

TIERRA FERROVIARIA

*El origen del Hospital de Concentración de Saltillo*⁵³

The origin of the Saltillo's General Hospital

Covadonga Vélez Rocha
Isabel Bonilla Galindo
Patricio Juárez Lucas
Román Moreno Soto⁵⁴

Resumen

En este artículo se presentan los orígenes ferrocarrileros del edificio que actualmente es la sede del Archivo Municipal de Saltillo, a partir del estudio de fuentes documentales (impresas, fotográficas, de nóminas y planos) que se resguardan en los acervos del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF). Se concluye que el edificio no se utilizó para los fines para los que fue proyectado originalmente en 1917, es decir, albergar la nueva estación de pasajeros, debido a la suspensión definitiva de la obra en 1922, por lo que será hasta 1928 cuando la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) decida destinarlo para ser la sede del Hospital de Concentración de Saltillo.

Palabras clave: Estación de pasajeros, Hospital de Concentración, Ferrocarriles Nacionales de México, Saltillo, Archivos.

Abstract

This article presents the railway origins of the building that is currently the headquarters of the Town Archive of Saltillo, based on the study of documentary sources (printed, photographic, payroll and plans) that are kept in the collections of the Railway Documentation and

53 Dedicamos este artículo a la memoria de nuestro compañero Alfredo Nieves Medina (1957-2020), jefe de la Planoteca de este Centro de Documentación, quien en gran medida impulsó esta colaboración con el Archivo Municipal de Saltillo, a partir de la localización de cien planos del fondo Edificios, que dan cuenta del desarrollo constructivo del inmueble.

54 Personal del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero de la Secretaría de Cultura. Contacto: cedif@cultura.gob.mx

Research Center (CEDIF). it is concluded that the building was not used for the purposes for which it was originally projected in 1917, that is, to house the new passenger station due to the definitive suspension of the work in 1922, so it will be until 1928 when the company Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) decided to use it to be the headquarters of the Saltillo's General Hospital.

Keywords: Passenger station, General Hospital, Ferrocarriles Nacionales de México, Saltillo, archives.

El sistema ferroviario mexicano en la posrevolución

Después de 1911, el sistema ferroviario mexicano se caracterizó por una falta de crecimiento en casi todos los aspectos: físico, tecnológico, productivo y operacional, resultado de una pérdida en su “centralidad infraestructural” y su sustitución por otras tecnologías y formas de transportación, fenómeno que ocurrió en la mayoría de las economías de América Latina durante la primera mitad del siglo XX, pero que en el caso de nuestro país tuvo algunos rasgos particulares.⁵⁵ Al respecto, es importante señalar que México fue el único país latinoamericano donde los ferrocarriles fueron construidos predominantemente por empresas estadounidenses, además que, desde 1908, las principales líneas fueron consolidadas en la compañía FNM, quedando bajo el control accionario del Estado.⁵⁶

El panorama de la época no era nada halagüeño, los efectos de la Revolución sobre la economía mexicana dejaron un shock “interno” de larga duración, que se conjugó con las repercusiones de la Primera Guerra Mundial (1914-1918), por lo que la búsqueda de la estabilización institucional y de reconocimiento internacional, así como la negociación con diversos actores e intereses, fueron factores que retrasaron el cambio tecnológico y laboral en los ferrocarriles, momento que fue aprovechado por el autotransporte, el cual emergió como el nuevo medio de movilidad terrestre y nuevo polo del poder político.⁵⁷

Algunos indicadores físicos del sistema ferroviario nos ayudan a tener una visión mucho más clara sobre estos aspectos, por ejemplo, en el medio siglo sucesivo al estallido de la Revolución mexicana el kilometraje de los ferrocarriles de jurisdicción federal aumentó alrededor de 15%, pasando de 19.7 a 23.2 miles de kilómetros. Sin embargo, aproximadamente la mitad de ese incremento se debió a laderos y escapes y no a tramos nuevos, es decir, que el México del siglo XX, urbano e industrial, se basó fundamentalmente en una red ferroviaria construida durante el porfiriato.⁵⁸

55 Sandra Kuntz y Paolo Riguzzi, “El triunfo de la política sobre la técnica: Ferrocarriles, Estado y economía, 1910-1950”, en *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*, Zinacatepec, El Colegio Mexiquense, Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco, Ferrocarriles Nacionales de México, 1996, p. 290.

