes a campo a las líneas Q y QA, las dos líneas que integran el sistema del Chihuahua al Pacífico, puedo afirmar que existen un total de cien túneles y, si se toma en consideración el túnel N° 4A Cumbre, el registro alcanza la suma de 101.

Fuentes consultadas

Ferrocarril Chihuahua al Pacífico S.A. de C.V. División de Chihuahua, Sierra Tarahumara y Juárez. Horario Número 4, comienza a regir a las 12H. 01M del 23 de octubre de 1978.

----- División de Chihuahua, Sierra Tarahumara y Juárez, Horario Número 5, comienza a regir a las 12H. 01M del domingo 19 de febrero de 1984.

Secretaría de Obras Públicas, *Memoria de la Construcción del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico*. México, SOP, 1963.

TIERRA FERROVIARIA

Imágenes del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico en el acervo fotográfico del CEDIF

Images of the Chihuahua al Pacific Railroad in the CEDIF photographic collection

Covadonga Vélez Rocha⁵⁸

Una de las líneas más emblemáticas dentro del sistema ferroviario mexicano es la del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico. Su historia y sus paisajes la han convertido en un punto obligado a visitar por turistas nacionales y extranjeros, aunque para algunos es de difícil acceso por la gran lejanía que conlleva trasladarse hasta el punto de partida, que es Chihuahua. Para quienes no han hecho este magnífico recorrido, para los que ya lo hicieron en un día o hasta en una semana y para los interesados en este ferrocarril, puede resultar importante e interesante conocer las imágenes que se resguardan en la fototeca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, algunas de las cuales mostraremos en este artículo. Son útiles para aprender más o simplemente para recordar lo que significa viajar por el tren mejor conocido como El Chepe. De igual modo, para apreciar un poco de su historia, que las propias fotografías se encargan de mostrarnos.

Comienzo este recorrido visual diciendo que, entre los fondos y colecciones que se resguardan en la bóveda climatizada de la fototeca, existe una serie de imágenes que nos muestra algunos aspectos de la línea del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico. En estas fotografías podemos encontrar tres momentos en la historia de la línea, y en esta ocasión nos detendremos en cada uno de manera cronológica. Iniciaremos con un álbum que muestra una parte de la línea, cuatro años antes de ser inaugurada oficialmente.

58 Jefa del Departamento de Fototeca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias. Contacto: cvelez@cultura.gob.mx

El álbum

El álbum lleva por título: *Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, S. A. Inspection Trip, June 28, July 4 and 5, 1957*. Se trata de un registro fotográfico realizado por cuatro personas que hicieron un viaje de inspección de cuatro días por la línea de este ferrocarril. Aseguro que fueron cuatro días, aunque el título no lo señala, porque hay imágenes que muestran que el día 3 de julio también se efectuaron tomas fotográficas.

El grupo de inspección estuvo conformado por Luis García Larrañaga, gerente general en Ciudad Juárez, Chihuahua; Abel Prince F., subgerente en Ciudad Juárez, y los representantes de la consultora estadounidense Coverdale & Colpitts,⁵⁹ Kenneth G. Roeder y John E. Murray. Es importante señalar que en el título se menciona que sólo son cuatro personas las que emprendieron el viaje, pero un pie de foto indica que otra persona más se integró al grupo: L. Escudero Hamilton, representante de la compañía Fairbanks Morse de México⁶⁰.



Este registro consta de 216 fotos tomadas en blanco y negro, impresas en formato 3.5 x 5.5 pulgadas (aproximadamente tamaño postal), acomodadas sobre hojas de cartoncillo negro. Entre cada hoja de cartoncillo hay otra hoja de papel en la que se pusieron los pies de foto de las imágenes, escritos en máquina de escribir; consignan los datos de referencia de las imágenes, con las siguientes características:

1. Están escritos en inglés y buena parte de ellos son extensos.
2. Proporcionan información adicional e importante, que da contexto a las imágenes.

⁵⁹ Coverdale & Colpitts, empresa de los ingenieros consultores de Nueva York, Walter W. Colpitts y Willian H. Coverdale. Véase: John Leeds Kerr, *Destino Topolobampo*, México, Siglo XXI, 2003, p. 11.

⁶⁰ Compañía dedicada a la producción de básculas, bombas, y posteriormente motores eléctricos y generadores. Véase <https://fairbanks-morse.mx/>

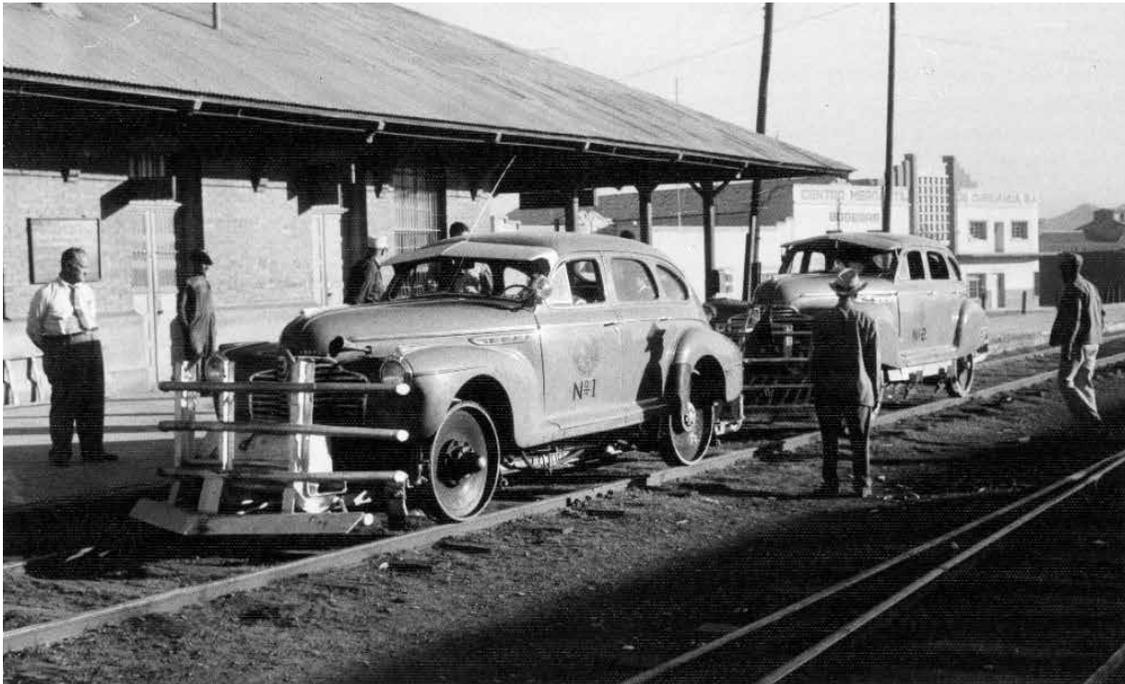
3. Incluyen el nombre del lugar en el que fue tomada la foto.
4. Asientan el kilómetro en el que se ubica el lugar registrado, así como la División a la que pertenece el lugar o la estación. Sólo en la primera foto se despliega el nombre de la División, y en las posteriores se utilizan siglas.
5. Registran la fecha de la toma.



La información aportada en los pies de foto es de gran importancia, ya que la persona que consulte el álbum tiene una idea más amplia sobre el contenido visual de la fotografías y, gracias a que las imágenes se encuentran fechadas, se puede dar un seguimiento puntual al recorrido iniciado en la estación de Chihuahua, el 28 de junio de 1957, cuatro años antes de que el presidente Adolfo López Mateos inaugurara la línea, de manera oficial, el 24 de noviembre de 1961.⁶¹

Dos autos marca Buick del año 1951, marcados con un escudo del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico y con los números 1 y 2, fueron adaptados para que pudieran correr sobre la vía (en lugar de llantas comunes utilizan ruedas de ferrocarril). Al frente también les agregaron un tumba burros metálico, para su protección durante el viaje.

61 Urías, Beatriz, Jaime del Palacio y Andrés Caso Lombardo, *Los ferrocarriles de México, 1837-1987*. México, FNM, 1987, p. 179.

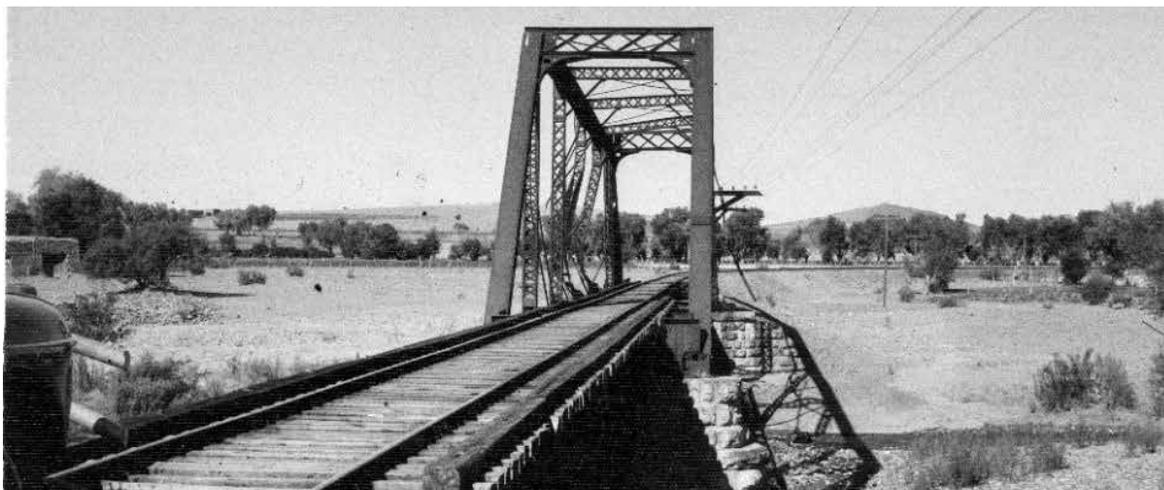


El primer lugar que registraron fue Chihuahua, en donde tomaron más imágenes en comparación con otros centros ferroviarios, por lo que permanecieron más días en ese lugar. El interés de los inspectores se ubicó en tres aspectos: el edificio de la estación, los talleres y parte del equipo rodante: locomotoras diesel, coches de pasajeros, Express, furgones y un cabús.

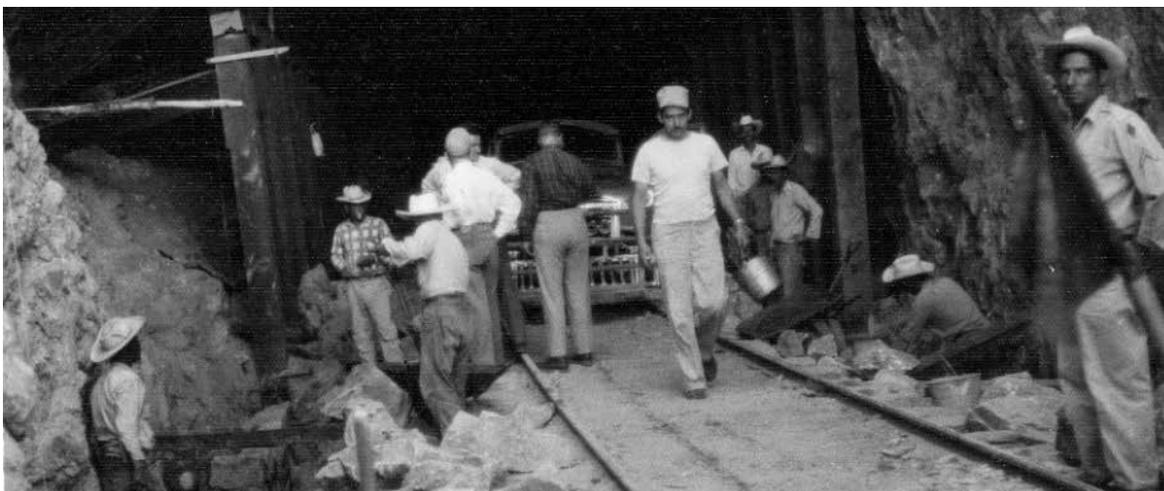


Al emprender el viaje el día 3 de julio, el responsable de tomar las fotografías no capturó ninguna que hiciera referencia al estado de la vía. Al llegar a la primera parada del recorrido,

la estación Tabalopa, lo primero que capturó es su edificio y un gran tanque de agua circular montado sobre columnas de cemento. Continuaron su recorrido hacia Ciudad Juárez, que no se encuentra dentro de la ruta del Chihuahua al Pacífico, pero en donde también realizaron un trabajo de inspección, centrandó su atención en los patios de la estación, las locomotoras de vapor, los talleres, la casa redonda, y los patios.



Los siguientes dos días del recorrido son prolíficos en imágenes. El encargado de tomar las fotos centró su atención en tramos de vía, algunos puentes —en particular uno, cuya armadura se encontraba en mal estado—, casas de sección, estaciones, talleres, equipo rodante, un túnel y una alcantarilla. Los trabajadores ferrocarrileros, específicamente los de vía, aparecen en cuatro imágenes; en una de ellas, una cuadrilla de vía posa para el fotógrafo junto a su armón, en otra los trabajadores se encuentran junto a un furgón volcado a un costado de la vía, otra más al interior de un túnel y, finalmente, otra cuadrilla realiza trabajos de mantenimiento de la vía.



El álbum no contiene un registro tan detallado, sólo muestra aquellos aspectos de la infraestructura de la línea, que los inspectores consideraron importantes de captar.

La inauguración del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico

En su sección Revista Ferronales, el fondo Ferrocarriles Nacionales de México contiene un aproximado de 29 mil fotografías referentes a los ferrocarriles en México, las cuales sirvieron para ilustrar una gran diversidad de artículos de la revista *Ferronales*, que fue el órgano de difusión de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, de junio de 1930 a 1991.

Entre las temáticas que se pueden encontrar al interior de este acervo, encontramos imágenes que hacen referencia a la línea del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, específicamente al evento oficial realizado para la inauguración. Esta serie fotográfica consta de 57 imágenes en blanco y negro, y muestra en detalle lo que fue dicho evento.

La gira del presidente Adolfo López Mateos comenzó días antes por el estado de Chihuahua,⁶² pero las fotografías sólo presentan los distintos actos protocolarios realizados el 24 de noviembre de 1961.



Para llegar a la estación Témoris, lugar designado dentro de la línea del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico para efectuar el acto oficial de inauguración, la comitiva presidencial salió

62 Allouette, Patrick, Guillermo Hernández Orozco, *Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, 1849-2000. Tomo I*, México, UACH, 2010. Colección Textos Universitarios 79, pp. 217-225.

un día antes en cinco trenes, que permitieron mover a todos los invitados y a la prensa, que consignaría tan magno evento. Los trenes contenían en total 37 coches Pullman, uno de ellos denominado Explorador fue el primero en partir, seguido del tren presidencial Olivo y, posteriormente, los otros tres convoyes donde iban los invitados. Cada tren fue llevado por tres locomotoras diésel.⁶³



La comitiva con todos los invitados, pertenecientes a distintos sectores de la sociedad, empresarios y funcionarios de ferrocarriles, pernoctó en Creel y, al día siguiente, 24 de noviembre, partieron hacia la estación Témoris, donde se efectuaría el magno evento. En cuanto llegaron a su destino, el presidente Adolfo López Mateos llevó a cabo el izamiento de bandera, para después dar paso al discurso inaugural y a las palabras de los gobernadores de los estados de Chihuahua y Sinaloa, Teófilo Borunda Ortiz y Gabriel Leyva Velázquez, respectivamente, así como a las de otros funcionarios que acompañaron al mandatario. Aunado a esto, el presidente colocó el último clavo de vía y develó una gran placa conmemorativa en el

63 *Ibid.*, p. 223.

lugar, hecha con base en rieles con letras de acero.⁶⁴ En la comitiva se encontraba el gerente general de Ferrocarriles Nacionales de México, Benjamín Méndez.



Como parte del evento, un miembro del Consejo Supremo de la Tarahumara entregó al presidente Adolfo López Mateos una serie de obsequios de parte de la comunidad.⁶⁵ Termi-

⁶⁴ *Ibid.*, p. 225.

⁶⁵ *Ibid.*, p. 226.

nado el acto inaugural de la línea, los integrantes de la comitiva y los invitados volvieron a los trenes y emprendieron el regreso a sus lugares de origen.



El evento fue reseñado tanto por periódicos nacionales como por extranjeros, sobre todo de Estados Unidos y, por supuesto, también lo hizo la revista *Ferronales*. Gracias a ello, podemos encontrar en el acervo estas imágenes que recrean ese importante evento para el país.

Visitas de los gerentes de FNM por la línea del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico

Años posteriores a la inauguración de la ruta, algunos gerentes la recorrieron, especialmente para la conmemoración del primer año de operaciones de tan importante vía de comunicación.

En la misma sección Revista *Ferronales* y en una carpeta adjunta a la de la inauguración de este ferrocarril, encontramos otra serie fotográfica de un viaje realizado por el licenciado Andrés Caso Lombardo, quien fuera director de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México entre los años 1982-1988, por la ruta del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, con la finalidad de conmemorar el 25 aniversario de la inauguración de esta línea, en el año de 1986.



La amplia serie fotográfica de 76 imágenes en blanco y negro y color, nos muestra distintos momentos del recorrido que realizó el director de FNM con su extensa comitiva, para llegar al punto en donde se llevó a cabo la inauguración por el presidente Adolfo López Mateos. En la comitiva que acompañó al licenciado Andrés Caso Lombardo se encontraban funcionarios de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, entre ellos don José María López Escamilla, además del titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el ingeniero Daniel Díaz Díaz.

En un momento del día 22 de noviembre de 1986, las fotografías permiten ver que los funcionarios ya se encontraban viajando en el tren, específicamente en un coche bar, acompañados por algunos miembros de la prensa. El licenciado Andrés Caso Lombardo y el ingeniero Daniel Díaz Díaz estaban sentados, cada uno de ellos dando instrucciones por radio durante el recorrido.



Antes de llegar hicieron una parada en la estación Divisadero, en el kilómetro 622, para admirar uno de los paisajes naturales más hermosos de nuestro país: el de las Barrancas del Cobre.