56 *Ibid.*, p. 291.

57 Guillermo Guajardo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica 1850-1950*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010, p. 113.

58 Sandra Kuntz y Paolo Riguzzi, “El triunfo de la política sobre la técnica...”, *op. cit.*, p. 299.

Lo anterior se podría adjudicar al abandono del Estado, pero la información estadística muestra que los ferrocarriles atrajeron una masa de recursos mucho mayor que cualquier otro sector. Tan sólo en cuatro años, durante el periodo 1926-1950, hubo un rubro superior a la inversión ferroviaria: en dos años fueron las carreteras y en otros dos la electricidad, de tal suerte que no fueron un “rincón abandonado” dentro de la asignación del presupuesto federal⁵⁹, por lo que la explicación a la desproporción entre los recursos atraídos y la tendencia general del sistema ferroviario durante esa época la podemos encontrar por el creciente alejamiento entre el medio de transporte y las características, los ritmos y las necesidades de la actividad económica del país, en virtud de dos procesos convergentes: la capacidad productiva y los programas de construcción que aplicaron los gobiernos revolucionarios. En el análisis de estos últimos nos abocaremos a continuación.

2. Los programas de construcción ferroviaria de los gobiernos revolucionarios (1914-1925)

Durante la gestión de Ferrocarriles Nacionales por parte de los gobiernos revolucionarios (1914-1925), los directores y funcionarios de la empresa formularon varios programas de construcción, retomando parcialmente el esquema de líneas prioritarias definido por la Ley General de Ferrocarriles de 1899⁶⁰ y enriqueciéndolo con nuevos proyectos. Las vías clasificadas como “urgentes” o de “imperiosa necesidad” fluctuaban alrededor de los 5 mil kilómetros, y otras líneas consideradas necesarias comprendían entre 5 y 10 mil kilómetros de trazo. Pero el aumento neto de construcción ferroviaria en este periodo fue apenas de 401 kilómetros. En realidad, gran parte del programa “revolucionario” en materia de comunicaciones ferroviarias, cuyo pivote era la compañía de Ferrocarriles Nacionales, quedó en letra muerta.

Lo anterior se conjugó con un proceso derivado del contexto político-social que atravesaba el país, cuando Venustiano Carranza, como “primer jefe”, incautó FNM y diversas compañías ferroviarias el 4 de diciembre de 1914, perdiendo oficialmente el control de sus activos y operaciones, pasando a ser administradas por los llamados Ferrocarriles Constitucionalistas, con el ingeniero Alberto J. Pani al frente. De esta forma, se alteraron gravemente la operación, organización y relaciones industriales, potenciando el control y el papel de la operación ferroviaria como plataforma de proyección nacional, legitimidad gubernamental y también como medio de recaudación.⁶¹

Si bien la incautación de las líneas fue asumida como una medida extrema de carácter temporal, el control de la compañía por parte del gobierno mexicano se prolongó por más de once años, hasta el 31 de diciembre de 1925. Este prolongado periodo de operación pública puede dividirse en dos etapas: la primera, la de los Ferrocarriles Constitucionalistas, que va desde el 4 de diciembre de 1914 hasta el 31 de diciembre de 1918; y la segunda, desde esta

59 *Ibid.*, p. 292 y Guillermo Guajardo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles...*, *op. cit.*, p. 113. En ambos trabajos hay estimaciones puntuales al respecto.

60 Fue la primera ley que se creó sobre la materia en México, en ella se explicaron al detalle los pormenores de la construcción y la explotación de los ferrocarriles.

61 Guillermo Guajardo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles...*, *op. cit.*, p. 95.

última fecha hasta finales de 1925, en la que se cambió el nombre de la empresa a “Ferrocarriles Nacionales de México (administrados por el gobierno)”.⁶²

En la primer etapa (1914-1918), el control carrancista significó suplantar la alta dirección empresarial y de los accionistas por una de tipo civil y militar, cuya definición fue hecha más por estilos administrativos y por factores reactivos a condiciones externas, que por políticas coherentes y uniformes, convirtiendo a los ferrocarriles en botín de guerra y de enriquecimiento para jefes militares y grupos “*revolucionarios*”, es decir, la actitud del gobierno carrancista fue punitiva con respecto a las empresas ferroviarias, vistas como frutos privilegiados del régimen porfiriano. Sin embargo, a pesar del discurso retórico de promover la inversión de capital nacional y extranjero, el sujeto central era el Estado y los fines esencialmente políticos, de esta forma, el único aspecto relevante en la década de 1910-1920, en cuanto a construcción, fue la atención del caudillo a su base regional en Coahuila, su estado natal, en donde se construyeron dos líneas secundarias por 250 km: el tramo Cuatro Ciénegas-Sierra Mojada y el ramal Allende-San Carlos; y una tercera, la línea Saltillo al Oriente —que partía de la capital del estado, sin rumbo definido—⁶³, la cual incluía el proyecto de la nueva estación de pasajeros, parcialmente construida y abandonada después.

3. La estación de Saltillo: de terminal de pasajeros a Hospital de Concentración

La primera vez que llegó a Saltillo el ferrocarril fue el 13 de septiembre de 1883, pero fue inaugurado hasta el 16 del mismo mes,⁶⁴ formando parte de la línea troncal de la Compañía Mexicana, mejor conocida como Ferrocarril Nacional Mexicano, la cual, entre sus muchos puntos a lo largo de sus 1 350 km de vía angosta, abrió una ruta de comunicación fundamental entre la capital de la República y la frontera norte, en Nuevo Laredo.

Durante la administración de los Ferrocarriles Constitucionalistas se iniciaron las obras de construcción de tres proyectos relacionados con la ciudad de Saltillo, que tuvieron como su principal promotor a Venustiano Carranza. El primero fue la línea de Saltillo al oriente, cuyos trabajos iniciaron el 1 de mayo de 1916 por el gobierno del estado de Coahuila y fueron posteriormente traspasados a los Ferrocarriles Constitucionalistas⁶⁵; para el 15 de mayo de 1920 la obra quedó terminada, con los terraplenes hasta el kilómetro 27 y la vía tendida hasta el kilómetro 26, en la Tosca, con un costo total de \$1,136,934.90 (un millón ciento treinta y seis mil novecientos treinta y cuatro pesos con noventa centavos).⁶⁶

El segundo proyecto fue la relocalización de la línea Saltillo y Carneros para reducir la pendiente de dos a uno por ciento, entre los kilómetros 876 y 915 de la troncal del ex

62 Arturo Valencia Islas, *El descarrilamiento de un sueño. Historia de Ferrocarriles Nacionales de México (1919-1949)*, México, Colegio de México-Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (Horizonte Ferroviario), 2016, p. 64.

63 Sandra Kuntz y Paolo Riguzzi, “El triunfo de la política sobre la técnica...”, *op. cit.*, p. 299.

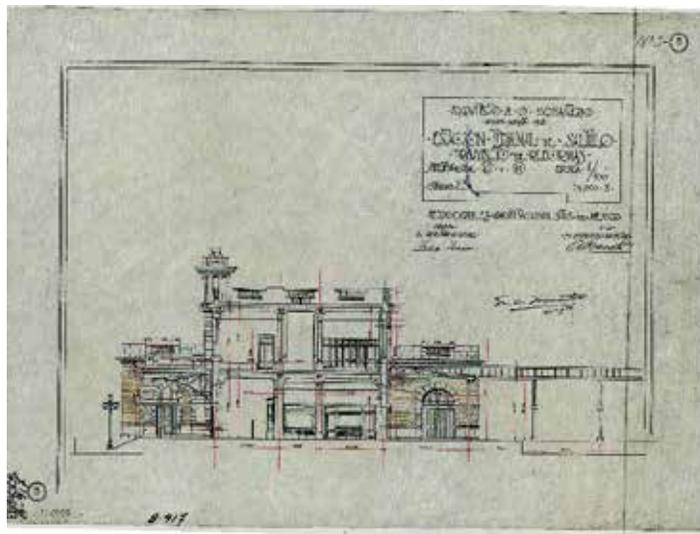
64 María Elena Santoscoy Flores, “Algunos aspectos de la cultura material y la vida cotidiana de los saltilenses en el siglo XIX”, en *Revista Coahuilense de Historia*, Número 98, diciembre de 2009, p. 149.

65 Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles en la Revolución mexicana*, México, Siglo XXI, 2010, p. 547.

66 *Décimo octavo informe anual de los Ferrocarriles Nacionales de México, correspondiente al año social que terminó el 30 de junio de 1925*, México, FNM, 1922, p. 71.