Continuaron su viaje rumbo a la estación Témoris, ubicada en el kilómetro 708. Al llegar fueron recibidos por una gran cantidad de funcionarios estatales y personas del lugar, que se dieron cita para la celebración del evento, el cual estuvo dividido en tres partes: izamiento de bandera, develación de la placa conmemorativa y discursos alusivos a la celebración por parte de algunos funcionarios, en especial el del licenciado Andrés Caso Lombardo como director general de Ferrocarriles Nacionales de México, y el del ingeniero Daniel Díaz Díaz, como secretario de Comunicaciones y Transportes. Finalmente, la serie fotográfica muestra algunos aspectos adicionales del evento, sobre todo imágenes de las personas asistentes, así como algunos puntos específicos del paisaje dentro de la ruta de este ferrocarril.



Existe otra serie más pequeña que la anterior, compuesta por 29 fotografías en blanco y negro y color, que muestra la visita de otro de los directores de la empresa, el ingeniero Carlos Orozco Sosa, director de Ferrocarriles Nacionales de México de 1988 a 1991.



La visita del ingeniero Orozco Sosa fue reseñada en pocas imágenes, las cuales muestran su llegada a la estación Divisadero, donde los esperaban funcionarios y personas invitadas. No se especifica el motivo por el cual se encuentran todos reunidos, pero sí hubo un evento protocolario en donde el director de FNM llevó a cabo el discurso oficial.



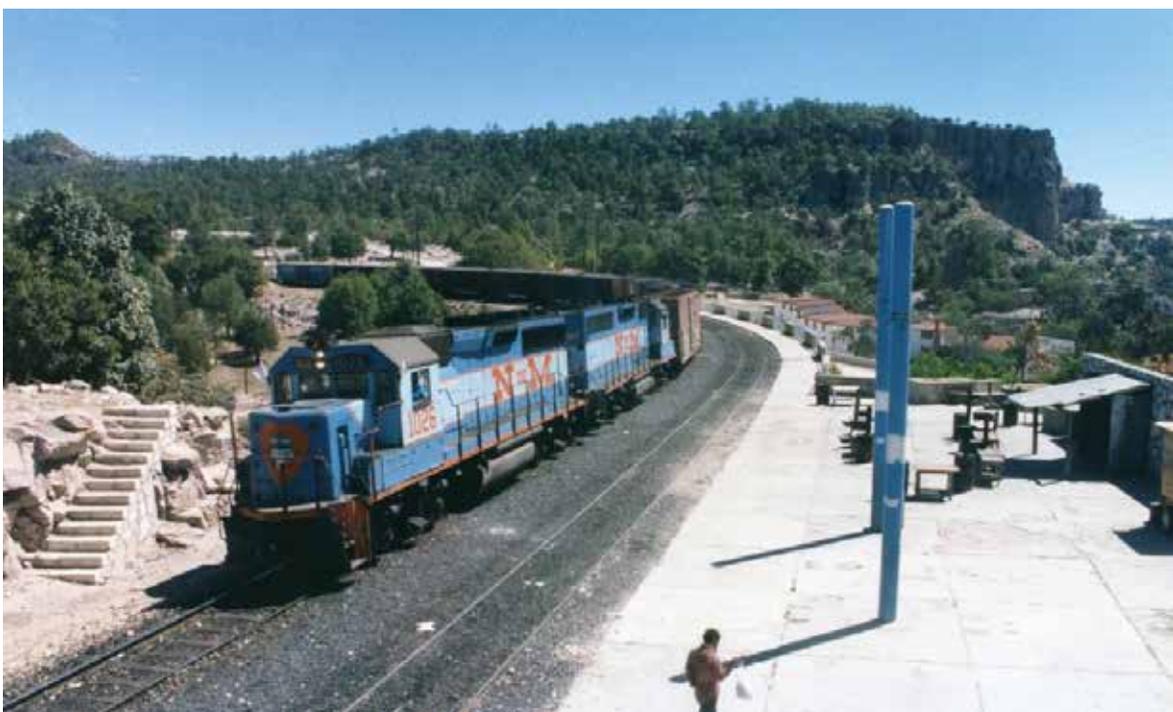
Locomotoras, trenes de carga y pasajeros

Esta última serie fotográfica sobre el Ferrocarril Chihuahua al Pacífico forma parte de un álbum de 200 imágenes, de la colección Donaciones al CEDIF. Las fotografías son de temáticas diversas, como paisajes, puentes, locomotoras, trenes de carga y pasajeros, entre

otros. Alrededor de una docena de fotos muestran específicamente trenes de pasajeros y carga con locomotoras diésel de Ferrocarriles Nacionales de México, marcadas con los números 1026, 9236, 9251, 9401.



Las tomas se enfocaron específicamente en las locomotoras, aunque es posible ver los trenes de carga o pasajeros que están llevando. Otras fotos muestran a estos mismos trenes al pasar por algunos puentes de la ruta. Todas las fotografías son a color.



Bibliografía

Allouette, Patrick, Guillermo Hernández Orozco, *Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, 1849-2000. Tomo I*, México, UACH, 2010. Colección Textos Universitarios 79, 366 pp.

Kerr, John Leeds, *Destino Topolobampo*, México, Siglo XXI, 2003, 272 pp.

Muñoz Félix, Eva, Aída Samaniego Muñoz, *Vivencias ferrocarrileras*, México, Instituto Chihuahuense de Cultura, Gobierno del Estado de Chihuahua, CONACULTA, Culturas Populares e Indígenas, 2006, 108 pp.

Urías, Beatriz, Jaime del Palacio y Andrés Caso Lombardo, *Los ferrocarriles de México, 1837-1987*. México, FNM, 1987, 272 pp.

Fototeca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

Álbum Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, S. A. Inspection Trip, June 28, July 4 and 5, 1957. Colección Donaciones al CEDIF. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura. Álbum sin título. Colección Donaciones al CEDIF. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

TIERRA FERROVIARIA

De los impresos, gráficos y documentos que generó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en materia de ferrocarriles

Printed matter, graphics and documents generated by the Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas on railways

Isabel Bonilla Galindo⁶⁶

El 22 de abril de 1853 se creó el Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio, dentro de la 11ª administración del presidente Antonio López de Santa Anna; fue encabezado por el abogado Joaquín Velázquez de León y se le concibió como el ministerio de la prosperidad material de México, al que se le encomendó la formación de estadísticas y el fomento de todos los ramos industriales, mercantiles y agrícolas; la expedición de patentes y privilegios; la realización de exposiciones públicas de productos de la industria agrícola, minera y fabril; el desagüe de la Ciudad de México; la construcción de los caminos, canales y todas las vías de comunicación de la República, en particular, las relacionadas con los ferrocarriles; así como todas las obras públicas de utilidad y ornato que se hicieran con fondos públicos.

En materia de ferrocarriles, el Ministerio de Fomento expidió y publicó, a partir de ese año y de manera irregular, un cúmulo de documentos, gráficos e impresos, algunos preservados hasta el día de hoy, en los que se resumen las acciones y proyectos ferroviarios del país. En primer lugar, destacan tres convocatorias expedidas en 1853: la primera relacionada con

⁶⁶ Jefa del Departamento de Biblioteca especializada del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias. Contacto: ibonilla@cultura.gob.mx

la construcción de vías férreas para unir a Veracruz con la Ciudad de México, pasando por Puebla y los Llanos de Apam; la segunda referente a los caminos de hierro entre el Puerto de Guaymas y Paso o Presidio del Norte, y la tercera relacionada con un ferrocarril entre México y el Puerto de Santa Ana, en Tamaulipas.⁶⁷

Un año después, en agosto, se publicaron los *Anales del Ministerio de Fomento*, impreso que contenía, entre otra información, la relacionada con las ruedas macizas de metal para carros y máquinas locomotoras inventadas por M. Amable Cavé; los materiales de los caminos de hierro y datos sobre los vagones de seguridad. Así como, la aplicación de la electricidad en los caminos de hierro y la exposición de los diversos sistemas de telegrafía adoptados en los caminos de hierro por M. Regnault.⁶⁸ Además, por esos años se crearon comisiones que elaboraron croquis, mapas y planos con el fin de reconocer la geografía del territorio nacional y proponer políticas públicas para el desarrollo del país que incluían, entre otras materias, la construcción de caminos de hierro. Al mismo tiempo el gobierno federal autorizó al Ministerio para regular la construcción de ferrocarriles y para ello se expidieron decretos que se publicaron bajo la supervisión de dicha institución, tal como sucedió con el impreso que contiene 42 artículos, el cual sustenta la concesión que se otorgó al empresario Antonio Escandón.⁶⁹

Incluso, en 1857, el ministro de Fomento Manuel Siliceo presentó la publicación de la primera *Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana*,⁷⁰ la cual resume las acciones que se desarrollaron durante su gestión. En materia de caminos de hierro, por ejemplo, se atiende el asunto de la construcción del ferrocarril Veracruz-Río San Juan o la concesión dada a Jorge Hammeken para construir una vía férrea de la plaza de Armas de la Ciudad de México a la villa de Tacubaya.⁷¹ En efecto, este impreso permitió conocer cuáles eran las preocupaciones que se atendían en materia ferroviaria. Sin embargo, la continuidad de los proyectos y la im-

67 *Biografía del señor Joaquín Vázquez de León escrita por el ingeniero de Minas Santiago Ramírez*. México, Oficina tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885, en https://mexicana.cultura.gob.mx/es/repositorio/detalle?id=_suri:D-GB:TransObject:5c95763b7a8a0230b7329d88

68 Para más información ver el apartado relacionado con la conservación del hierro, que se encuentra en los *Anales del Ministerio de Fomento: obras públicas, mejoras materiales, colonización, descubrimientos, inventos y perfeccionamientos hechos en las ciencias y las artes, útiles aplicaciones prácticas*, que pueden ser consultados en <http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1080047606/1080047606.html>

69 *Decreto expedido por el presidente interino constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed: que en uso de las facultades de que me hallo investido, he tenido a bien decretar lo siguiente: Art. 1º D. Antonio Escandón tiene privilegio exclusivo para la construcción y explotación de un camino de fierro, desde el puerto de Veracruz en el Golfo mexicano, hasta Acapulco ó cualquier otro puerto que elija del Mar Pacífico, sin que pueda impedir la del camino particular de la capital del estado de Guanajuato a la del de Querétaro, según el decreto de 1º de junio de 1857*, México, Palacio Nacional de México, 1861, 16 p.

70 La Constitución de 1857, en su artículo 98 ordena que los Secretarios de Despacho den anualmente un informe al Congreso de la Unión, acerca del estado que guarda el ramo, para más información ver los documento justificativos correspondiente a la primera parte de esta memoria, que trata de obras públicas en sus apartados 8-25. Para más información ver *Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana* por Manuel Siliceo, México, Imp. V. García Torres, 1857, disponible en <http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1080044296/1080044296.html>

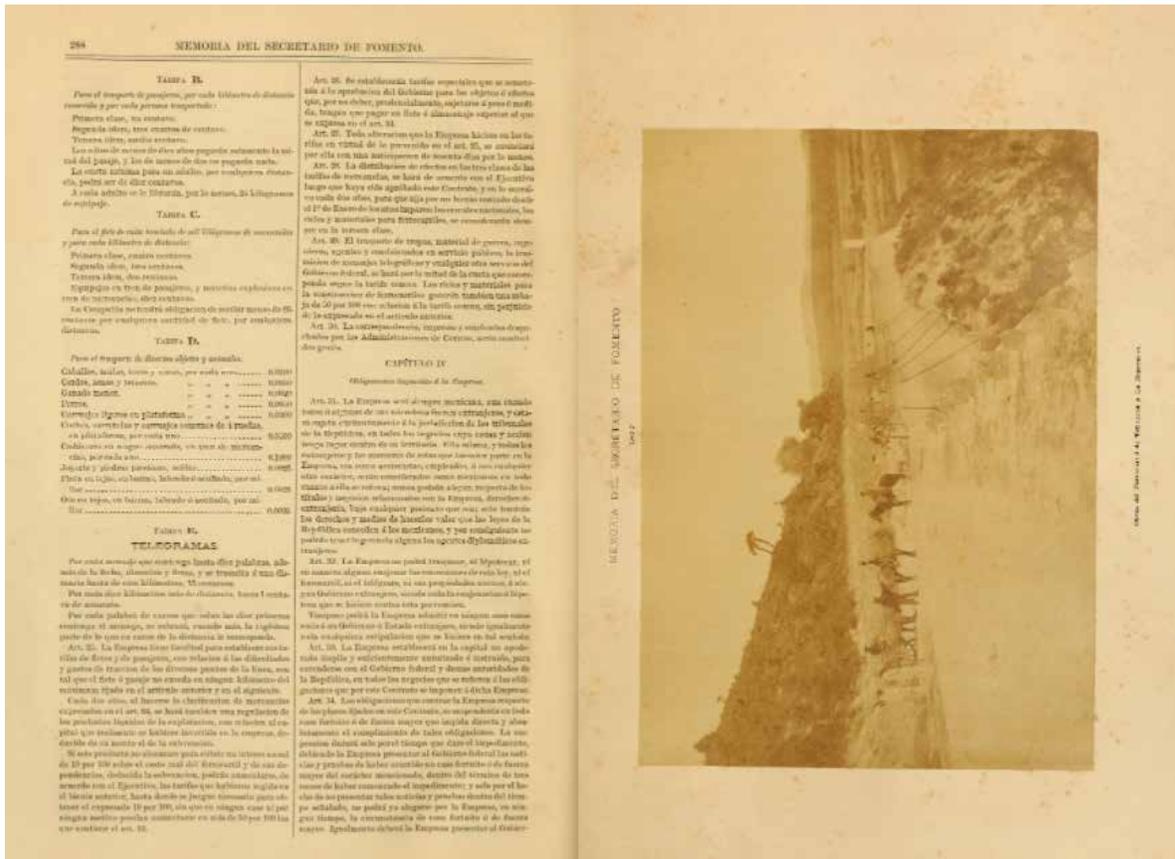
71 “Documento número 12”, en *Memoria de la Secretaría de Estado... 1857*, disponible en http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1080044296/1080044296_049.pdf

presión de las Memorias se interrumpió debido, entre otras cosas, a la inestabilidad política y económica que se vivía, y no fue sino hasta nueve años después, durante la gestión de Luis Robles Pezuela, ministro de la Regencia, cuando se entregó la segunda Memoria instructiva y una reseña de los trabajos de Fomento, la cual se publicó en 1866, durante el Segundo Imperio. Un año más tarde, al restablecerse la República, se nombró a Blas Balcárcel nuevo ministro de Fomento y fue durante esa época que se entregó una Memoria impresa en 1870, cuyo periodo cubrió del 1 de julio de 1868 al 30 de junio de 1869.⁷² Ahí se reportaron un total de 347.328 kilómetros de vías férreas construidas, de las cuales 186.278 correspondían a la línea México a Veracruz con su ramal a Puebla, de la empresa Ferrocarril Mexicano. Aunado a esas publicaciones se imprimieron leyes, decretos e informes que sirvieron para reglamentar la construcción de ferrocarriles.

Más tarde, en febrero de 1877, se expidió un nuevo decreto en el que se estableció que el Ministerio de Fomento tendría la obligación de publicar mensualmente los *Anales del Ministerio de Fomento de la República Mexicana*, los cuales debían incluir los informes y documentos que presentaran las comisiones científicas nombradas oficialmente; los datos estadísticos que debieran reunirse; las cartas y planos que se juzgasen indispensables para la geografía, la estadística nacional y para el conocimiento de los trabajos que emprendiera el gobierno federal o los particulares de los estados; incluso la legislación vigente en materia de ferrocarriles. Así como, una memoria en la que se resumieran las acciones de la Secretaría. De esta manera, la *Memoria de Fomento*, impresa en 1877 bajo la administración de Vicente Riva Palacio, en su Capítulo III consignó lo relativo a los ferrocarriles. En ella se incluyó información vinculada a la concesión, construcción y reglamentación del Ferrocarril Mexicano; de Veracruz a Medellín; de Mérida a Progreso; de México, Toluca y Cuautitlán; los del Distrito Federal, entre otros; además, del proyecto del Ferrocarril Tehuacán a Esperanza, en el estado de Puebla, que realizó el ingeniero Mariano Téllez Pizarro.⁷³

72 *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana presenta al Congreso de la Unión, correspondiente al año transcurrido del 1o. de julio de 1868 al 30 de junio de 1869.* México: Imp. del Gobierno, en palacio, 1870, disponible en <http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1080047201/1080047201.html>

73 *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, Vicente Riva Palacio, México, Secretaría de Fomento, Colonización e Industria, 1877,* en <https://archive.org/details/memoriapresentad00mexi/page/288/mode/2up>



En otras palabras, desde ese año se registró un incremento en la impresión de textos, publicaciones periódicas, fotos y planos que se relacionaron con el tema ferroviario y con su regulación. En efecto, el 1 de julio de 1883 se expidió el primer *Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles*, que en su artículo 2° señaló que:

“...toda empresa que hubiere obtenido autorización para construir un ferrocarril, está obligada a presentar a la Secretaría de Fomento, antes de empezar los trabajos de construcción, dos ejemplares de los planos respectivos al trayecto... planos especiales de las estaciones, viaductos, puentes, túneles y demás obras comprendidas en la denominación de obras de arte... planos especiales de las obras que hubieren de efectuarse en el mar, en los ríos y en las orillas de ellos; de los diques, de las escolleras, esclusas y faros...”⁷⁴

Además de los documentos con los detalles de los proyectos, de los contratos e incluso de las modificaciones de construcción; los avances de las obras con fotografías que dieran cuenta de los mismos;⁷⁵ los estatutos y actas de las Juntas directivas de las compañías; sin

74 *Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles...*, p. 6.

75 Una vez concluido el registro, las imágenes se entregaban a las compañías en álbumes perfectamente ordenados, mismos que eran enviados a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, junto con los informes que ofrecían una descripción detallada del avance de las obras de construcción de las diferentes líneas férreas instaladas en el país. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Ley sobre ferroca-*

olvidar los aspectos técnicos que incluían los registros foliados con los datos de las locomotoras y equipo puesto en servicio; los estados financieros que comprendían los balances y recursos económicos de la empresa; los desgloses de los trabajadores, reportes de accidente, los informes que contenían detalles de la maquinaria y equipo importado, entre otros. En paralelo, los inspectores y funcionarios de la dependencia supervisaron las obras y elaboraron informes en los que se resumían los avances en la construcción de vías, horarios, tarifas y toda reglamentación útil para la regulación de los ferrocarriles, siempre en coordinación con otras dependencias de la Administración Pública y de las propias empresas concesionarias.