Ferrocarril Nacional. La nueva línea del 1% de pendiente tendría un desarrollo de 61.5 kilómetros y una nueva estación de pasajeros; los trabajos iniciaron el 27 de enero de 1917 y se dividieron en dos etapas: el estudio de localización y la construcción. La primera se completó al 100% el 1 de octubre de 1922, mientras que la segunda etapa sólo tuvo un progreso de 36.46%, quedando en “suspense” su proceso, con un gasto ejecutado hasta 1925 que ascendía a \$720,068.91 (setecientos veinte mil sesenta y ocho pesos con noventa y un centavos).⁶⁷

Por último, el tercer proyecto comprendía la nueva terminal de Saltillo denominada “Buenavista”, cuyos trabajos de construcción iniciaron el 27 de enero de 1917⁶⁸. Había sido encargada al arquitecto Manuel Ortiz Monasterio,⁶⁹ quien todavía con evidentes influencias “eclecticas”⁷⁰ propuso un edificio que, como puede apreciarse en los siguientes planos, constaba de tres cuerpos: uno principal de dos niveles y un volumen que sobresale al centro, y dos laterales, de un nivel. Todas las edificaciones tienen techumbres planas, los muros del cuerpo principal y los laterales rematan con un antepecho con balaustradas sobre un cornisamento ornamentado con dentículos en su parte inferior. Las ventanas de la planta baja del cuerpo principal y laterales están rematadas, al igual que las puertas de éstos cuerpos, por un arco de medio punto.⁷¹



Estación Terminal de Saltillo. Proyecto de Reformas, agosto 1918. Fondo Edificios, N°824.
CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

67 *Ibid.*, p. 97.

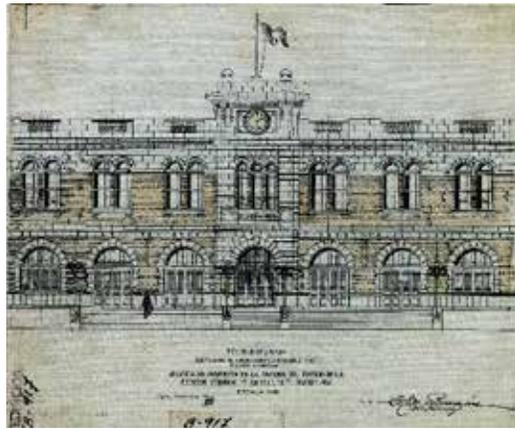
68 *Ibid.*, p. 71.

69 “Debido al contexto de la época, que provocó que los países europeos y los Estados Unidos detuvieran prácticamente todos sus movimientos económicos, que incluían la expansión ferrocarrilera, se brindó la posibilidad de que los arquitectos mexicanos intervinieran en proyectos de construcción de estaciones importantes, como fue el caso de la obra de la nueva terminal de Saltillo encargada al arquitecto Manuel Ortiz Monasterio”, en Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa, *La arquitectura ferroviaria en México. Influencias importadas y asimilación de estilos (1873-1937)*, México, Programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura-Universidad Nacional Autónoma de México (Tesis de Doctorado en Arquitectura) 2008, p. 168.

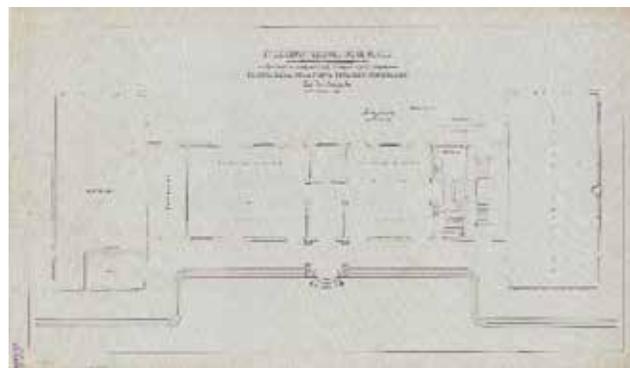
70 *Ibidem.*

71 MNFM, *De las estaciones*, México, SCT-FNM-MNFM, 1995, p. 83.

En la parte superior del cuerpo principal se observa un vano que soporta en el centro al reloj reglamentario; en el acceso principal, unas escalinatas permiten entrar al edificio. Las puertas y ventanas tienen canceles. La ornamentación de los muros se logra mediante el cambio de color de los sillares de forma dentada, que enmarcan las puertas y ventanas de todo el conjunto. Además, en los planos del proyecto de construcción de 1917, se aprecia que la construcción contaba en el primer piso del cuerpo principal con salones de espera (de primera y segunda clase), oficina de correo y telégrafo, agencia de publicaciones, depósito de equipajes; mientras que los cuerpos laterales, el del lado izquierdo era la oficina del express y el del lado derecho un salón-restaurant.