De hecho, con el *boom* de los ferrocarriles se incrementó no sólo la cantidad de documentos oficiales generados en esa materia, sino también el poder de la Secretaría de Fomento. De esta manera, entrada la década de 1890, el presidente Porfirio Díaz decidió transformar la Administración Pública Federal con el argumento de que era necesario aligerar las funciones de dicha dependencia, aunque al parecer la verdadera razón era restarle presencia y equilibrar su poder para que no le hiciera contrapeso, ya que por esos años dicha Secretaría concentraba las carteras más importantes en el país.

El 13 de mayo de 1891, el presidente Díaz expidió el decreto con el cual se dividió la Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio que abandonó en su título y en sus funciones las antiguas materias que le atañían, pero que siguió desempeñando funciones respecto a una amplia diversidad de materias: agricultura, terrenos baldíos, colonización, minería, propiedad mercantil e industrial, privilegios exclusivos, pesas y medidas, operaciones geográficas, meteorológicas y astronómicas; observatorios, cartografía, viajes y exploraciones científicas: exposiciones y estadística general y, por el otro, nació la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas con un marcado carácter de modernidad, asumiendo atribuciones que le fueron retiradas a la de Fomento, para concentrar todas las materias relativas a las comunicaciones, los transportes y obras públicas, a las que se adicionaron nuevas tareas vinculadas con la modernización del país y asociadas al progreso científico y tecnológico.⁷⁶

Desde el momento de su creación, la nueva Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas abarcó lo relativo a: correos interiores, vías marítimas de comunicación, telégrafos, teléfonos, obras portuarias y faros; los monumentos públicos y las obras de utilidad y ornato; carreteras y calzadas; puertos, ríos, puentes, lagos y canales; obras en los palacios Nacional y de Chapultepec y del desagüe del valle de México, sin olvidar a los ferrocarriles y su regulación, que cobraron importancia al finalizar el siglo XIX.

En efecto, a partir de ese año se estableció que la Segunda sección de dicha dependencia tendría entre sus atribuciones la de elaborar los impresos que compilaran los datos estadísti-

rriles, México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1899, pp. 52-53. Para más información ver Covadonga Vélez Rocha, "Registros fotográficos de las compañías ferroviarias en México", en *Mirada ferroviaria*, Revista digital del CNPPCF, núm. 5, mayo-agosto 2008, https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/adjuntos/mirada_ferroviaria_5_digital.pdf

76 Omar Guerrero, Jaime del Palacio, José Odilón, Manola Ruiz, "Crónica de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 1891-1991", en *Revista de Administración Pública*, número 79, Sector Comunicaciones y Transportes. México, Instituto de Administración Pública, A. C., 1991, p. 95.

cos de ferrocarriles, continuando las series que había comenzado la Secretaría de Fomento. El primer *Álbum de Ferrocarriles* editado por dicha dependencia se diferenció de los anteriores por contener no sólo el listado de las compañías ferroviarias, sus tarifas, leyes y recorridos, sino también los datos que hacían referencia a la caducidad de concesiones.⁷⁷ A partir de 1891 y hasta 1913 se publicaron las *Memorias* de la SCOP, que contenían el detalle de los trabajos y la situación de cada empresa, las subvenciones y obligaciones del gobierno, así como las disposiciones, reglamentos y tarifas. En 1895 se editó la primera *Reseña Histórica de los Ferrocarriles de Jurisdicción Federal*, la cual incluyó para cada una de las empresas, y a diferencia de las otras publicaciones, una cronología en la que se resumían las concesiones que se les entregó, el desempeño operativo de la empresa, los itinerarios y un mapa con el detalle de la ruta.

Durante el período que va de 1898 a 1910 el gobierno porfiriano modificó la política ferroviaria y, para ello, se ajustó al plan del secretario de Hacienda José Yves Limantour, que tuvo como propósito reducir el poderío de las grandes compañías, así como frenar la serie de fusiones y de absorción de las empresas chicas por las grandes. De esta manera, la Secretaría de Hacienda, en coordinación con la SCOP, impulsó la publicación de la Ley sobre Ferrocarriles que se publicó el 29 de abril de 1899.

“En resumen, por esta ley los ferrocarriles quedaban sujetos a los poderes federales en cuanto a las materias siguientes: contribuciones o impuestos de cualquier género sobre las vías férreas y sus dependencias; cumplimiento de las obligaciones impuestas a la empresa por la concesión o disposiciones federales; caducidad total o parcial de la concesión; expropiación por causa de utilidad pública; tarifas; reglamentos generales del servicio; construcción y reparación de las obras; delitos contra la seguridad, integridad o explotación de estas; choques o descarrilamientos; violación de las leyes o reglamentos fiscales; violación de correspondencia; hipotecas y gravámenes, que deberían registrarse en la Ciudad de México; todas las cuestiones que afecten la propiedad de la vía, etc. Al promulgarse la ley de ferrocarriles, el gobierno estuvo en posibilidad de hacer racional el otorgamiento de subvenciones y de controlar el funcionamiento de las empresas. En la construcción de ferrocarriles de importancia principal se habría de poner a prueba la capacidad del régimen para dirigir la política ferroviaria”.⁷⁸

Cierto es que la SCOP, ahora Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ha tenido un papel fundamental en la regulación, supervisión, construcción y administración de los ferrocarriles mexicanos y que los documentos de archivo, gráficos –fotos y planos–, e impresos que generó y genera, y que se encuentran en los distintos repositorios de nuestro país, dan constancia de ello. De hecho, ha sido una de las Secretarías de Estado que se han reorganizado, a lo largo de sus 130 años de vía, al reestructurarse la Administración Pública Federal, tal como sucedió en 1917 al promulgarse la Ley de Secretarías; en 1934 al expedirse la tercera

77 *Álbum de los ferrocarriles correspondiente al año 1891: comprende datos generales relativos a los años anteriores a contar desde el año de 1873*, México, Tip. de la Oficina Imp. de Estampillas, 1893.

78 Francisco Calderón, “Los Ferrocarriles”, en Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México. Vida económica...*, p. 574.

Ley de Secretarías, en la que se puntualizaron sus funciones y se determinó en el Capítulo I lo relativo a los ferrocarriles; o en 1958, cuando abandonó lo concerniente a las Obras Públicas y se ciñó a las comunicaciones y transportes, en tanto que la rama desprendida dio origen a la Secretaría de Obras Públicas, sólo por mencionar algunos de los momentos que marcaron su historia.

Podríamos continuar enumerando las acciones que realiza y enlistando la gran variedad de documentos que produce, pero prefiero que sea este texto una invitación para acercarse a los diversos impresos que se editaron, publicaron, autorizaron o expidieron por parte de dicha institución y que ahora tenemos la fortuna de resguardar en el Centro de Documentación.

Referencias bibliográficas

Álbum de los ferrocarriles correspondiente al año de 1891: Comprende datos generales relativos a los años anteriores, a contar desde el año de 1873. México, Tipografía de la Oficina Impresora de Estampillas, 1893, i-xiv p. + 434 p. + 2 estados despls.- Enc. Hol.

Álbum de ferrocarriles formado por el ingeniero Leandro Fernández, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, con motivo del Centenario de la iniciación de la Independencia. México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1910, 61 planos a color.

Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Cuarto año.- Segundo trimestre.- Núm. 14.- abril de 1905. México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1906, 1 h. + 262 p. + 6 planos despls. + 4 estados despls.+ 11 ilustrs.- Enc. Mestiza

Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Cuarto año.- Tercer trimestre.- Núm. 15.- julio de 1905. México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1907, 1 h. + 50 p. + 25 planos y dibujos despls.+ 5 ilustrs.- Enc. Mestiza

Biografía del señor Joaquín Vázquez de León escrita por el ingeniero de Minas Santiago Ramírez, México, Oficina tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885.

Calderón, Francisco R. “Los ferrocarriles”, en Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México. El Porfiriato: vida económica*, Tomo 1, 2ª. edición. México, Hermes, 1974, pp. 483-634.

Decreto expedido por el presidente interino constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed: que en uso de las facultades de que me hallo investido, he tenido a bien decretar lo siguiente: Art. 1º D. Antonio Escandón tiene privilegio exclusivo para la construcción y explotación de un camino de fierro, desde el puerto de Veracruz en el Golfo mexicano, hasta Acapulco ó cualquier otro puerto que elija del Mar Pacífico, sin que pueda impedir la del camino particular de la capital del estado de Guanajuato a la del de Querétaro, según el decreto de 1º de junio de 1857. México, Palacio Nacional de México, 1861, 16 p.

Guerrero, Omar, Jaime del Palacio, José Odilón, Manola Ruiz, “Crónica de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 1891-1991”, en *Revista de Administración Pública, número 79, Sector Comunicaciones y Transportes.* México, Instituto de Administración Pública, A. C., 1991.

Secretaría de Fomento, Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes, Decreto número sobre caminos de fierro arreglada en el archivo de la Secretaría de

Fomento, t. III, años 1879 y 1880. México, Oficina Tip. De la Secretaría de Fomento, 1885.

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

_____, *Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles.* México, Imp. de la Secretaría de Fomento, 1883, 68 p.- Rúst.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Breve historia del Ferrocarril Chihuahua – Pacífico.* México, SCOP, 1981, 77 pp.

_____, *Ley sobre ferrocarriles.* México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1899.

_____, *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas de la República Mexicana, Lic. Leandro Fernández: Corresponde al periodo transcurrido de 1° de julio de 1907 a 30 de junio de 1908.* México. _____, *Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1956-1957), (1957-1958) y resumen del sexenio (1953-1958).* México, Talleres Gráficos de la Nación, s.n.p., 1958.

_____, *Reseña histórica y Estadística de los Ferrocarriles de Jurisdicción Federal. Desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894.* México, Imp. y Lit. de Díaz de León Sucs., Sociedad Anónima, 1895, 158 p.- planos y estados.- 1 plano despl.- Enc. Mestiza.

_____, *Reseña histórica y Estadística de los Ferrocarriles de Jurisdicción Federal. Desde el 1° de enero de 1900 hasta el 31 de diciembre de 1903.* México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos Federales, 1905, 313 pp. - planos y estados.- 1 plano despl.- Enc. Mestiza.

CRUCE DE CAMINOS

Un nuevo hogar para los menonitas de la Vieja Orden

A New Home for the Old Colony Mennonites

Lucero García Reyna⁷⁹

Resumen

A propósito de la celebración del 60 aniversario de la inauguración del Ferrocarril Chihuahua Pacífico, este artículo intenta presentar un acercamiento a un pequeño encuentro de dos mundos que inició en 1922, cuando un grupo de menonitas procedente de Canadá llegó en tren para establecerse en el estado de Chihuahua. Aunque los menonitas no solamente se quedaron en este estado, pues después de esta fecha migraron a otros lugares, en este artículo se hablará exclusivamente del grupo que llegó a San Antonio de Arenales, hoy Ciudad Cuauhtémoc. De esta manera, se expondrá brevemente quiénes son los menonitas y por qué su forma de vida es tan peculiar, para después hacer un breve relato de la historia de la estación de San Antonio de Arenales. Finalmente, se explicarán las razones por las cuales este grupo llegó a nuestro país, así como las consecuencias de la decisión de comprar y ocupar estas tierras.

Palabras clave: menonitas, colonias, San Antonio de Arenales, Ferrocarril de Noroeste, grupos culturales.

Abstract

Regarding the celebration of the 60th anniversary of the inauguration of the Chihuahua Pacific Railroad, this article tries to present an approach to a small meeting of two worlds that began in 1922, when a group of Mennonites from Canada arrived by train to settle in the Chihuahua state. Although the Mennonites not only stayed in this state, since after this date they migrated to other places, this article will talk exclusively about the group that arrived in San Antonio de Arenales, today Ciudad Cuauhtémoc. In this way, it will be briefly explained who the Mennonites are and why their way of life is so peculiar, and then a brief account of

⁷⁹ Doctora en Historia por el Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. Contacto: lula35@gmail.com

the history of the San Antonio de Arenales station will be made. Finally, the reasons why this group came to our country will be explained, as well as the consequences of the decision to buy and occupy these lands.

Keywords: Mennonites, colonies, San Antonio de Arenales, Ferrocarril de Noroeste, cultural groups.

Los menonitas

Los menonitas son un grupo religioso anabaptista, cuyos orígenes se remontan a la Reforma protestante del siglo XVI.⁸⁰ Reciben su nombre de un sacerdote católico holandés que se convirtió al anabaptismo, llamado Menno Simons, quien en 1536 fijó los principios de su movimiento religioso, los cuales incluían oposición a: el bautismo para los bebés y niños, el pago de indulgencias, el sistema monástico, el reconocimiento del Papa como autoridad eclesiástica, el ayuno, la confesión, la adoración de los santos, el celibato del clero, las peregrinaciones, el apoyo a cualquier movimiento armado y el servicio militar. En ese sentido, sus seguidores, bautizados únicamente como adultos, debían llevar una vida pacífica y simple, separada del mundo terrenal para evitar caer en pecado.⁸¹

Por estas razones y con el objetivo de llevar una vida lo más cercana posible a las enseñanzas de Cristo, las agrupaciones menonitas establecen gobiernos locales e independientes y mantienen sus propios medios lingüísticos, educativos y culturales. Consideran que el acercamiento a otras sociedades puede llevar a la asimilación y abrogación de sus costumbres, por lo que prefieren mantenerse alejados de los demás.⁸²

Así, con el objetivo de proteger sus costumbres y poner en práctica su estilo de vida sin interferencia del Estado, la historia de los menonitas se ha caracterizado por las migraciones repetidas de los miembros de los grupos más conservadores. En el caso que nos ocupa, el grupo de los menonitas de la Vieja Orden u Altkolonier ha migrado de Polonia (1534-1789) a Ucrania (1789-1874) y luego a Canadá (1874-1922), pues los gobiernos de dichos países terminaron por liberalizar las concesiones que les otorgaron en un inicio, relativas a la exención del servicio militar y al derecho de tener sus propias escuelas.⁸³ En Canadá, a partir de la Primera Guerra Mundial, las autoridades expidieron nuevas leyes estatales que prohibieron la existencia de las escuelas privadas de los menonitas, así como disposiciones que los obligaban a prestar servicio en el ejército. Por lo tanto, los grupos más conservadores decidieron buscar, como era habitual para ellos, un nuevo lugar donde establecerse y, como se verá más adelante, escogieron tierras del estado de Chihuahua para formar su nuevo hogar.

80 Entrevista a Lisa Wolf, realizada por Lucero García el 11 de julio de 2013.

81 Luis Aboites, "Presencia menonita en México", en María Elena Ota (coord.), *Destino México: un estudio de las migraciones internacionales a México, siglos XIX y XX*, Vol. II, México, COLMEX, 1993, p. 3; Harry Lowen y Steven M. Nolt, *Through Fire and Water*, Scottsdale Pensilvania, Herald Press, 2010, pp. 95-103; J.C. Wenger, *¿Cómo surgieron los menonitas?* Pensilvaia, Herald Press, 1979, p. 51.

82 Victor Hugo Morales Meléndez y Luis Ricardo López Figueroa, "La política de la inmigración de México. Interés nacional e imagen internacional", en *Foro Internacional*, No. 1, 1999, pp. 65-92.

83 Estas fechas marcan los años en que llegaron los menonitas y emigraron los miembros de los grupos más conservadores.

San Antonio de Arenales y su estación de ferrocarril

El último día del siglo XIX, el 31 de diciembre de 1899, la historia de San Antonio de Arenales, un rancho chihuahuense perteneciente a la Hacienda Bustillos, cambió para siempre al inaugurarse la estación de ferrocarril que llevaba el mismo nombre.⁸⁴ Y aunque este hecho marcó el rumbo económico de este lugar, originalmente no estaba contemplado que el trazo del Ferrocarril del Noroeste pasara por ahí, sino por el centro minero de Cusihuariáchic, tal como se hizo en el reconocimiento del terreno y en el levantamiento de planos que se elaboró al constituirse en 1897 la compañía del Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico.⁸⁵ En 1898, con la reglamentación para las concesiones a empresarios norteamericanos para la construcción de las líneas México-Paso Norte, México-Manzanillo y México-Nuevo Laredo, con el objetivo de comerciar desde el norte de México hacia el Pacífico, se orientó la terminación de los tramos faltantes del ferrocarril de Chihuahua para conectar a la capital del estado con el noroeste.⁸⁶ Tal como lo menciona Aboites:

Esa línea férrea, construida entre 1899 y 1905 por una compañía norteamericana vinculada a capitales locales, apuntaló la vieja ruta que había unido por lo menos desde el siglo XVII a la ciudad de Chihuahua con la extensa zona de lomeríos y sierras situada al oeste de la capital del estado. Allí habían coexistido las misiones jesuitas con ranchos y haciendas de españoles y criollos con minerales grandes y pequeños explotados por una población dispersa...⁸⁷

Así, el 15 de julio de 1899 se inauguró la sección del ferrocarril que iba de Chihuahua a las poblaciones de Santa Isabel y San Andrés.⁸⁸ De ahí la línea seguiría hacia Cusihuariáchic, pero al parecer la decisión de cambiar de rumbo fue tomada sobre la marcha, y se hizo por dos razones. La primera es que la situación minera en Cusi no era del todo buena, pues en 1890 un incendio terminó con las instalaciones de la principal compañía y para 1900 este escenario no había mejorado del todo.⁸⁹ La segunda se debe al crecimiento de la Hacienda ganadera Bustillos, cuyos dueños eran los Zuloaga, una de las principales familias de hacendados porfirianos del estado. Gracias a un aumento en producción de bienes ganaderos y agrícolas, la familia ordenó a finales del siglo XIX la construcción de un almacén en San Antonio de Arenales. “Granos y ganado se embarcaban y desembarcaban en este punto, lo cual apareció como la justificación primera para el establecimiento de la estación del tren”.⁹⁰

Fue la misma casa Zuloaga la que escogió este lugar como el más adecuado para el embarque de su ganado y demás productos del latifundio. Aunque la línea del Ferrocarril del Noroeste había instalado por lo menos tres puntos de embarque para todos los bienes que se producían en la hacienda, el más importante era San Antonio.⁹¹ “Y en efecto, la estratégica

84 Juan Ramón Camacho, *Un pueblo del centenario: Cuauhtémoc, Chih*, México, Doble Hélice, 2010, p. 9

85 *Ibid*, p. 10

86 Rodolfo Torres, *Crónicas Cuauhtémenses*, México, Sociedad de Estudios Históricos de Cuauhtémoc “Victoriano Díaz”, 2007, p. 56

87 Luis Aboites, *op cit*, 1992, p. 11

88 Juan Ramón Camacho, *op cit*, p. 10

89 Luis Aboites, *op cit*, 1992, p. 11

90 Juan Ramón Camacho, *op cit*, p. 45

91 Luis Aboites, *op cit*, 1992, p. 11

colina de San Antonio de Arenales les permitió a los mayordomos y caporales de la hacienda supervisar desde lo alto y por muchos kilómetros a la redonda el movimiento del ganado vacuno destinado a ser embarcado para los mercados del país o del extranjero”.⁹² Además, fue una base importante para el movimiento de pasajeros, pues gente de los poblados cercanos, incluido CusiHuariáchic, acudía a tomar el tren a esa estación. De hecho, no fue sino hasta el 8 de octubre de 1911 que el entonces gobernador del estado, Abraham González, inauguró el ramal del ferrocarril que conectaba a este centro minero con San Antonio de Arenales.⁹³

Y entonces, gracias al arribo del ferrocarril que enlazaría a Chihuahua con el Pacífico, el poblado de San Antonio de Arenales comenzó a crecer y se convirtió en un nudo comercial importante de la región. Sin embargo, pasada la Revolución, la Hacienda Bustillos quedó en la ruina pues la familia Zuloaga “ligó su destino a la suerte militar y política de Villa”⁹⁴ y debido a las exigencias de la lucha armada, perdió su producto máspreciado: el ganado. A principios de los años veinte “la hacienda era entonces un páramo gigantesco, ocupado solamente en una mínima parte por la agricultura y por el casco de la hacienda. Y sus dueños, los Zuloaga, buscaban nuevos caminos para su heredad”.⁹⁵ Además, el porvenir del latifundio se encontraba amenazado por las demandas agraristas que, con base en la Ley de Ejidos y Reglamento Agrario, buscaban dotar de tierras y ampliar los ejidos de los agricultores que se encontraban establecidos en San Antonio de Arenales.

Y en este contexto, apareció en el panorama un grupo canadiense de menonitas de la Viaje Orden, el cual buscaba comprar tierras en otro país para conservar su forma de vida tradicional. Y San Antonio de Arenales les pareció un lugar ideal para establecerse por varias razones, una de las cuales fue que estas tierras estaban situadas junto a la línea del ferrocarril, lo que significaba comunicación con la frontera y, por lo tanto, un viaje relativamente fácil y económico desde Canadá.

Chihuahua, el lugar ideal

De acuerdo con Andrea Dyck, existen dos explicaciones de por qué los menonitas decidieron organizar un primer viaje para venir a México.⁹⁶ Según la versión inicial, durante un viaje a Sudamérica la delegación se encontró con el cónsul mexicano en Buenos Aires, quien les manifestó que las condiciones políticas y económicas de México eran mucho más favorables de lo que se imaginaban. La segunda versión establece que un representante del gobierno mexicano, Daniel Salas López, se acercó a los menonitas de la provincia de Saskatchewan en 1920, cuando aún estaban negociando con el gobierno de Canadá una solución a los problemas de las escuelas y el servicio militar.

92 Pedro Castro, *Ciudad Cuauhtémoc, Chihuahua. Crónica de su fundación*, México, CONACULTA/Universidad Autónoma Metropolitana, 2000, p. 25

93 Lorenza Verónica Pérez, “Del rancho de San Antonio de los Arenales a Ciudad Cuauhtémoc” en *Correo del norte*, Edición especial Cuauhtémoc, septiembre de 2008, p. 1.

94 Pedro Castro, *op cit*, p. 24.

95 *Ibid*, p. 30.

96 Andrea Dyck, “And in Mexico we found what we had lost in Canada”, en *ProQuest Dissertations and Theses: The Humanities and Social Sciences Collection*, Canadá, Universidad de Winnipeg, 2007, pp. 5-6.

De cualquier forma, lo cierto es que los primeros menonitas que enviaron una delegación exploratoria a México en 1920 fueron los Altkolonier, que habitaban la región de Hague-Osler, en la provincia de Saskatchewan. Y desde ese primer momento, comenzaron a plantear la posibilidad de recibir una carta de concesiones de parte del gobierno mexicano con las libertades que consideraban les ayudarían a mantener su estilo de vida tradicional.⁹⁷ Por esta misma razón, a principios de 1921 se formó una segunda delegación que visitó México, la cual contó con representantes de las comunidades interesadas en migrar.⁹⁸ Cabe señalar que “la empresa del Ferrocarril del Noroeste, que veía el establecimiento de los menonitas en Chihuahua como de mucho beneficio para el futuro de su negocio, proporcionó a Wiebe y los menonitas encargados de inspeccionar los terrenos un vagón pullman con pasajes gratis para el viaje de Canadá a México”.⁹⁹

Estos menonitas llegaron a El Paso, Texas, el 28 de enero de 1921, donde se les unió Daniel Salas López como su intérprete. Cinco días más tarde, el grupo entró a México por Nogales, Arizona, y desde ese momento, se dedicó a inspeccionar algunos terrenos en los estados de Sonora, Sinaloa, Nayarit y Jalisco. No obstante, ninguno les pareció adecuado pues, según ellos, la tierra era muy árida para sus cultivos, los cuales consistían principalmente en granos y cereales como el trigo, la avena y la cebada. La delegación menonita continuó, entonces, su viaje hacia la Ciudad de México vía Guadalajara. Llegaron a la capital del país el 16 de febrero por la mañana y al día siguiente se entrevistaron con el Secretario de Agricultura y Fomento y con el presidente de México.¹⁰⁰

Durante esta visita, los menonitas expresaron su deseo de establecerse en México, solicitando por parte del gobierno mexicano una serie de concesiones las cuales, según ellos, eran indispensables para mantener su forma de vida. Obregón discutió con ellos punto por punto los motivos para inmigrar a México y la posibilidad del otorgamiento de libertades relativas al respeto de sus costumbres y religión. Aunque se mostró reticente respecto a la cuestión de permitir el establecimiento de escuelas sectarias y la enseñanza en alemán, el presidente cedió en el asunto y durante los siguientes días les otorgó la documentación donde constaban las libertades solicitadas.¹⁰¹

De la Ciudad de México los menonitas partieron rumbo a Durango y Chihuahua y, durante los siguientes días de marzo de 1921, se dedicaron a explorar algunos terrenos en venta. En Chihuahua, una vez que inspeccionaron San Antonio de Arenales, los menonitas consideraron que dichas tierras eran las que más les convenían, pues supusieron que sus cosechas, principalmente el trigo, se adaptarían bien al lugar. Además, la zona se encontraba en un lugar relativamente poco poblado y, como se mencionó con anterioridad, cerca de la ruta ferro-

97 Walter Schmiedehaus, “Datos históricos y particulares sobre el principio de la colonización menonita”, en *Boletín de la Sociedad Chihuahuense de Estudios Históricos*, No. 9, t. V, 1926, pp. 351-358.

98 Algunos de estos menonitas también conformaron la delegación que visitó Sudamérica en 1919.

99 Taylor Hansen y Lawrence Douglas, “Las migraciones menonitas al norte de México entre 1922 y 1940”, en *Migraciones Internacionales*, No. 1, 2005, p. 18.

100 Johan Löppky, “El Relato de un viaje a México en 1921” en Patricia Barragán, *Los menonitas en la historia del derecho: un estudio jurídico particular*, Durango, Universidad Juárez del Estado de Durango, 2006, pp. 185-223.

101 Ídem

viaria del Ferrocarril del Noroeste.¹⁰² Con la aprobación presidencial en mano, los delegados abandonaron nuestro país el 12 de marzo de 1921 y, una vez en Canadá, comenzaron con las gestiones para llevar a cabo la compra de tierras y procedieron entonces a negociar con la casa Zuloaga la adquisición de 100 mil hectáreas pertenecientes al latifundio de Bustillos.¹⁰³

Con la organización de la compra de estas tierras, el plan de pagos negociado, los trabajos de deslinde listos y la proyección de los campos realizada, los primeros 400 menonitas dejaron Canadá el 1 de marzo de 1922 a bordo de seis trenes pagados por ellos mismos; cada tren costó 30 mil dólares.¹⁰⁴ Después de llegar a El Paso, Texas, los inmigrantes continuaron su viaje por el Ferrocarril del Noroeste hasta su destino final: la estación de San Antonio de Arenales. Para asegurar su traslado, el mismo presidente Obregón giró instrucciones al general Juan Andreu Almazán, entonces jefe de operaciones militares en Chihuahua, para que instalara tropas a lo largo de la ruta ferroviaria.¹⁰⁵

102 La zona de los llanos de Cuauhtémoc se halla situada a 2 200 metros sobre el nivel del mar y son llanuras cubiertas de pastos, así como agostaderos donde no hay arbustos ni vegetación arborecente de ningún tipo. La precipitación pluvial es en promedio de 600 mm anuales, de los cuales 530 corresponden a los meses de junio a septiembre y 130 a los de octubre a febrero. Aparentemente esta última es una cantidad insuficiente para los cultivos de invierno; pero debido la consistencia del suelo, rojizo, con grava y con un estrato impermeable a poca profundidad, el suelo conserva la humedad de las lluvias de verano. Además, muy cerca de los llanos se encuentra la laguna de Bustillos, la cual también provee de agua a la región. Véase, Moisés T. De la Peña, “Problemas demográficos agrarios”, en *Problemas Agrícolas e Industriales de México*, No. 3 y 4, 1950, p. 268.

103 En el verano de 1922 algunos Sommerfelder de Canadá compraron 6 mil hectáreas de terrenos pertenecientes al banquero chihuahuense David S. Russek, en la ex hacienda de Santa Clara, la cual colindaba al norte con la hacienda Bustillos. De esta forma, el 14 de agosto de 1922 el subsecretario de agricultura, J. Pedrero Córdova, confirmó el contenido de la carta de privilegios concedida el 25 de febrero de 1921, pero les concedió dos cláusulas adicionales más: “los miembros de su grupo y sus descendientes gozarán de absoluta libertad para salir de este país cuando a sus intereses convenga... y el Gobierno Mexicano otorgará amplia protección, dentro y fuera de nuestras leyes, a las vidas e intereses de todos los miembros de su grupo”. Véase: Rodolfo Torres, *op cit*, p. 88. Cuando se enteraron de estas concesiones, los colonos de Bustillos las solicitaron y las obtuvieron también el 3 de octubre de 1922. Véase, Fernando Suárez, “Colonias menonitas: aspectos generales sobre los acuerdos políticos y jurídicos de su formación”, en *Protocolo*, No. 8, 2000, p. 10.

104 Miguel Ángel Para, *Cuauhtémoc. Tierra Fértil y Prodigiosa*, México, Servicios Informativos del Norte, 1999, p. 73.

105 Taylor Hansen y Lawrence Douglas, *op cit*, p. 20.



“Menonitas de la Vieja Orden dejan la estación de Hague-Osler rumbo a México en la década de 1920”

Fuente: s/a, “Aeltester Johann Loepky”. Journal on a Trip to México – 1921” en *Preservings*, No. 26, 2006, p. 39.

Así, estos inmigrantes llegaron a su nuevo hogar el día 7 del mismo mes y año.¹⁰⁶ Trajeron consigo, sin pagar derechos de importación, diversas pertenencias a fin de dedicarse inmediatamente al cultivo de las tierras: objetos personales, menaje de casa, carros de transporte, caballos de tiro, vacas lecheras, pollos, gansos, cerdos, implementos agrícolas, semillas para la siembra, maderas y materiales para la construcción de sus casas.¹⁰⁷

¹⁰⁶ “First lot of 150 mennonites here”, *Excelsior*, 7 de marzo de 1922 y “Telegrama de Braniff a Obregón”, 3 de marzo de 1922, AGN, Fondo O-C, Exp. 823-M-3.

¹⁰⁷ Luis Aboites, *op cit*, 1993, p. 13.



Old Colony Mennonites departing to Mexico from the Hague train station in the 1920s. Photo credit: Leonard Doell.

“Menonitas de la Vieja Orden partiendo a México desde la estación de Hague-Osler, Canadá, en 1920”
Fuente: s/a, “Aeltester Johann Loepkky”. Journal on a Trip to México – 1921” en *Preservings*, No. 26,
2006, p. 42.



“Llegada de los menonitas a San Antonio de Arenales, 7 de marzo de 1922”

Fuente: AHMC, imagen sin clasificar.

Rápidamente comenzaron a desembarcar, pues debían instalarse lo antes posible y desocupar en dos días los vagones, ya que los trenes debían regresar a Canadá.¹⁰⁸ Su llegada y desembarco fue muy impresionante para los miembros de esta secta religiosa, pues llegaban a tierras que jamás habían visto:

Relatan los viejos menonitas que la impresión que tuvieron al llegar a estas lejanas tierras secas y desoladas fue de una gran tristeza, porque en realidad se habían forjado otra idea muy diferente de la que sus ojos ahora veían. Tierra seca, barrida por el viento, sin el verdor al que estaban acostumbrados en la hermosa Canadá. Lomas pelonas, desierto solamente, desierto y frío [...] Todo fue para ellos muy duro, muy difícil, por desconocido. Porque, para empezar, el hombre, aún el

¹⁰⁸ Katherine Renpenning, *Mennoniten in Chihuahua. Crónicas y testimonios de la vida y migración menonita en Chihuahua*, México, CONACULTA, 2008, p. 200.

más experimentado que fuera, se enfrentaba a una tierra que apenas se estaba limpiando la sangre de una revolución que la había dejado desolada, herida.¹⁰⁹

Así, los primeros menonitas bajaron de los vagones, no sin cierto temor, pues todo era una sorpresa para ellos. Y al mismo tiempo, para los mexicanos que habitaban en ese momento San Antonio de Arenales, la llegada de estos inmigrantes les ocasionó desconcierto, ya que eran personas muy diferentes a ellos. De hecho, alrededor de los carros de tren se fue formando un gran número de personas admiradas de la rara vestimenta de los hombres y las mujeres que descendían. Se arrimaban para oír con cierta extrañeza un lenguaje incomprensible: el alemán bajo o Plautdietsch.¹¹⁰

Y de esta manera, desde 1922, menonitas y chihuahuenses han tenido que convivir en un mismo espacio, no sin ciertos roces originados por las relaciones entre grupos que ocupan un mismo lugar, ya que las diferencias culturales pueden ofrecer nuevas posibilidades de socialización, pero también pueden generar nuevas fuentes de conflicto. El proyecto de colonización que se llevó a cabo con los menonitas en el estado de Chihuahua implicó, necesariamente, el contacto entre la población originaria y los miembros de dicha comunidad religiosa. “En todo proceso de colonización se vinculan dos o más espacios, dos o más pueblos; cada uno con su cultura, su historia y su política particular”.¹¹¹ Por lo tanto, la coexistencia de ambos grupos generó conflictos entre ellos.

Sin embargo, la vida cotidiana entre los colonos y los chihuahuenses se fue suavizando, gracias a la floreciente economía agraria menonita que muy pronto se convirtió en una importante fuente de empleo para los habitantes de ese lugar. En San Antonio de Arenales primero, y luego en Ciudad Cuauhtémoc, las aldeas establecidas crecían año con año y disfrutaban de cosechas abundantes. “En torno a la Laguna de Bustillos los terrenos de agostadero fueron convirtiéndose poco a poco en tierras de cultivo, y de trecho en trecho, sobre las mesetas ocupadas por los campos de avena, fueron creándose pequeñas aldeas tipo europeo, con calles rectas y casas amplias, de dos pisos y techos de dos a cuatro aguas, ventiladas, limpias y rodeadas de jardín y huerto”.¹¹²

Aunque no todos los menonitas que han llegado a nuestro país se han quedado a vivir en Chihuahua, para los primeros menonitas de la Vieja Orden que se asentaron en el estado, San Antonio de Arenales se convirtió en el lugar central de su comunidad.¹¹³ Con 21 colonias en el estado y más de 188 campos, desde su llegada los menonitas de la Vieja Orden han trabajado arduamente para abrir las tierras de Chihuahua al cultivo. Como respuesta a los privilegios gubernamentales para poder conservar su propia cultura y forma de vida, han sido incansa-

109 Felipe Valera, *Ciudad Cuauhtémoc. Su Historia*, México, Doble Hélice, 1991, p. 101.

110 *Ibid*, p. 102.

111 Xochitl Leyva y Gabriel Ascencio, *Colonización, cultura y sociedad*, México, Universidad de Ciencias Artes del Estado de Chiapas, 1997, p. 14.