Propuesta en la Fachada del Edificio de la Estación Terminal de Saltillo. México, octubre 8 de 1919. Fondo Edificios N°826-C. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.



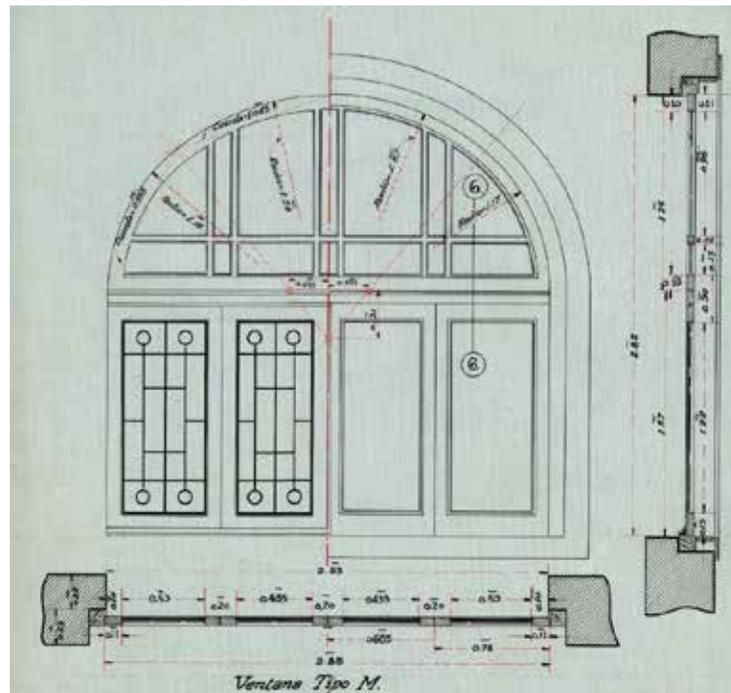
Planta baja y alta de la nueva estación. Terminal en Saltillo Coahuila 1917. Fondo Edificios, N°813 y 814. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Por su parte, la planta alta del cuerpo principal contaba con oficinas del superintendente general, superintendente de terminal, ingeniero sub-jefe de conservación de vía, jefe de despachadores, jefe de trenes, telégrafo, jefe de vía, ingeniero de división, departamento de dibujo, archivo y conserje. En el *Informe de 1922* de los FNM se menciona que para la ter-

minación del “*nuevo edificio*” de la estación de pasajeros en Saltillo faltaban sólo las obras de decorado, alumbrado, carpintería y pisos, por lo que se continuó la construcción de cobertizos de concreto armado en los andenes. La cantidad gastada hasta esa fecha en estas construcciones, incluyendo el edificio, talleres, Casa Redonda, etc., ascendía a \$1,131,363.92 (un millón ciento treinta y un mil trescientos sesenta y tres pesos con noventa y dos centavos).⁷² Es muy probable que la construcción del edificio, en cuanto a la mampostería de muros y techumbre, haya quedado concluida entre finales de 1919 y principios de 1920, dando avance a la etapa de acabados a partir de esa fecha. Lo anterior se puede cotejar con la información de las nóminas del departamento de construcción de la división Saltillo, en donde para la primera quincena de enero de 1920 ya sólo aparecen: un ingeniero, dibujante, oficial mayor, mecánografa, taquígrafa, responsable del departamento de materiales, un dibujante, almacenista, empleado auxiliar y un mozo, es decir, un grupo de trabajo que seguramente estaba dando seguimiento a la supervisión de la conclusión de los trabajos de mampostería del edificio y al inicio de los referentes acabados. De esta forma, ya para la primera quincena de febrero de 1920 aparece el desglose de cuadrillas de herreros, albañiles, carpinteros, peones y canteros; de estos últimos existe un documento muy interesante, donde se puede apreciar una relación de cuarenta personas que hicieron trabajos de labrado de cantera y su respectivo pago desglosado por metro cuadrado y/o piezas. A partir de esa fecha, el número de trabajadores que aparece en los registros de las nóminas se acrecienta considerablemente.⁷³

⁷² *Décimo cuarto informe anual de los Ferrocarriles Nacionales de México, correspondiente al año social que terminó el 30 de junio de 1922*, México, FNM, 1922, p. 76.