112 Fernando Jordán, *Crónica de un país Bárbaro*, Chihuahua, Centro Librero La Prensa, 1981, p. 369.

113 En la actualidad, unos 75 mil menonitas habitan los estados de Chihuahua y Durango, aunque existen colonias más pequeñas en Zacatecas y otros estados del país. En Chihuahua viven alrededor de 50 mil menonitas repartidos en 21 colonias, de los cuales 30 mil 800 viven en el municipio de Cuauhtémoc. Dichos menonitas se encuentran aglutinados en dos grandes colonias: la Manitoba, con 65 campos, y la Swift Current, con otros 21. Datos proporcionados por el *Programa Sectorial Chihuahua Vive con los Menonitas*.

bles en sus actividades diarias. Por lo anterior, han beneficiado ampliamente a la comunidad chihuahuense e indígena, al apoyar con la venta de sus productos a la economía estatal y al generar fuentes de empleo. “Desarrollaron la elaboración y venta de los productos lácteos, así como de cereales, leguminosas, frutas y hortalizas, además del gran avance en la industria metal mecánica. Lo anterior dio como resultado la colocación de la ciudad de Cuauhtémoc como el tercer municipio más importante del estado...”.¹¹⁴

Conclusiones

La llegada en tren de los menonitas del ala más conservadora, en 1922, sin duda marcó el inicio del progreso económico de lo que hoy en día es Ciudad Cuauhtémoc, Chihuahua. Sin embargo, su establecimiento estuvo marcado por diversos problemas, entre los cuales se encontraron las primeras demandas de reparto de tierras, y la puesta en marcha de diversos proyectos agrarios: las colonias y los ejidos. Después de todo, los menonitas compraron tierras a una de las grandes familias terratenientes de Chihuahua mediante una acción empresarial privada y, a pesar del entusiasmo federal en la recepción de los menonitas, su asentamiento no fue visto con la misma complacencia por el gobierno local y los residentes de la región.¹¹⁵ A final de cuentas, la familia Zuloaga fraccionó y vendió a buen precio algunas de sus propiedades, antes de que el gobierno las expropiara para la formación de ejidos. Por otro lado, los agraristas no estaban dispuestos a moverse a otras tierras, pues a sus ojos ellos eran los “herederos legítimos” de la hacienda de Bustillos, debido a los servicios prestados desde su creación en el siglo XIX. En este sentido, se originó una competencia por tierras entre dos grupos distintos que fue difícil de resolver.

Lo anterior es un elemento que debe tomarse en cuenta al momento de examinar la relación con “el otro”, pues ayudó a generar el resentimiento con el que los menonitas fueron recibidos, desde un principio, por sus vecinos mexicanos. De esta forma, a pesar de los acuerdos a los que se llegaron con los pobladores del lugar para formar ejidos y colonias, éstos quedaron resentidos por lo que consideraban una imposición del Gobierno federal, que en lugar de promover la reforma agraria la obstaculizaba.

En el caso que nos ocupa, el pragmatismo del presidente Obregón impuso a los chihuahuenses un encuentro con un grupo social por demás particular.¹¹⁶ Y ese encuentro ha tenido distintas manifestaciones y formas a lo largo de los años. La llegada de los colonos en marzo de 1922 provocó primero la desconfianza de la población mexicana, unida a la precaución. Asimismo, generó asombro por su diferente aspecto físico, por su forma de trabajo, por su religión y sus costumbres. El rechazo hacia los menonitas se encadenó, en parte, con la compleja y difícil situación que vivió el campo mexicano durante el periodo posrevolucionario. Los menonitas sufrieron continuamente de robos, asaltos y otro tipo de crímenes desde su llegada. “La vida aquí fue muy difícil al principio, la gente mexicana robaba y asaltaba

114 Programa Sectorial Chihuahua Vive con los Menonitas, “Soy menonita y esta es mi historia”, México, Gobierno del Estado de Chihuahua, 2012, p. i.

115 Martina E. Will, “The Mennonite Colonization of Chihuahua: Reflections of Competing Visions”, en *The Americas*, No. 3, Vol. 53, 1997, p. 374.

116 Aboites, *op cit*, 1992, p. 25.

porque estaba en contra de los extranjeros”.¹¹⁷ Por ejemplo, en 1924 habitantes de La Quemada escribieron a las autoridades para quejarse por la existencia del tráfico ilegal de diversas mercancías en las colonias menonitas, ya que

como estos señores desconocen nuestro idioma, nuestras costumbres y nuestras leyes, le compran lo que necesitan al primero que se les presenta en sus campos... y según parece estos señores tienen concesiones especiales, de las que no gozamos los nacionales, pues ellos dicen estar exentos de pagar contribuciones, dizque por determinado número de años, lo cual creemos es absolutamente inmoral y hasta criminal (en caso de ser cierto) por parte del mandatario que haya permitido semejantes privilegios a estos extranjeros con mengua de nuestros intereses, y desdeño de nuestra personalidad como mexicanos.¹¹⁸

Es importante señalar que la intolerancia y los prejuicios hacia el otro no se han manifestado en un solo sentido, es decir, de los mexicanos hacia los extranjeros, sino que también se ha expresado en sentido inverso, es decir, de los extranjeros hacia los mexicanos. Desde los inicios de su desarrollo como pueblo, los menonitas de los grupos más conservadores han recurrido a la migración como una forma de conservar la identidad y la integridad étnico-religiosa de su grupo. En ese sentido, a lo largo de su historia han sido los propios menonitas los que han decidido alienarse de los demás por su propia concepción del mundo y sus prácticas religiosas. Así, no hay que perder de vista que llegaron a nuestro país en la búsqueda de condiciones que permitieran salvaguardar sus creencias religiosas y sus arreglos culturales, por lo que siguen manteniendo una fuerte cohesión social y un rechazo a las costumbres del exterior.

La creciente urbanización de las regiones en las cuales los menonitas se encuentran ha provocado, sin embargo, ciertos cambios en sus actitudes y tradiciones sobre diversos temas, especialmente en los últimos cuarenta años. Por ejemplo, a partir de la utilización de vehículos de motor con llantas de hule y de la introducción de la electricidad en los campos, durante la década de 1960, la comunidad aceptó la adopción de nuevas ideas y prácticas. De hecho, se comenzó a formar una corriente liberal dentro de los grupos más conservadores, la cual actualmente representa aproximadamente 20% de la población menonita en el estado de Chihuahua.¹¹⁹ Dicha corriente aún sostiene que es importante vivir una vida simple para

117 Katherine Renpenning, *op cit*, p. 382.

118 “Informe sobre división de finca ‘La Quemada’”, AHMC, Fondo Reconstrucción, Sección Administración, Subsección presidencia municipal, Serie Informes, Caja 5, Exp. 12, 1924.

119 De acuerdo con Luis Aboites la formación de este grupo comenzó cuando, en la década de 1950, algunos menonitas Sommerfelder de Santa Clara decidieron contratar a unos maestros norteamericanos para mejorar la educación de sus hijos. Una década después algunos menonitas Altkolonier de Cuauhtémoc comenzaron a utilizar camionetas o *pick ups*. Debido a que estas prácticas no eran bien vistas por los obispos de las comunidades, algunos miembros fueron expulsados de los campos. En 1968 los menonitas expulsados de Santa Clara y Manitoba, así como algunos menonitas provenientes de Rusia, crearon una nueva iglesia llamada Iglesia Menonita de México. De esta forma, pudieron continuar con su religión, pero adoptaron prácticas y costumbres más abiertas. Véase, Luis Aboites, *op cit*, 1993, p. 28. En realidad los menonitas de Chihuahua son una gama compleja de grupos e iglesias. Según Cornelio Heinrich, un menonita que trabaja para el Programa Sectorial Chihuahua Vive con los Menonitas, los grupos conservadores pertenecientes a las iglesias tradicionales conocidas como Altkolonier, Reinlander y Sommerfelder representan el 80% de la comunidad, mientras que los liberales el 5%. En medio de estos

cumplir con lo que dictan las Sagradas Escrituras, pero creen que es posible un alejamiento del pecado en diversos contextos.¹²⁰ Es decir, se han modernizado pero aún conservan los valores básicos de su religión. Así, en la actualidad hay grupos menonitas que siguen un modelo tradicional de vida con fuertes controles sociales vigentes, donde lo religioso y lo secular se mezclan indistintamente. Otros sectores son más abiertos y progresivamente han adoptado ciertos rasgos y costumbres de las sociedades que les rodean.

De esta manera, la forma de vida de los menonitas de los grupos más conservadores que habitan los campos Manitoba y Swift Current ha cambiado con el paso de los años. De hecho, podría decirse que los menonitas de la Vieja Orden que habitan el estado de Chihuahua y, particularmente, Ciudad Cuauhtémoc, sólo llevan en el nombre su marcado tradicionalismo, pues aunque siguen practicando algunas de sus costumbres como lo hacían sus antepasados, se han ido abriendo a otros estilos de vida. A pesar de que su fe les impone mantenerse alejados del mundo exterior, la mayoría de los menonitas conservadores han incorporado elementos de la población que los rodea. Por ejemplo, utilizan energía eléctrica tanto en sus negocios como en sus casas; manejan vehículos de motor como transporte y para trabajar los campos; han aprendido a hablar español y cuentan con un hospital de la Cruz Roja y un hospital perteneciente a los servicios de salud del Estado. De esta forma, se ha generado una integración creciente con la sociedad que los rodea.

Así, ambos grupos han encontrado formas de convivencia que han permitido la estancia de los menonitas hasta nuestros días, a pesar de que éstos han permanecido “encerrados” en sus colonias, pues siguen manteniendo sus costumbres, como la utilización del alemán bajo como su idioma primordial y el uso de su vestimenta típica. Es decir, sus costumbres y tradiciones conservadoras han permanecido en la gran mayoría de sus habitantes. De hecho, los menonitas de Cuauhtémoc ya no son conservadores en cuanto a la mecanización y el uso de la electricidad, pero sí en cuanto a la forma en que se llevan a cabo sus servicios dominicales, a la Iglesia y en cuanto a sus tradiciones religiosas y la educación de los niños. Es decir, todavía se encuentran en una situación jurídica excepcional reconocida por el Estado mexicano.

Bibliografía

-
- extremos hay toda una gama de menonitas intermedios, que representan el 15% de la comunidad. Cuando los menonitas se bautizan pueden elegir la iglesia a la cual quieren pertenecer. Una forma muy fácil de identificarlos es por medio de su vestimenta. Con una tradición de cuatro siglos, los vestidos de los menonitas más conservadores no han cambiado mucho. Las mujeres desde niñas usan vestidos anchos y floreados con un fondo negro o de algún color oscuro. Sobre sus hombros llevan chales negros o floreados y en sus cabezas llevan sombreros anchos con listones de colores y pañuelos de color blanco para el caso de las solteras y negro para las casadas. Los hombres usan pantalones de pechera con sombrero de palma y los domingos, o en ocasiones especiales, usan traje negro con camisa también negra y sin corbata y sombrero de fieltro de alas anchas. Por su parte, las mujeres liberales ya no utilizan estos vestidos. De hecho, se pueden vestir como quieran. Lo mismo sucede con los hombres que forman parte de los grupos liberales, aunque éstos conservan un poco más su forma de vestir. Es decir, utilizan jeans o pantalones de pechera con camisas a cuadros.
- 120 Lorenzo Cañas, “Control cultural y menonitas de la Vieja Orden”, en *Sociedad y Religión*, No. 16/17, 1998, p. 28.

Fuentes documentales

Archivo General de la Nación:

Fondos:

Obregón Calles (O-C)

Archivo Histórico Municipal de Ciudad Cuauhtémoc, Chihuahua (AHMC)

Fuentes orales

Lisa Wolf, Directora del Museo y Centro Cultural Menonita, A.C., 11 de julio de 2013.

Abraham Peters, menonita del campo 1B, 12 de julio de 2013.

Carmen Ramírez Campos y Cornelio Heinrich, funcionarios del programa estatal Chihuahua Vive con los Menonitas, 24 de julio de 2013.

Fuentes hemerográficas

Periódicos:

Correo del Norte, Edición especial Cuauhtémoc (2008)

El Correo de Chihuahua (1925-1926)

El Diario de Chihuahua (2003, 2012-2013)

Excelsior (1922)

Revistas y otras publicaciones

Programa Sectorial Chihuahua Vive con los Menonitas, *Soy menonita, y esta es mi historia...*, México, Gobierno del Estado de Chihuahua, 2012.

Fuentes bibliográficas

Aboites Aguilar, Luis Alberto, "Otro encuentro de dos mundos: chihuahuenses y menonitas (1922-1927)", *Noroeste de México*, No. 11, 1992, pp. 9-25.

_____, "Presencia menonita en México" en María Elena Ota Mishima (coord.), *Destino México: un estudio de las migraciones internacionales a México, siglos XIX y XX*, Vol. II: Migraciones de Europa y del Continente Americano, México, El Colegio de México, 1993, pp. 1-53.

_____, *Norte precario. Poblamiento y colonización en México (1760-1940)*, México, COLMEX-CIESAS, 1995.

Cañas Botos, Lorenzo, "Control cultural y menonitas de la Vieja Orden", en *Sociedad y Religión*, No. 16/17, 1998, pp. 13-32.

Camacho Rodríguez, Juan Ramón, *Un pueblo del centenario: Cuauhtémoc, Chih.* México, Doble Hélice Ediciones, 2010.

Castro Martínez, Pedro, *Ciudad Cuauhtémoc, Chihuahua. Crónica de su fundación.* México, CONACULTA/Universidad Autónoma Metropolitana, 2000.

De la Peña, Moisés T., "Problemas demográficos y agrarios" en *Problemas Agrícolas e Industriales de México*, No. 3 y 4, 1950, pp. 190-324.

- Dyck, Andrea, "And in Mexico we found what we had lost in Canada: Mennonite immigrant perceptions of Mexican Neighbors in a Canadian Newspaper, 1922-1967", *ProQuest Dissertations and Theses: The Humanities and Social Sciences Collection*, Universidad de Winnipeg, Canada, 2007.
- Hansen, Taylor y Lawrence Douglas, "Las migraciones menonitas al norte de México entre 1922 y 1940", en *Migraciones Internacionales*, No 1., Vol. 3, No. 1, 2005, pp. 1-35.
- Jordán, Fernando, *Crónica de un país bárbaro*, Chihuahua, Centro Librero La Prensa, 1981 [1956].
- Lagarda, Ignacio, "Menonitas. La vida en el éxodo", *Relatos e historias en México*, Año IV, No. 38, 2011, pp. 36-43.
- Leyva, Xochitl y Gabriel Ascencio, *Colonización, cultura y sociedad*, México, Universidad de Ciencias y Artes del Estado de Chiapas, 1997.
- Johan Löpkky, "El Relato de un viaje a México en 1921" en Barragán Cisneros, Velia Patricia, *Los menonitas en la historia del derecho: un estatuto jurídico particular*, Durango, Universidad Juárez del Estado de Durango, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2006.
- Lowen, Harry y Steven M. Nolt, *Through Fire and Water. An Overview of Mennonite History*, Herald Press, Scottsdale, Pensilvania, 2010.
- Morales Meléndez, Víctor Hugo y Luis Ricardo López Figueroa, "La política de la inmigración de México. Interés nacional e imagen internacional", *Foro Internacional*, No 1, Vol. 39, 1999, pp. 65-92.
- Parra Orozco, Miguel Ángel, *Cauhtémoc. Tierra Fértil y Prodigiosa*, Chihuahua, Servicios Informativos del Norte Editores, 1999.
- Quiring, David M., "Intervention and Resistance: Two Mennonite Visions Conflict in Mexico", *Journal of Mennonite Studies*, Vol. 22, 2004, pp. 83-101.
- Renpenning Semadeni, Katherine (coord.), *Mennoniten in Chihuahua. Crónicas y testimonios de la vida y migración menonita en Chihuahua*, México, CONACULTA/Gobierno del Estado de Chihuahua/Instituto Chihuahuense de Cultura, 2008.
- s/a, "Aletester Johann Loeppky. Journal on a Trip to Mexico – 1921", *Preservings*, No. 26, 2006, pp. 37-44.
- Schmiedehaus, Walter, "Datos históricos y particulares sobre el principio de la colonización menonita", *Boletín de la Sociedad Chihuahuense de Estudios Históricos*, No. 9, Tomo V, 20 de marzo de 1926, pp. 351-358.
- Suárez Estrada, Fernando, "Colonias menonitas: aspectos generales sobre los acuerdos políticos y jurídicos de su formación", *Protocolo*, No. 8, 2000, pp. 9-14.
- Torres González, Rodolfo, *Crónicas Cauhtémenses*, México, Sociedad de Estudios Históricos de Cauhtémoc "Victoriano Díaz", A.C., 2007.
- Valera Martínez, Felipe, *Ciudad Cauhtémoc. Su historia*, México, Doble Hélice Ediciones, 2006, [1991].

Wenger, J.C., *¿Cómo surgieron los menonitas?*, Pensilvania, Herald Press, 1979.

Will, Martina E., “The Mennonite Colonization of Chihuahua: Reflections of Competing Visions”, en *The Americas*, Vol. 53, No. 3, 1997, pp. 353-378.

SILBATOS Y PALABRAS

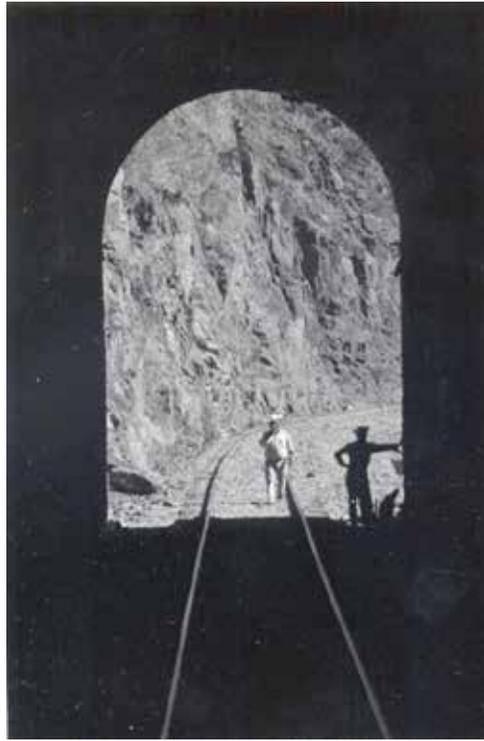
Galería de imágenes del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico

Colección Juan José Cabuto

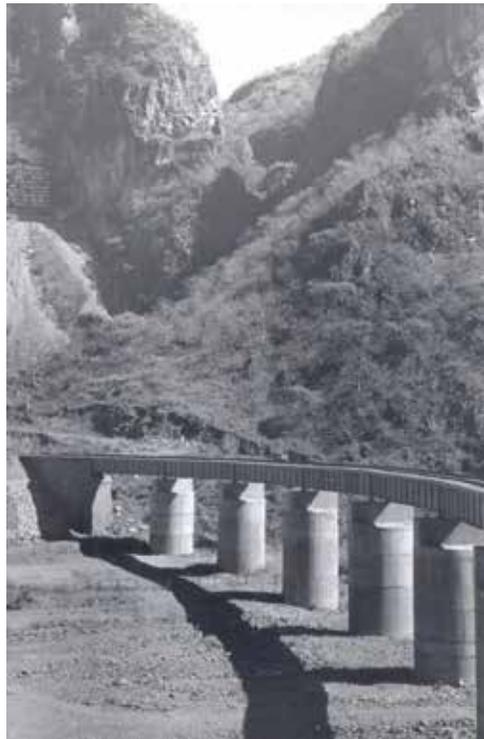
Vista panorámica del puente sobre el Río Septentrión, a la altura de la Estación Témoris



Túnel N° 42 del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico



Puente Santa Bárbara sobre el Río Septentrión, a la altura de la Estación de Témoris, c.a. 1962.