⁷³ CEDIF, Archivo Histórico (en adelante AHCEDIF), Fondo de Nóminas 1920-1935, FNM, División: Saltillo, Sección: Construcción y vía (puentes y edificios). Saltillo al Oriente, quincenas de enero-febrero 1920.



Detalle de Ventanas para la Estación de Pasajeros, octubre 26 de 1920. Fondo Edificios, N°855. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Sin embargo, en el *Informe de 1923* se menciona, en relación a la nueva Estación de Pasajeros en Saltillo, que las obras de la construcción de cobertizos y captación de agua necesaria para la nueva Terminal se habían suspendido,⁷⁴ pero es hasta el *Informe de 1925* donde se especifica que la fecha en que se suspendieron los trabajos fue el 1 de octubre de 1922, con un 70% de progreso. De igual forma, se señala que la obra se encontraba pendiente por ser autorizada, con un gasto total hasta la fecha de \$1,337,632.41 (un millón trescientos treinta y siete mil seiscientos treinta y dos pesos con cuarenta y un centavos). La evidencia de la suspensión de la obra y su posterior abandono se puede apreciar en las fotografías y los planos de 1926, hechos por la Comisión de Avalúo e Inventarios de FNM para ese complejo ferroviario.

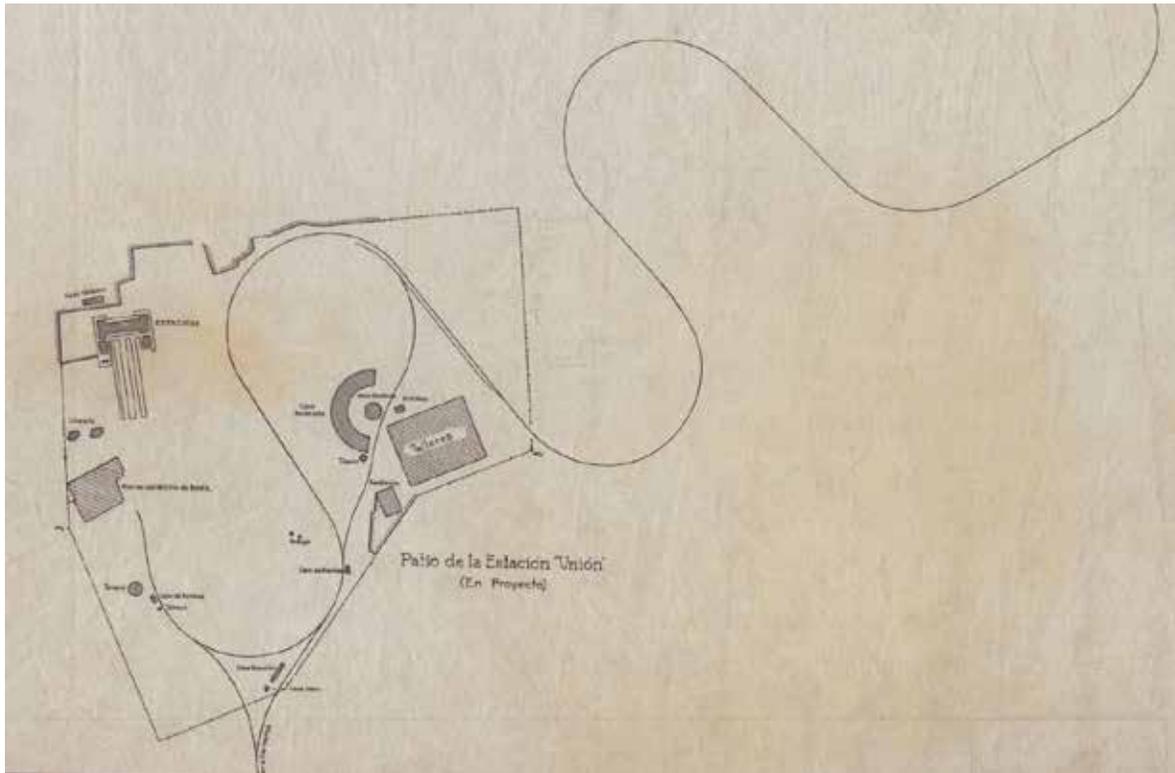
⁷⁴ *Décimo quinto informe anual de los Ferrocarriles Nacionales de México, correspondiente al año social que terminó el 30 de junio de 1923*, México, 1923, p. 72.



Edificio para oficinas de la estación Buenavista. Saltillo (en proyecto). 1927. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.



Otra vista del edificio de la estación y anexos, posterior y lado poniente. Buenavista, Saltillo (en proyecto). 1927. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.



Ferrocarriles Nacionales de México. Comisión de Avalúos e Inventarios. Plano General de los patios del Nacional, Central y Unión y vías que los ligan en la Terminal de Saltillo, diciembre de 1927. Fondo Patios y Líneas, N° 1126. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

De esta forma, la construcción del edificio y el tendido de las vías quedó como un proyecto inconcluso y no se volvieron autorizar recursos para que se completara, debido a la política de “administración económica”, que para 1926 la compañía FNM comenzó a ejecutar al ser devuelta por el gobierno nuevamente a manos de privados. En este sentido, en el *Informe de 1928* se mencionaron un conjunto de medidas relacionadas con esta política, de las cuales resultan fundamentales aquellas que se tomaron en el Departamento Médico, en donde se había procurado también reducir las erogaciones, por lo que se decidió suprimir algunos hospitales como los de Piedras Negras, Monterrey y Torreón, sustituyéndolos con puestos de Socorros, sin perjuicio de satisfacer todas las necesidades del servicio en aquella zona del norte con los hospitales de concentración que se establecieron en Saltillo y Durango. De esta forma, quedó marcado cuál sería el destino de un edificio arquitectónicamente majestuoso, pero económicamente inviable de completar.⁷⁵

La operación del Hospital de Concentración de Saltillo inició en 1928, en el edificio que había sido considerado para albergar a la nueva estación de pasajeros. Su primer director

⁷⁵ *Vigésimo informe anual de los Ferrocarriles Nacionales de México, correspondiente al año social que terminó el 31 de diciembre de 1928*, México, 1928, pp. 10-12.

fue el doctor Honorato Galindo y tuvo una plantilla de 24 personas, desde un médico cirujano, hasta cinco afanadoras y dos lavanderas, tal como se puede apreciar en el registro de la Nómina de la primera quincena de octubre de 1930.⁷⁶

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO
(Y LINEAS ADMINISTRADAS)
F. C. Nacionales de México. * HOSPITAL EN SALTILLO, COAH.

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES. DIVISION DE SAN LUIS. HOJA No. 1 Depto # 14. 11622

LISTA DE ANTICIPOS A EMPLEADOS A LAS ORDENES DE Basilio Ortega, Superintendente.
PRIMERA QUINCENA DE Octubre de 1930. DE 19

NUM.	CUALIFICACION	IMPORTE	NOMBRE	FECHA DE PAGO	FIRMA	FECHAS PREVISIONALES
1	Médico Director.	145, 00	Honorato Galindo.	OCT 15 1930	[Firma]	
2	Médico Cirujano.	120, 00	Ernesto Harfter.	OCT 15 1930	[Firma]	
3	Médico Oculista.	120, 00	Hipólito Elizondo.	OCT 15 1930	[Firma]	
4	Médico Radiólogo.	120, 00	Julián Pérez.	OCT 15 1930	[Firma]	
5	Farmacéutico.	72, 00	M.F. de Castro.	OCT 15 1930	[Firma]	
6	Enfermera Primera.	72, 00	Leonor Vázquez.	OCT 15 1930	[Firma]	
7	Secretaría.	36, 00	Juan Salas.	OCT 15 1930	[Firma]	
8	Enfermera Segunda.	60, 00	Ether Arias.	OCT 15 1930	[Firma]	
9	"	60, 00	Felipe Ugalde.	OCT 15 1930	[Firma]	
10	" Tercera.	48, 00	Rosalba Sifano.	OCT 15 1930	[Firma]	
11	"	48, 00	Rosa Valdes.	OCT 15 1930	[Firma]	
12	Conserje.	19, 00	Zeferino Carreón.	OCT 15 1930	[Firma]	
13	Mozo.	24, 00	Aucencio Calderón.	OCT 15 1930	PAGADO	
14	Mozo.	24, 00	Inés Sifuentes.	OCT 15 1930	PAGADO	
15	Mozo.	12, 00	Vicente Guerrero.	OCT 15 1930	PAGADO	
16	Cocinera.	19, 00	Herlinda Torrenteras	OCT 15 1930	PAGADO	
17	Galopina.	14, 00	Epifania Rodriguez.	OCT 15 1930	PAGADO	
18	"	12, 00	Severina Garza.	15 1930	PAGADO	
19	"	12, 00	Dolores Torres.	OCT 15 1930	PAGADO	
20	"	12, 00	Lorena López.	OCT 15 1930	PAGADO	
21	"	12, 00	Petra Torres.	OCT 15 1930	PAGADO	
22	"	12, 00	Soledad Ortega.	OCT 15 1930	PAGADO	
23	Lavandera.	16, 00	María Medellín.	OCT 15 1930	PAGADO	
24	"	16, 00	Felicitas Fuentes.	OCT 15 1930	PAGADO	