Portal del Túnel N° 42, con poste de, km 701, en Témoris.



Vista de como el tendido de la vía va ganando pendiente arriba sobre las laderas de la Estación Témoris.



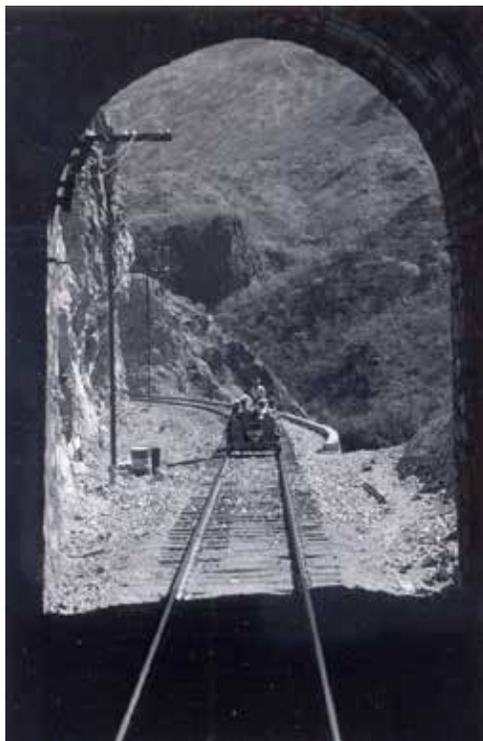
Cuadrilla en un motor de vía, próxima a entrar a uno de los túneles del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico.



Cuadrilla saliendo del Túnel N° 70 con Túnel N° 69 al fondo. Túneles construidos en mampostería para proteger el deslave de la montaña.



Cuadrilla en un motor de vía, próxima a entrar a uno de los túneles del CH-P. (2)



Tren de pasajeros enfilándose sobre la margen del Río Septentrión.



Y griega en Creel.



Laderos de una estación en tierras sinaloenses.



Vista de un cambio de vía en
tierras sinaloenses.



SILBATOS Y PALABRAS

Galería de imágenes del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico

Colección Michael Torrington

Estación Francisco M. Togno,
km. 625
Fecha de toma: 30 de julio de
2012.



Estación El Fuerte, km. 839
Fecha de la toma: 30 de julio de
2012.



Estación Creel, Km. 565
Fecha de la toma: 30 de julio de 2012.



Estación Bahuichivo, km. 669
Fecha de la toma: 30 de julio de 2012.



Estación San Blas, km. 467
Fecha de la toma: 30 de julio de 2012.



Estación Parajes, km. 687
Fecha de la toma: 30 de julio de 2012.



Estación Irigoyen,
Km.
Fecha de la toma: 30 de julio de
2012.



Estación Ing. Humberto Valdés,
Km. 823
Fecha de la toma: 30 de julio de
2012.



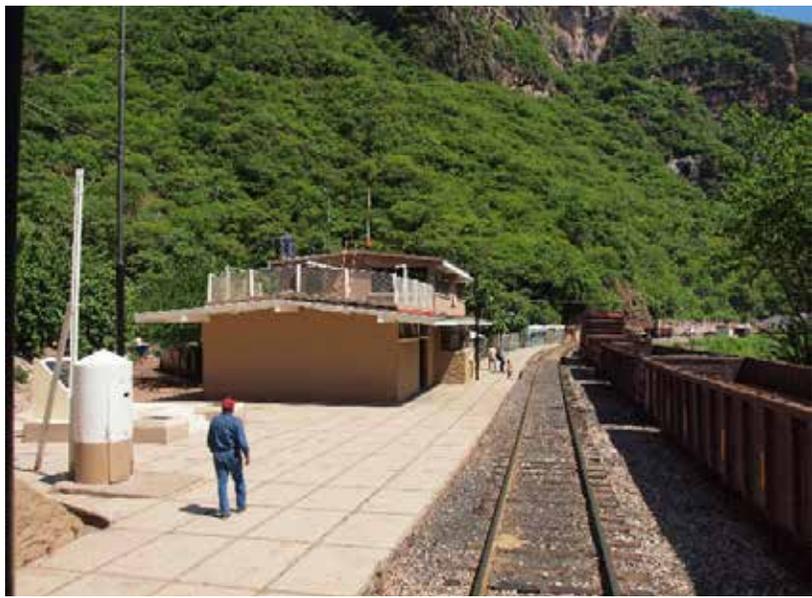
Acueducto,
Km. 724
Fecha de la toma: 30 de julio de
2012.



Hombres trabajando.
Túnel N° 35.
Fecha de la toma: 30 de julio de
2012.



Estación Témoris, km. 708
Fecha de la toma: 30 de julio de 2012.



Estación San Rafael,
Km. 637
Fecha de la toma: 30 de julio de 2012.



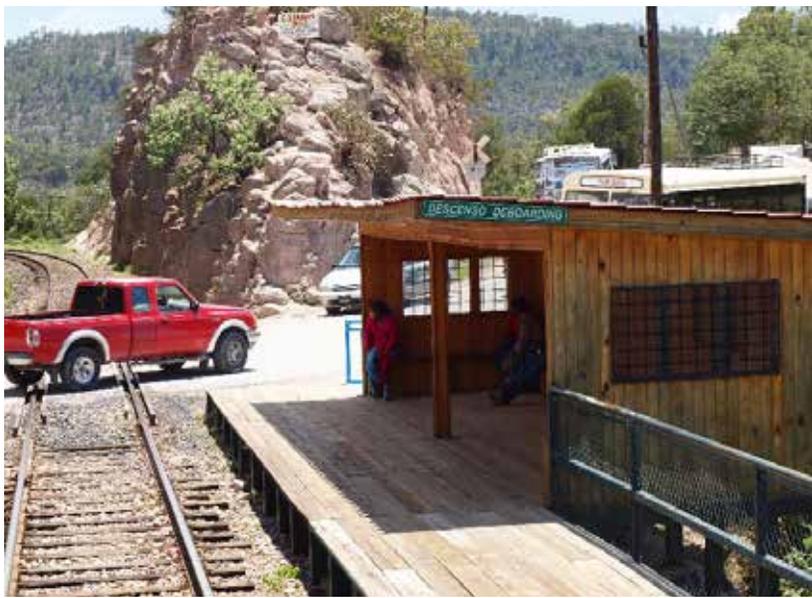
Témoris.

Fecha de la toma: 30 de julio de 2012.



Raramuris en la estación Posadas Barrancas.

Fecha de la toma: 30 de julio de 2012.



Puente Témoris.
Fecha de la toma: 30 de julio de 2012.



Puente Aguacaliente,
Km. 779
Fecha de la toma: 30 de julio de 2012.



Y San Rafael

Fecha de la toma: 30 de julio de 2012.



Túnel N°70 vista desde el interior del Túnel N° 69.

Fecha de la toma: 30 de diciembre de 2012.



Fecha de la toma: 31 de diciembre de 2012.



VIDA FERROCARRILERA

*Las ferrocarrileras hablan.
Entrevista realizada a Euridice
Roldan Herrera, Santa Delgadillo
Delgado, Julieta Arciniega
Tetelpa¹²¹, Ivonne Morales
Fernández y Sonia Antonio de la
Rosa.¹²²*



Fotografía de Julieta Arciniega Tetelpa

Patricio Juárez: Buenas tardes a todas y a todos, quienes nos acompañan en esta transmisión. A nombre de la Secretaría de Cultura, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, les damos la más cordial bienvenida a este “Ciclo Charlas de Café con Vías Convergentes: un espacio de diálogo para reflexionar sobre el ferrocarril y sus protagonistas”. Esta primera charla se da en el marco del Día internacional de las mujeres y lo que pretendemos con ello es visibilizar el trabajo femenino en los ferrocarriles. En ese sentido es un honor iniciar este ciclo

121 Queremos rendir un homenaje a la señora Julieta Arciniega Tetelpa, ferrocarrilera que falleció meses después de participar en este conversatorio.

122 Entrevista realizada por Patricio Juárez Lucas, jefe de Departamento de Archivo Histórico del CEDIF-CNPPCF, el 18 de marzo de 2021, en la charla en modalidad virtual “Las ferrocarrileras hablan”, que se realizó en el marco de la conmemoración del Día Internacional de la Mujer y tuvo como propósito reflexionar sobre la presencia de la mujer en el mundo del trabajo del ferrocarril, con la intención de conocer y reconocer su aportación al gran reto de movilidad colectiva y sostenible que supone el transporte ferroviario, el cual se ha considerado un ámbito de trabajo masculino, mientras que la aportación de las mujeres ha pasado desapercibida. Contacto: pjuarezl@cultura.gob.mx

con la presencia de quienes me acompañan en esta mesa, mujeres que laboraron en Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) y, por lo tanto, les doy de nuevo la más cordial bienvenida a quienes están conmigo: Julieta, Eurídice. Por favor, en dos minutos me pueden decir su nombre completo y su cargo en Ferrocarriles Nacionales de México.

Julieta Arciniega: Mi nombre es Julieta Arciniega Tetelpa, fui telegrafista y jefe de estación en Ferrocarriles Nacionales de México, de 1977 a 1998. Fui jubilada cuando la concesión de los Ferrocarriles Nacionales de México, me jubilaron a los 39 años de edad.

Patricio Juárez: ¿Eurídice?

Eurídice Roldán: Mi nombre es Eurídice Roldán Herrera, buenas tardes a todos. Yo fui telegrafista en Ferrocarriles Nacionales de México, iniciando un 6 de abril de 1991, hasta el año de 1997.

Santa Delgadillo: Hola, buenas tardes, mi nombre es Santa Delgadillo Delgado, me inicié como telegrafista el 26 de febrero de 1991 y fui liquidada con la privatización en agosto de 1997. Laboré como telegrafista B y estoy aquí, a sus órdenes.

Patricio Juárez: Ok.

Ivonne Morales: ¿Qué tal? Buenas tardes, mi nombre es Ivonne Morales Fernández. Me inicié laborando en el año de 1988, perdón... sí, 1988. Fui telegrafista, jefe de estación, despachador de trenes, jefe de oficina telegráfica, ayudante del jefe de despachadores, jefe de despachadores y auxiliar. Actualmente, todavía sigo laborando para la empresa FERROMEX, ahora soy gerente de la Región Pacífico. El papel de la mujer, pues sí ha sido bastante difícil y pues todavía seguimos, seguimos trabajando.

Patricio Juárez: OK, muchas gracias a todas, pues yo la siguiente pregunta que les hago es en el sentido de que me platicuen, o nos platicuen a todos los que nos están viendo, este, ¿cuáles fueron las dificultades o cuáles fueron los pasos o el procedimiento para llegar al lugar en que ustedes llegaron? Digamos, su capacitación desde, ayer preguntaban desde que comenzaron como a chicharear, dijeran en el lenguaje ferrocarrilero, como comenzamos con nuestra presentación por favor, otra vez.

Julieta Arciniega: Bueno...<

Patricio Juárez: Alrededor de cinco o seis minutos.

Julieta Arciniega: Sí, este, pues yo comencé a chicharear a los trece años porque, pues en realidad ahí en el pueblo donde vivía pues no había mucho quehacer y pues vivía enfrente de la estación y siempre para mí me llamó la atención el telégrafo, porque quería yo saber qué era ese sonido, qué era lo que significaba, qué era lo que quería decir. Entonces, una vez pasé por ahí y un telegrafista me dijo que si me interesaba ser telegrafista, le dije que sí, me dio la clave morse, la empecé, la aprendí a los dos días.

Él... este, pues ya empecé a chicharear, pero el primer obstáculo que tuve fue que el jefe de estación no quería mujeres en la estación. Entonces, le prohibió al telegrafista que yo fuera a la estación, porque decía que las mujeres eran para la casa, para hacer el quehacer, para todo, entonces, yo tuve que buscar otra forma y me fui a otra estación de ahí, cerquita de Paso del Toro, que quedaba a diez minutos de ahí. Empecé a trabajar, a practicar con el jefe de estación, Aurelio Díaz Gómez, por cierto muy buen Jefe de Estación, lo malo es que el obstáculo era que yo no tenía dinero para los pasajes, pero como el jefe vio que yo tenía muchas ganas de ser telegrafista, él me dijo: “no te preocupes, yo te voy a dar para los pasajes”.

Entonces, ahí empecé a practicar con él y este pues, a los... ahí estuve practicando bastante tiempo, porque en ese tiempo las escuelas de telegrafistas demoraban mucho tiempo para abrirse, para formar nuevos grupos, entonces a los 18, iba yo a cumplir 18 años cuando me dice el jefe: “Julieta, ¿ya estás lista para irte lejos?”, me dijo, “pues, ya van a abrir un curso”. Lo malo que me topé, porque yo no era de familia ferrocarrilera, entonces ya en el sindicato me pusieron las trabas como siempre, de que no podía yo entrar porque no tenía quién me recomendará, porque no tenía familia ferrocarrilera y me pidieron un dinero, ¡fijese, eh! Me pidieron un dinero para poder entrar a ferrocarriles. Mi papá hizo el sacrificio de darlo, me lo dieron, me dieron mi carta de recomendación, me fui a la Ciudad de México y ahí otra vez las trabas, “que espérate, que todavía no te podemos dar la carta para que hagas el examen pues”... porque ya saben, dinero. Ahí está otra vez, ahí ya no tenía dinero y el jefe fue el que le regaló una botella y fue que me dieron la carta para poder hacer mi examen de telegrafista. Y pasé el examen, estuve un año en la escuela de telegrafista, salí a trabajar y pues siempre a nosotras las mujeres, como yo no sabía nada de ferrocarriles, nos hicieron como quisieron, me mandaban a estaciones para trabajar de las cero horas, los jefes de estaciones.

Había unos jefes que eran muy buenos, pero había unos jefes demasiado malos, que nada más nos dejaban el cubículo donde estaba la telegrafista y nada más, nos cerraban los baños. No podíamos entrar a los baños, ahí teníamos que andar buscando entre los carros para ir a hacer nuestras necesidades, porque no había en dónde hacer las necesidades fisiológicas. Ahí sí hubo muchos problemas para nosotras las mujeres, porque la verdad, pues los hombres como quieran, pero nosotras como mujeres y trabajando en la madrugada, ¡Imagínese! En una estación, donde nada más estaba la pura estación y los carros alrededor, si era un peligro para nosotros, pues no había otra forma de defendernos, porque la verdad teníamos que trabajar, nos mandaban a la estación, y que si no íbamos a esa estación nos contaban el tiempo de no presentarnos, nos ponían como “abandono de servicio” y nos corrían, y pues ya de ahí me casé, me hice Jefe de estación y ya tuve más, este, más chance de trabajar en las estaciones, ya este conocía yo más de ferrocarriles, ya dejé de sufrir un poco, porque en realidad, cuando uno está inexperto en la vida se te dificulta, pero pues aun así estuve trabajando todo este tiempo. Cubrí muchos puestos como: jefe de estación, ayudante de jefes de despachadores, este,

telegrafista, estuve mucho tiempo en la telegráfica y, finalmente, me jubilé como Jefe de estación en la estación de Vicente, Oaxaca, y este, pues gracias a Dios sí estoy bien.

Patricio Juárez: Gracias, ahora le pedimos a Eurídice que nos comparta también su experiencia, ¿no? En ese mismo sentido de su capacitación, los trabajos y en dónde... por dónde ha andando.

Eurídice Roldán: Pues mi capacitación empezó en la estación donde yo vivo, Empalme El Rey. El primer obstáculo fue mi padre, que no creyó, él decía que no, pues al verme practicando en ese aparato, ¿no? (la clave morse). Él me decía que, qué hacía, que pues que nada más me estaba haciendo tonta, que mejor me pusiera a trabajar en otra cosa, porque realmente sólo no iba a servir de nada. Posteriormente, el jefe de estación, que muy amablemente me enseñó y siempre estuvo conmigo, el señor Francisco Javier Rodríguez, él me dijo: “échale ganas, tú vas a poder, vas a salir adelante y vamos a demostrarle a papá pues que no estás jugando, que esto realmente es para que entres a esta empresa”. Gracias a Dios así fue, fue más o menos un año que estuve practicando, como ya le decía a usted, lo decimos los ferrocarrileros, ¿no? chichareando, empezando el telégrafo. Con esta persona viajaba yo de Empalme El rey hasta Agustín Hidalgo, todos los días en un tren que corría de Buenavista Beristaín el número 61 y 62. A las nueve de la mañana pasaba, a las 16 horas ya veníamos de regreso, esto fue durante un año.

En sí, para poder entrar no tuve mucha complicación gracias a Dios y a él, insisto, a esa persona, jefe de estación, porque él me fue encaminando, él me llevó al sindicato, al edificio administrativo, en sí, él me ayudó a arreglar, pues, toda mi documentación para poder entrar, ¿un poco complicado? Sí, por la edad, porque empecé a los catorce años, entonces era menor de edad, ¿no? El tiempo que estuve también en la escuela, en la terminal Valle de México, fue alrededor de un año, me parece. Recuerdo que año y medio estuvimos preparándonos para ya, para salir a trabajar. Desde un principio yo siempre pedí, yo quería conocer más del mundo de los ferrocarriles, creo que fue muy corto el tiempo que yo estuve ahí. Me decían, saliendo ya, terminando el curso: “pues te puedes quedar en la terminal del Valle”, ¿no? Yo quería salir, yo quería conocer.

Desde un principio, insisto, me fui a la división Pacífico. Puedo decir que recorrí la mayoría, ¿no? Acámbaro, San Lázaro, Cárdenas, casi los siete años fueron allá, fueron unos días en Guadalajara, otro poco tiempo fue en Buenavista y al final en la terminal del Valle de México, cuando desafortunadamente, bueno, pues, llegó la liquidación, ya no hubo oportunidad de ascender e hice examen para despachador de trenes, pero pues no, ya no se pudo, ya no se pudo hacer más, sólo orgullosamente puedo decir que fue poco, ¿no?, pero como telegrafista B estuve en varias estaciones, bueno, pues terminé en el Valle de México, que ahí fue donde me tocó la liquidación. Eso es lo que yo les podría compartir.

Patricio Juárez: Bueno, muchas gracias, Eurídice. Santa, nos puedes ahora compartir tus experiencias y, como les he ido comentando, su procedimiento, su capacitación y los

lugares donde hayas trabajado.

Santa Delgadillo: Claro que sí, con mucho gusto. Bueno, al igual que la compañerita Julie, yo no tengo familiares cercanos, muy cercanos a mí en ferrocarriles. Entonces, este, igual me llamó la atención mucho el ruido de la clave morse, fui con el jefe de estación de Somorriell, Hidalgo, que es el señor Miguel Ángel Taboada Gómez, el jefe de estación bien amable me enseñó la clave morse. Me gustó este mundo, aparte, como así nos los hizo explicar, este, un mundo aparte, el lenguaje morse es diferente. Entonces, como obstáculos pues yo creo que en general, el de todas las mujeres, el ser mujer, precisamente, estuve chichareando ahí en la estación de Somorriell, Hidalgo, me fui al examen al Valle de México, quedé en el grupo del profesor Jesús Salguero, igual fui compañera de la compañerita Eurídice, fuimos compañeritas de grupo.

Ahí estuvimos un año en capacitación y pues empecé a trabajar en el Valle de México, de ahí pedí mi cambio a la división Querétaro, me fui a la estación de Escobedo, en Escobedo tuve la oportunidad de conocer muchas de las estaciones de ahí, de la división Querétaro, como Querétaro, Celaya, Irapuato, incluso fuimos hasta San Luis Potosí y es una experiencia bien bonita, pero le digo que como obstáculos precisamente, pues el ser mujer. Entonces, como en muchas ocasiones sí es uno objeto de, como de, la falta de respeto y por lo mismo uno tiene que defenderse como pueda, entonces, pero en general todos nuestros compañeros, los jefes de estación con los que yo tuve alguna conexión o relación, nunca nos faltaron al respeto, entonces, pero sí es una aventura bien bonita, porque tienes la oportunidad de conocer muchos, muchos lugares que uno, acá en su lugar de origen no podría yo conocer.

Pues igual, otra dificultad, como dijo Julie, las cuestiones de las necesidades fisiológicas. Eso era un tema aparte, la verdad es que todo estaba estructurado para hombres, no para mujeres. Entonces, uno tenía la necesidad de buscar alternativas y bueno, de la de Querétaro ya me regresé a la División México, me fui a trabajar a Pachuca, estoy muy cerca de mi tierra. De Pachuca ya me regresé al Valle, donde pues desafortunadamente en agosto del 97 me llegó la liquidación. Estuve muy contenta trabajando siempre, yo únicamente fui telegrafista, ayudante de jefe de oficina y solamente eso, telegrafista, pero fue una experiencia bien bonita el haber aprendido la clave morse.

Patricio Juárez: Gracias, Santa, ahora le damos la palabra a Ivonne, que nos platique su vida ferrocarrilera, que hasta donde tenemos noticia, continúa, por favor, Ivonne.

Ivonne Morales: Claro que sí, con mucho gusto. Bueno, este, también inicié muy jovencita, apenas tenía diecisiete años cuando comencé a practicar como telegrafista o chichara, como nos decían a nosotras, en la ciudad de Tierra Blanca, Veracruz. Ahí estaban unas oficinas que, bueno, las condiciones de las oficinas la verdad ha sido lamentable durante todo el proceso de nacionales que viví, nunca tuvieron una muy buen imagen e higiene, pues no tenían un mantenimiento adecuado. Entonces, para ser mujer, era bastante difícil, rodeada de hombres, en un grupo que comencé en donde

había al menos quince hombres y era la única mujer. A mis diecisiete años me topé con muchos varones fuertes, de carácter difícil, porque al menos a esa edad uno se siente como que estás en medio de una jauría de lobos, porque sí, todos te miran y casi casi te quieren comer con los ojos, pues obviamente entrando en un ambiente de trabajo en donde normalmente había hombres y la verdad es que necesitaba uno mucho valor para hacerlo. Sí, la verdad sentía miedo, a veces sentía miedo, a veces sentía que caminaba y me sentía tan débil o tan frágil entre tantos hombres, pero algo dentro de mí me hacía salir adelante.

En el año de 1987, que fue cuando yo inicié, en Tierra Blanca, pues conviví con varios hombres, ahorita escucho a mis compañeras hablar y la verdad que como se revive ese cassette de todo lo que viví y que realmente está ahí, ¿no? Está vivo, está latente, yo, contrario a ellas, soy una persona que vengo de familia ferrocarrilera totalmente, desde mis bisabuelos. Tengo mucha familia ferrocarrilera, entonces, de alguna forma, pues, siempre conté con ese respaldo de varones dentro de la misma empresa, para no sentirme tan descubijada, pero sí, realmente en las oficinas llegamos a estar tan solas y llegaban, pues, ahí, las tripulaciones compuestas de varios hombres y así como que te sentías así un poquito pues, expuesta ¿no? Era complicado, era difícil, sin embargo, me siento muy orgullosa, la verdad, porque logré tantas cosas, viajé por tantos lugares, como dice mi compañera Julie. Yo estuve por muchos lugares, estuve en Tierra Blanca, en Rodríguez Clara, por parte de lo que fue la región Sureste, también estuve en México, en Puebla, en Valle de México, estuve en Aguascalientes, en Irapuato. Actualmente radico en Guadalajara y, bueno, sí ha sido un peregrinar por gran parte de la República, que eso antes nos lo permitía, el mismo trabajo nos lo permitía, que pudiéramos nosotros aplicar para un puesto en cualquier lugar de la República, cuando fue Nacionales de México, posterior a eso pues ya no, ya no se pudo, una vez que se privatiza la empresa. Pero, sin embargo, conforme fue pasando el tiempo fui testigo, fui testigo de esa transformación de los ferrocarriles, porque cuando viene la privatización empieza a cambiar todo, empieza a venir la modernidad, empieza ya, obviamente los telegrafistas ya fueron eliminados, los jefes de estación poco a poco también los fueron eliminando y, bueno, afortunadamente, digo, en el momento que tuve la oportunidad siempre busqué un puesto más, un puesto más arriba, entonces estudié pues para jefe de estación y después para despachador, entonces, eso a mí me abrió mucho las puertas, ¿no?

Posteriormente, a esto yo también estuve estudiando, hice mi carrera, porque soy licenciada en Contaduría y también a la par con el trabajo siendo mamá, teniendo hijos, haciendo una carrera, trabajando en horarios también así, de relevos, que un día vas en la tarde y otro día vas en la mañana, otro día vas en la noche, entonces la verdad sí, fue un camino y ha sido un camino bastante difícil. Lo que comentaban entre mis compañeras también, compartí muchos años, muchos años de trabajar en el turno de la noche, de la madrugada, inclusive en una de las experiencias y que más miedo sentí fue cuando yo trabajé en la terminal de Tierra Blanca Carga, que es una estación que

estaba a medio patio, medio patio, estamos hablando de muchas vías llenas de carros y no había transporte y tenía que caminar como tres kilómetros, caminando a las once de la noche para entrar en el turno de las doce con un miedo terrible, porque había personas indocumentadas entre los carros del ferrocarril y que la verdad era bastante difícil y había que armarse de mucho valor, la verdad, para ir a trabajar, pero la verdad tengo el honor y el gusto de decir que en toda mi carrera ferrocarrilera solamente una vez, una sola vez, he faltado al servicio, los demás días pues siempre han sido por vacaciones, por maternidad, por alguna incapacidad, pero que yo, por mi cuenta haya faltado al servicio, solamente una sola ocasión. Entonces, porque a mí, el compromiso con mi trabajo es tan fuerte que lo llevo dentro de mí, no es algo de lo que yo me pueda deslindar, inclusive pues mis familiares a veces me dicen “es que trabajas mucho”, pero pues es algo que a mí gusta, que me agrada, que siento que llevo en mí y eso me ha abierto mucho las puertas, me siento muy agradecida por todo lo que he logrado... Creo que ya me excedí un poco, ¿verdad?

Patricio Juárez: Gracias, Ivonne. Bueno, este, viendo, escuchándolas a ustedes me gustaría hacerles otra pregunta, es en cuanto a las categorías. Yo sé que era escalafonario y era también de acuerdo a la estación en la que trabajaran y todo eso, pero cómo vivieron ustedes o cómo se sintieron en la cuestión de que, digamos, que yendo a la nómina entre ustedes y los compañeros ahora sí que hombres, ¿no?, ¿cómo era su salario? Digamos, ser telegrafista, o en este caso ser jefa de estación, en cuanto a ustedes y con el jefe de estación hombre, ¿cuál era...? ¿había alguna diferencia o les pagaban igual?

Julieta Arciniega: Nos pagaban igual, nos pagaban igual el trabajo, bueno, jefe de estación, había estaciones donde te daban comisión de express y era un poco más el salario, y de telegrafista, pues no, era el mismo sueldo de acuerdo también a la clase, porque había clases de estación. Por ejemplo, cuando trabajaba uno en la telegráfica, este, de primera, pues era un sueldito un poquito más porque te pagaban más tiempo extra de que había teletipo, te pagaban una hora extra, pero en realidad el salario para hombres y mujeres era igual, no había diferencia de nada.

Patricio Juárez: ¿Alguien más?

Ivonne Morales: Como comenta Julieta, ¡ayyy, perdón, perdón! (le gana la palabra a Santa), lo que comenta Julieta es muy cierto, el salario en Nacionales de México era de acuerdo a la estación en donde trabajabas, había estaciones de primera y tenían un mejor sueldo, pero ahí sí era el sueldo, era el mismo. Cuando ya viene la privatización es como cuando hay un poquito de cambios, que eso es lo que yo he vivido, este, no se daban así como tan rápido las cosas, había que trabajar, como que invertir, es una parte de invertir tu trabajo como para que después ya tengas un beneficio, pero eso es de manera general, no es nada más de las mujeres. En la parte complicada de ser mujer y para lo que nosotros tuvimos problemas, o al menos de parte mía, pues es el hecho de que la mujer pues como ha ido cambiando en todo México, o sea, la mujer que es y luego era

tan participativa en los trabajos, o sea, siempre se tuvo a la mujer como que la mujer es para cuidar a los hijos, para hacer el quehacer, para estar en casa, entonces, hoy por hoy la mujer ha destacado en tantos puestos, en tantos trabajos, que la verdad, está siendo un papel bastante importante, por no menospreciar a los hombres, por supuesto, porque hay hombres que son la verdad muy buenos para trabajar, pero hay algunos que no. Entonces, esos que no han querido ser pues alguien que quiera progresar es ese espacio que nos han dejado a nosotras las mujeres, para destacar en los diferentes trabajos, porque hoy por hoy, hasta en la rama de la construcción tenemos a mujeres trabajando y eso la verdad es un honor, es un honor de deseo de tanta mujer, pues que ha salido adelante.

Patricio Juárez: ¿Alguien más que nos pueda comentar algo al respecto?

Santa Delgadillo: Bueno, solamente para confirmar como dijo la compañerita Julie, era de acuerdo a las estaciones en las que laboraba uno, este, había telegrafistas, como en mi caso, que nada más fui telegrafista, desgraciadamente a las mujeres telegrafistas en línea, que se llamaba así, sí percibían un salario un poquito más bajo que en estaciones, como se dice terminales o de primera o extra-primeras, que es el caso de Buenavista, si había un poco de diferencia en el salario, pero en comparativa con los hombres se pagaba igual, igual, igual.

Patricio Juárez: ¿algo más que quieran compartir con nosotros, con la gente que nos está viendo? Además de todo lo que ya nos han dicho: las dificultades, la vida y, bueno, pues, pues que nos digan a ver qué otras cosas quedaron en el tintero o quedan en el tintero, bueno de las tantas que pueden quedar, pero alguna que en este momento se les venga a la memoria... Ivonne Morales: Pues nada, solamente agradecerles esta oportunidad que nos brindan a las mujeres en este caso, pues, escogieron la rama de las ferrocarrileras, pero la verdad es que hay tantas mujeres en la República mexicana y en el mundo entero que día con día estamos luchando para salir adelante, para sacar a la familia adelante, trabajamos para un país donde prolifera el patriarcado y, pues las mujeres hoy por hoy realmente tienen mucho valor y ojalá que esta entrevista que nos hicieron pues sirva para que muchos hombres pues empiecen a valorar más a sus mujeres, porque pues venimos de la mujer todos y la verdad es que sí, merecen mucho respeto y a nombre de todas aquellas que han perdido la vida o que sufren maltrato, pues que también, que ojalá sirva para ese apoyo de ellas, gracias, gracias por darnos esta oportunidad.

Patricio Juárez: Entonces, como les comento, vamos a escuchar el testimonio, ya que no se pudo integrar a la mesa por las cuestiones del Covid, se tuvo que ir a la vacunación, nos dejó aquí su testimonio Sonia, adelante con el testimonio de Sonia Antonio de la Rosa.

Santa: Si me permiten, voy a dar una pequeña muestra de telégrafo antes del video.

Patricio Juárez: Sí, por favor.

Santa Delgadillo: (hace uso del telégrafo) Lo que transmití es: “Y que vivan las mujeres ferrocarrileras, saludos”.

Sonia Antonio: Buenas tardes, mi nombre es Sonia Antonio de la Rosa. Nací en una pequeña comunidad llamada Mojarras, rumbo a la frontera sur del estado de Chiapas. En mi época las niñas estaban destinadas al casamiento a temprana edad y a tener muchos hijos, sin embargo, mi mamá quería algo mejor para mí, entonces, escuchó que pasó el señor Vallejo y decía que ya que había mujeres telegrafistas, yo me empecé a acercar a la estación, a hacer los informes de los express 38 y 39, el corte de boletos, todo lo que se hace en las estaciones. Después ya me dejaban las estaciones, pero siempre en mí existía un poquito de interés, porque de las personas de ahí, del pueblo, pocas sabían leer y escribir, entonces un señor andaba buscando quien hiciera los formatos de, de... para transportar el pescado de un lugar a otro, que se llamaba SPD 12 (¿?) y le dijeron la niña que está en la estación lo puede ayudar. Él se comunicó y me dijo: “Oye, hija, ¿puedes hacer los formatos?” “Sí, usted me dice cómo; nombre, dirección, remitente, consignatario, cuántos kilos pesa y lo que se cobraba”, y poco a poco me iban agrandando mis conocimientos en la estación, después ya que tuve 17 años, pues ya pensé en venirme a la escuela de telegrafista, pero antes mi mamá decía: “pues si no eres telegrafista, pues vas a tener que hacer la costura o cultora de belleza o algún oficio así, para pasar la vida, ¿no?”. Y yo decía: “pues yo mejor quiero ser telegrafista”, pero no tenía idea de lo que me enfrentaba, lo que era ser telegrafista. Así viajé en 1965 y me presenté ante el maestro Piñera, el instructor de telegrafistas, y le dije: “maestro, yo quiero ser telegrafista”, “¿usted?”, “sí”. Me hizo una prueba y me dice: “tienes muchos errores, pero faltan dos o tres meses para que se abra la escuela, puede usted venir diario y practicar”.

Iba diario a la escuela hasta que se formó el grupo. Un 5 de diciembre de 1965 estaba asentando escalafón en la estación de Tonalá, Chiapas. Trabajé todo el 66 en el PA, Ferrocarril Panamericano, después regresé a México y me inscribí en la escoleta. Mientras se abría la escuela de jefe de estación anduve en muchas estaciones: en Huehuetoca, en El Salto, en Tula, en Huichapan, en Rayón, después asenté escalafón en Aragón y Nopala, y ya para regresar a mi división, me dijeron que estaba aquí una estación de Tetecalita, Morelos, fue como llegué a la línea C y aquí me quedé. Con el tiempo, después de jubilada, comencé a estudiar, ese sabor me quedó de responsabilidad todavía del manejo de las órdenes. El trabajo exigía mucha concentración, exigía no faltar, no tener faltas y estaba acostumbrada a todo eso. Vi que en las estaciones también era una gran responsabilidad manejar la bandera de señales, el efectivo, en todo lo que se relacionaba con la agencia. Así fueron muchos años, 32 años que trabajé en la empresa de ferrocarriles. Allí también en el turno de Cuernavaca, que tardé 20 años, pues siempre andaba apurada por atender la casa, los hijos y fuimos creciendo como familia, estando atentos, sin dejar de trabajar.