Fondo de Nóminas 1920-1935. División: San Luis, Sección: Transportes. Hospital de Saltillo, quincenas de octubre 1930. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura. Fotografía del Doctor Honorato Galindo Gómez que aparece en el número del mes de septiembre de 1933 de la revista *Ferroviales*. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.



76 AHCEDIF, Fondo de Nóminas 1920-1935, FNM, División: San Luis, Sección: Transportes. Hospital de Saltillo, quincenas de octubre 1930.

En 1960, conforme al Contrato Colectivo de Trabajo, FNM otorgó como prestación la atención médica sin costo a la esposa e hijos de los trabajadores, la cual se ofreció sin estudios actuariales previos. Por ello, de 77 mil empleados que se atendían con anterioridad a nivel nacional, se pasó a dar servicio a 346 mil personas –cada trabajador ferrocarrilero tenía entre 3 y 3.5 familiares–. La atención se inició con las mismas instalaciones y personal, lo que originó trastornos en el funcionamiento de los servicios médicos: fue necesario entonces aumentar la capacidad de las instalaciones, mayor equipo y personal.⁷⁷ Lo anterior fue uno de los motivos por los que, para esas fechas, FNM inició la construcción de una nueva y más funcional clínica en Saltillo, de modo que el edificio que albergaba el hospital quedó abandonado hasta que alojó a la escuela primaria Rubén Moreira Cobos, a partir de la década de los sesenta, para posteriormente, en 1987, ser comprado por el Ayuntamiento de Saltillo para convertirse en la sede de su Archivo Municipal, con lo que se preservó un inmueble histórico que forma parte de memoria moderna de los habitantes de esa ciudad.

En suma, las estaciones nos muestran la relación entre la economía, la política, la cultura y el entorno natural, convocando a nuestro cuidado como necesarias obras patrimoniales de la memoria y la identidad.⁷⁸ En ese sentido, podemos definir la sede actual del Archivo Municipal de Saltillo como una obra de arte del ferrocarril. Este edificio, cuyo origen constructivo fue ferrocarrilero, experimentó transformaciones basadas en el entorno social y el paisaje urbano donde fue ubicado; constituye un testimonio cultural material y simbólico de los caminos de hierro en México; sus rasgos arquitectónicos y el quehacer constructivo de la ingeniería que la proyectó resaltan su valor como una edificación histórica que, como diría Michel de Certeau “cautiva a la nostalgia que se apega a un mundo en vías de extinción, lo fantástico se encierra ahí, en lo cotidiano de la ciudad”.⁷⁹

77 Guillermo Fajardo Ortiz, “Tres notas sobre la historia de los servicios hospitalarios de los ferrocarriles mexicanos”, en *Memorias del Tercer Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*, México, MNFM, 1996, pp. 128-129.

78 Lucina Rangel Vargas y Juana María Rangel Vargas, “Estaciones ferroviarias de México”, en Teresa Márquez (Coord.), *Estaciones Ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artístico*, México, CONACULTA-Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, 2010, p. 62.

79 Michel de Certeau, “Los aparecidos de la ciudad”, en Michel de Certeau, Luce Giard y Pierre Mayol, *La invención de lo cotidiano 2. Habitar, cocinar*, México, Universidad Iberoamericana, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, (El oficio de la historia) 1999, pp. 135-136.