Fueron unos tiempos difíciles como mujer, porque en el turno de cero a siete tenía

que ir al trabajo, y embarazada de siete meses o con migrañas al estar atendiendo al despachador, fue un tiempo en el que pues sí, era bastante absorbente, de mucha responsabilidad. Creo que todos los ferrocarrileros teníamos responsabilidades, pero en el puesto de telegrafistas se necesitaba de tiempo, de todo el pensamiento, de estar atenta. Yo así, llegaban mis familiares a saludarme y si el despachador estaba llamando, pues tenía prioridad, los trenes tuvieron siempre la atención que se debía, el tiempo que se requería, la concentración en las órdenes, el no titubear, no equivocarse, todo eso... pero al final, reconoce uno que ser ferrocarrilero, la empresa nos hizo responsables, la empresa nos hizo personas valiosas, porque veo entre mis compañeras que también ellas pasaron momentos inolvidables, momentos de mucha atención con los trenes, con el efectivo y todo lo que se requiera para la responsabilidad siempre, el pensamiento siempre estuvo en la estación. No fue fácil ser telegrafista, sin embargo, fue un trabajo hermoso, pues gracias a ese trabajo se tiene una pensión. Hoy ya llegando a esta edad, solas, las secuelas que a veces uno se pone nervioso, todavía recuerdo los trenes, silbatos y todavía me acuerdo de la empresa, del telégrafo, de eso que marcó mi vida, que estuvo más en mi vida, más que otras cosas. Fue más responsabilidad, más estar concentrada, pensando siempre en la estación, pensando siempre en las órdenes del tren. Creo que fue una maravillosa experiencia en la vida, como para después disfrutarla o sentarse de este otro punto de vista a verla, a criticar lo que fue la vida, ¿por qué no? se pregunta el ser humano: “¿qué es la vida?”. Pues mi vida fue llena de responsabilidades y el telégrafo, pues eso lo llevamos hasta hoy, hay gente que trasmite hasta hoy muy bien, hay gente que siempre está practicando, todavía escuchamos el telégrafo y nos acordamos de todo lo que vivimos, de todo lo que fue, de todo lo que compartimos, de todos los momentos difíciles y fue una gran experiencia. Muchas gracias por este video, gracias al licenciado Román, gracias al Museo de Puebla por poner sus ojos en esta comunidad, porque fueron muchos telegrafistas, fueron miles y miles de telegrafistas, pero la comunidad de mujeres somos como 250, no llegamos a mil y ya, nos conocemos poco, pocas hemos estado alejadas, pues tenemos comunicación y veo que todas ellas comparten la misma responsabilidad, los mismos problemas. Muchas gracias por la invitación.

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

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

Núm.	Expediente	Legajos	Periodo	NCO	Caja
667	Nombramientos, renunciaciones y habilitación de directores de la Compañía Carbonífera Consolidada de Coahuila (CCCC)	Nombramientos anuales de miembros de la Junta Directiva de la CCCC	1929-1929	5,7141	37
668	Honorarios para los directores y funcionarios de la CCCC	1. Honorarios para los directores de la CCCC 1928; 2. Pago de honorarios a Enrique de Hoyos; 3. Honorarios para León Salinas, gerente de la CCCC 1929; 4. Acuerdo de la Junta Directiva sobre la falta de pagos de honorarios a funcionarios 1931	1928-1931	5,7145	37
669	Otorgamiento de facultades administrativas y ratificación de las mismas al presidente y vicepresidentes de la CCCC	1. Memoradum sobre las facultades del presidente, vicepresidente y gerente, 1921; 2. La Junta Directiva confirma las facultades del presidente, 1932; 3. Otorgamiento de facultades concedidas en julio de 1935 a Leopoldo Vázquez como vicepresidente; 4. Acuerdo de la Junta sobre confirmación sobre facultades concedidas al presidente, 1931; 5. Confirmación a Antonio Madrazo del otorgamiento de facultades como Presidente, 1935	1921-1935	5,7500	38

670	Nombramientos, renuncias, y directorios de empleados y funcionarios de la CCCC	<p>1. Movimientos de funcionarios y empleados 1914-1926; 2. Nombramiento de Edmundo Torreblanca como subsecretario, 1927; 3. Movimiento de funcionarios y empleados 1927; 4. Licencia a León Salinas 1927; 5. Nombramiento de Pedrero Córdova 1927; 6. Renuncias 1929; 7. Licencia a León Salinas 1930; 8. Nombramiento de Leopoldo Vázquez como vicepresidente 1935; 9. Renuncia de Beltram E. Holloway 1930; 10. Nombramientos anuales de funcionarios 1931; 11. Renuncia de León Salinas 1932; 12. Nombramiento de Mariano Cabrera 1932; 13. Renuncia de Javier Sánchez Mejorada como presidente 1932; 14. Nombramiento de funcionarios 1932; 15. Renuncia de James Piper como subsecretario 1934; 16. Licencia solicitada por Fernando González Roa 1935; 17. Nombramiento de Santiago V. González como subsecretario 1935; 18. Renuncia de Mariano Cabrera como presidente 1935; 19. Nombramiento de Antonio Madrazo como presidente 1935; 20. Licencia solicitada por Fernando González Roa 1935; 21. Nombramiento de José G. Zuno como abogado general y representante 1935; 22. Renuncia de Manuel García Peña 1935; 23. Nombramiento de Simón Anduaga como gerente 1936; 24. Nombramiento de Omar Josefé y Carlos Duplan como secretario y subsecretario 1936; 25. Directorio de personal de funcionarios y empleados 1938.</p>	1914-1938	5,7510	38
671	Autorización para girar fondos de la CCCC	Funcionarios y empleados autorizados para girar a cargo de bancos o instituciones que guardan fondos de la CCCC	1916-1930	5,7520	38

672	Compensaciones, gratificaciones, ayudas, etc., a los funcionarios y empleados de la CCCC	1. Distribución de compensación entre directores y funcionarios que prestaron servicio en 1927; 2. Auxilio a los deudos de José Barbedillo; en general a los empleados en caso de fallecimiento 1928-1929; 3. Gratificación a Enrique Hoyos, oficial mayor 1930; 4. Demanda interpuesta por Daniel Torices ante la Junta Federal de Conciliación y arbitraje del DF en contra de la CCCC 1936	1927-1936	5,7536	38
673	Otorgamiento de poderes	1. Acuerdo de la Junta Directiva facultando a Pablo Macedo y Luis Riva para que otorguen a Edward N. Brown un poder general 1910; 2. Poder otorgado por Carlos Basave y del Castillo Negrete y Ricardo Carrión a favor de León Salinas 1921; 3. Se faculta a León Salinas para que pueda sustituir el poder que tiene conferido 1923; 4. Poder general que otorgan Joaquín Pedrero y Ricardo Carrión a favor de Fernando González Roa y Eleazar del Valle 1928; 5. Autorización concedida al presidente y subsecretario para que confieran mediante escritura pública poder a Leopoldo Vázquez 1935; 6. Autorización concedida al vicepresidente y subsecretario para que otorguen poder notarial a favor de José G. Zuno 1935; 7. Se faculta a Antonio Madrazo y Omar Josefé para que otorguen a Leopoldo Vázquez poder general para pleitos y cobranzas 1936.	1910-1936	5,7600	38
674	Inventario general de los bienes de la CCCC y cambios de su domicilio social	1. Traspaso de oficinas de la CCCC 1932; 2. Nuevo avalúo del inventario general aprobado en 1937.	1936-1937	5,7800	38
675	Compra de bienes inmuebles por la CCCC	Compra que hizo la CCCC de unas construcciones y otros bienes.	1931-1931	5,9120	38

676	Correspondencia sobre un contrato entre la CCCC y la Desarrolladora de Coahuila y Durango	Carta a Fernando González Roa, comunicando que no fue posible encontrar el contrato celebrado entre los ferrocarriles y la Cía. Desarrolladora de Coahuila.	1928-1928	5,9200	38
------------	--	--	------------------	---------------	-----------

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Biblioteca especializada

Colección Méndez Quijano Zirión

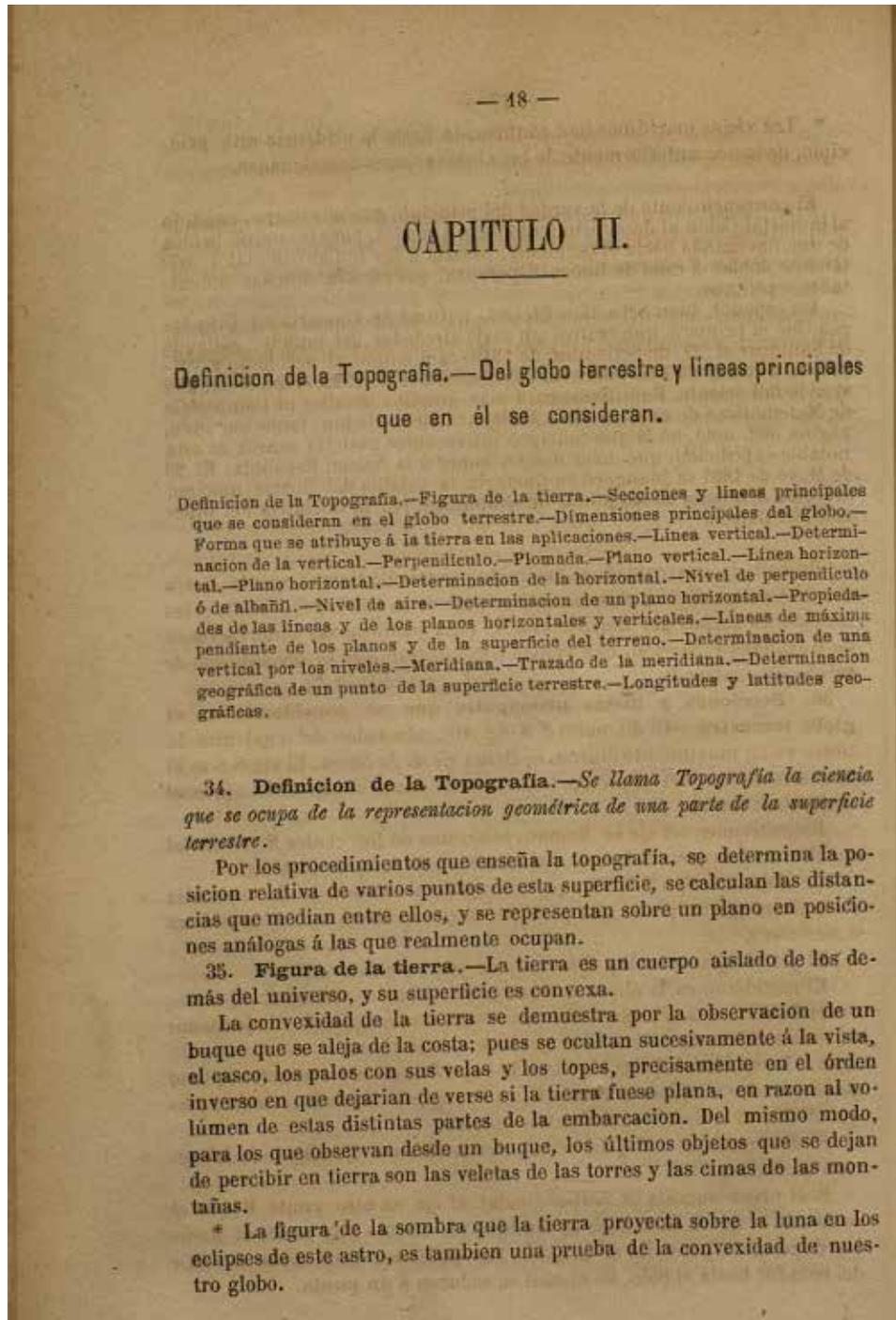
542 COU.r 1885	106.- Courtin, A. J., <i>La resistance des materiux. Quatrieme edition. Paris : B. Tignol, editeur, 1885, 224 + 1 lámina, 19 x 12 cm.</i> Pasta dura. – Forro Tela y papel.- Falta lámina 1
542 PLA.b S/F	107.- Planat, M.P., <i>Biblioteque de la construction moderne : Mecanique appiquee a la resistance des materiaux. Paris : Imprimerie F. Leve, Rue Cassette, s/f, 935 p., 27 x 19.5 cm.</i> Pasta dura.- Forro Queratol.- Hojas sueltas
530.8 PLA.p S/F V.I	108.- Planat, M.P., <i>Practique de la mecanique appliquee la resistance des materiaux : Primer volume: Principes et tableaux graphiques. Paris : Aulanier Et Cie, editeurs, s/f, iv + 581 p., 27.5 x 19 cm.</i> Pasta dura.- Forro cuero y papel.- Cantos con cepillado en sepia
530.8 PLA.p S/F V.II	109.- Planat, M.P., <i>Practique de la mecanique appliquee la resistance des materiaux : Deuxieme volume: termes de charpente en bois - termes de charpente en fer. Paris : Aulanier Et Cie, editeurs, 416 p., 27.5 X 19 cm.</i> Pasta dura.- Forro cuero y papel.- Cantos con cepillado en sepia
693.8 PLA.p S/F VIII	110.- Planat, M.P., <i>Practique de la mecanique appliquee la resistance des materiaux : Troisieme volume: murs et soutènements voutes, arcs-boutants et contreforts-poutres droites en ciment arme. Paris : Aulanier Et Cie, editeurs, 523 p., 27.5 x 19 cm.</i> Pasta dura.- Forro cuero y papel.- Cantos con cepillado en sepia
530.8 MOR.r 1862 V.I	Morin, Arthur, <i>Resistene de materiaux. Volume 1. Paris : Libraire de L. Hachette et cie, 1862, 498 p., 22 x 13.5 cm.</i> Pasta dura.- Forro Queratol

<p>530.8 MOR.r 1862 V.II</p>	<p>Morin, Arthur, <i>Resistene de materiaux. Volume 2. Paris : Libraire de L. Hachette et cie, 1862, 349 p., 22 x 13.5 cm.</i> Pasta dura.- Forro Queratol</p>
<p>691 JOH.m 1897</p>	<p>Johnson, J.B., <i>The materials of construction : A treatise for engineers on the strength of engineering materials. Nueva York : John Wiley & Son, inc., 1897, xv + 787+ 16 p., 23.5 x 15.5 cm.</i> Pasta dura.- Forro Queratol</p>
<p>624 RAN.m 1872</p>	<p>Rankine, William John Macquorn, <i>A manual of civil engineering. Eighth Edition, Revised. London : Charles Griffin and Company, Limited, xvi + 784 p. 19 x 13 cm.</i> Pasta dura.- Forro tela.- Grabado</p>
<p>620.1 GUR.m 1904</p>	<p>Gurley, L. E. & W., <i>A manual of principal instruments useding American engineering and surveying. Nueva York : W. & L.E. Gurley, 1904, 446 p., 16.5 x 11 cm.</i> Encuadernación rústica</p>
<p>620.1 STA.s 1895</p>	<p>Stanley, William Ford, <i>Surveying and levelling instruments : Theoretically an practically described. London : E. & F.N. Spon, 1895, xiii + 555 p., 19.5 x 14 cm.</i> Pasta dura.- Forro tela.- Grabado.- Cantos en rojo</p>

526.3
GIO.t
1884

Giol y Solevilla, Isidro y Goyanes y Soldevilla, José, *Tratado de topografía : Atlas*. Madrid : Establecimiento Topográfico de Manuel Minuesa, 1884, 60 + 34 p., 21.5 x 15.5 cm.

Pasta dura.- Forro cuero



<p>526.3 GIO.t 1884 t. II</p>	<p>Giol y Solevilla, Isidro y Goyanes y Soldevilla, José, <i>Tratado de topografía : t. II, nivelación.</i> Madrid : Establecimiento Topográfico de Manuel Minuesa, 1884, viii + 501 + xxv p., 21.5 x 15.5 cm. Pasta dura.- Forro cuero</p>
<p>526.3 ECH.t 1897</p>	<p>Echegaray, Salvador, <i>Tratado de topografía : t. I Instrumentos.</i> México : Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1897, xxvi + 502 + 32 láminas., 23 x 17.5 cm. Pasta dura.- Forro tela</p>
<p>620.1 MAT.a 1889</p>	<p>Matheson, Ewing, <i>Aid book to engineering Enterprise.</i> London : E. & F.N. Spon, 1889, 865 p., 23 x 17 cm. Pasta dura.- Forro tela</p>

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

*Fototeca***Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México****Sección: Donaciones al MNFM**

Número de registro	Pie de foto	Color	Formato
03-001966	Maquinaria para vía.	Blanco y negro	3.5 x 5.5"
03-001967	Reparación de vía.	Blanco y negro	3.5 x 5.5"
03-001968	Maquinaria para vía.	Blanco y negro	3.5 x 5.5"
03-001969	Maquinaria para vía.	Blanco y negro	3.5 x 5.5"
03-001970	Maquinaria para vía.	Blanco y negro	3.5 x 5.5"
03-001971	Maquinaria para vía.	Blanco y negro	3.5 x 5.5"
03-001972	Maquinaria para vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-001973	Reparación de vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-001974	Maquinaria de vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"

03-001975	Terminal de carga con vía electrificada.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-001976	Terminal de carga.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-001977	Terminal de carga con vía electrificada.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-001978	Maquinaria para vía.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001979	Maquinaria para vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-001980	Maquinaria para reparación de vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-001981	Hospital de Ferrocarriles Nacionales en Saltillo, Coahuila.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-001982	Locomotora de vapor número 3033 de Ferrocarriles Nacionales de México.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-001983	Vías.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-001984	Riel.	Blanco y negro	3 x 4.5"

03-001985	"Alineadora".	Blanco y negro	3 x 4.5"
-----------	---------------	----------------	----------



03-001970



03-001972

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

*Planoteca***Fondo: Ferrocarril Mexicano****Sección: Fuerza Motriz****Serie: Apizaco**

núm	Título	Fecha	Soporte	Escala	Edo. Cons.	Medidas (cms.)
101	Cab apron.	10-15, 1903	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
102	Crosshead.	7-23, 1895	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
103	Cylinder head cover.	4-17, 1903	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
104	Cleaning hole & cap.	9-29, 1903	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
105	Cylinder cock work.	6-13, 1893	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
106	Cab door fixtures.	9-23, 1903	Cianotipo	Sin escala	Malo	33 X 24
107	Cylinder cock lever.	8-9, 1900	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
108	Cleaning hole.	8-9, 1903	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
109	Connecting rods N° 3339.	4-06, 1904	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
110	Link.	2-24, 1902	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
111	Dome finish.	11-01, 1897	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
112	Dome ring N° 98.	1-6, 1897	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
113	Dome caps.	1-10, 1898	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24

114	Dome flange.	2-16, 1897	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
115	Driving spring staple.	5-20, 1902	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
116	Dry pipe.	2-10, 1902	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
117	Dimensions of tire cards.	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
118	Engine track centre pin.	2-16, 1906	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
119	Engine truck axle.	6-6, 1898	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
120	Engine steps.	6-2, 1904	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Almacén de colecciones

Catálogo de Colección

Nombre	Barreta de línea
Número de inventario	H0030328IM190006749
Fabricante	No presenta
Época	Siglo XX
Uso o función	Herramienta usada en el tendido o reparación de vía, a modo de palanca para alinear rieles.
Total de piezas en la colección	15
Dimensiones	3.8 cm X 167 cm
PRONARE	
Serie	
Colección	CNPPCF / MNFM



