

Centro Nacional para
la Preservación del
Patrimonio Cultural
Ferrocarrilero

Mirada Ferroviaria



- **Estaciones**
Historia de una acentuada
desarticulación territorial:
el estado de Guerrero
- **Tierra ferroviaria**
Las mujeres en
la Revolución
- **Cruce de caminos**
Porfiriato.
Vida económica
¿Qué sabemos de nuevo?

- **PORTADA**

ÍNDICE

- **PRESENTACIÓN**

- **ESTACIONES**

Historia de una acentuada desarticulación territorial: el estado de Guerrero.

Dr. Gustavo Garza Merodio

- **TIERRA FERROVIARIA**

Las mujeres en la Revolución.

Patricio Juárez Lucas

- **CRUCE DE CAMINOS**

Porfiriato. Vida económica ¿Qué sabemos de nuevo?

Dra. Aurora Gómez-Galvarriato

- **SILBATOS Y PALABRAS**

El Aliso.

Luis Mateo Díez

Corrido del ataque a la estación Pedernales, Chihuahua.
Anónimo

Caída de Carranza por el Plan de Agua Prieta.

Samuel M. Lozano

¡Más luz!

José Correa Villafaña

- **VIDA FERROCARRILERA**

Trabajar entre viejos lobos del riel.

Judith Castro

- **ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES**

Archivo histórico

Biblioteca especializada

Fototeca

Planoteca

Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos

- **DIRECTORIO**

Foto de portada:

Autovía N de M, número G-5 a bordo del chalan al llegar al muelle del lado derecho del Río Pánuco. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios, Fototeca, Conaculta/CNPPCF/Cedif.

Se prohíbe el uso de textos e imágenes que aparecen en esta publicación bajo previo permiso de CEDIF Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias así como del MNFM Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

Presentación



Puente en el Cañón de la Mano, 1926.
Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios.
Fototeca. Conaculta/CNPPCF/CEDIF

En este número 11 nuestra revista está de gala. En la sección *Estaciones* contamos con la colaboración del doctor Gustavo G. Garza Merodio quien nos ofrece el artículo “Historia de una acentuada desarticulación territorial: el estado de Guerrero”. Se trata de un análisis sobre la situación territorial que guarda el territorio guerrerense. El autor señala que la desarticulación territorial y el débil sistema urbano del estado tienen una profunda raíz histórica, tanto por su inexistencia como entidad virreinal y carencia de un núcleo económico y político trascendente durante un tiempo prolongado, como por el papel asignado al sur mexicano dentro del mercado nacional e internacional desde fines del siglo XIX. Comenta que han sido preponderantes los actores políticos y económicos tanto locales y regionales como los nacionales y multinacionales, y que son ellos los que han definido las formas en que ha tenido lugar la introducción de las diversas innovaciones en comunicaciones y transporte.

En la sección *Tierra Ferroviaria* Patricio Juárez nos comparte algunos datos relativos al papel que desempeñaron las mujeres durante la Revolución mexicana. A partir de una revisión documental y de archivo plantea que durante el movimiento armado las mujeres fueron, al mismo tiempo, sujetos y víctimas, y señala que por muchos años no se les tomó en cuenta. Desde su perspectiva, las mujeres fueron actores invisibles, y por lo mismo su papel y participación en dicho movimiento quedó fuera de todo análisis. Sin embargo, reconoce que en últimas fechas los investigadores se han enfocado a realizar estudios de género y de historia social que permiten dimensionar la participación de las mujeres en dicho movimiento.

Por su parte, en la sección *Cruce de caminos*, la doctora Aurora Gómez-Galvarriato, directora del Archivo General de la Nación, realiza un recuento sobre lo que se ha escrito para abordar la vida económica en el porfiriato. Comienza por señalar que los tomos VII y VIII de la obra *Historia moderna de México*, coordinada por Daniel Cosío Villegas, que se publicó hace más de tres décadas, representa el esfuerzo colectivo de recopilación, organización y análisis de las fuentes estadísticas; asegura que es una investigación que tuvo tal envergadura que puede ser considerada el más grande proyecto de historia económica de México que hasta la fecha se ha realizado.

Silbato y palabras es la sección donde las composiciones literarias tienen lugar. Así, para este número les ofrecemos a nuestros lectores el cuento “El Aliso”, publicado en España en el año 2000, escrito por Luis Mateo Díez, y el poema “Más luz”, compuesto por José Correa Villafaña, con motivo de la inauguración del ramal que iba de Progreso a Conkal, del Ferrocarril de Mérida a Valladolid, el 4 de julio de 1886. Además, podrán disfrutar de los corridos “Ataque a la estación Pedernales, Chihuahua” y “Caída de Carranza por el Plan de Agua Prieta”, con los que nos sumamos a las celebraciones del Centenario de la Revolución mexicana.

En *Vida ferrocarrilera* se presenta el testimonio de la arquitecta Judith Castro Barranco, ex trabajadora de Ferrocarriles Nacionales de México, quien ahora se desempeña como jefa del Departamento de Museografía de este Museo.

En la sección *Archivos documentales y de bienes* se ofrece parte de los registros de los acervos que existen en cada una de las áreas del CEDIF, así como una reseña sobre el Telegráfono, teléfono portátil o radio, que se resguarda en el Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricas. El telegráfono es una pieza histórica, única en su tipo, que se localizaba en la estación de Víctor Rosales, Zacatecas.

Como ya es costumbre, invitamos a nuestros lectores a que nos envíen sus comentarios y sugerencias, que son la mejor aportación para fortalecer la calidad de nuestro *Boletín Documental Mirada Ferroviaria*.

H

istoria de una acentuada desarticulación territorial: el estado de Guerrero.

Dr. Gustavo Garza Merodio¹

*A las comunidades que resultarían afectadas de llevarse a cabo
el proyecto hidroeléctrico La Parota.*

Resumen

La desarticulación territorial y el débil sistema urbano del estado de Guerrero tienen una profunda raíz histórica, tanto por su inexistencia como entidad virreinal y carencia de un núcleo económico y político trascendente durante un tiempo prolongado, como por el papel asignado al sur mexicano dentro del mercado nacional e internacional desde fines del siglo XIX. Asimismo, en la actual estructuración de este territorio, han sido preponderantes los actores políticos y económicos; locales, regionales, nacionales y multinacionales, que han definido las formas en que ha tenido lugar la introducción de las diversas innovaciones en comunicaciones y transporte.

Palabras clave: articulación territorial, innovación tecnológica, sistema urbano-regional, estado de Guerrero.

Guerrero State: the story of a long term unarticulated territory

Abstract

An unarticulated territory and a weak urban system have in the case of Guerrero State a deep historical root: since it was not one of the colonial *intendencias* and has lacked a long standing political and economical nucleus. Also, must be taken into account the role assigned to Southern Mexico, after the late 19th century, within international and national markets; since then, the accomplished territorial structure has been mostly modeled by economical and political individuals, acting in different scales and defining the way communications and transports were introduced in the state.

Key words: territorial articulation, technological innovation, urban-regional system, Guerrero state.

¹ Investigador Asociado "C". Departamento de Geografía Social/ Instituto de Geografía. Universidad Nacional Autónoma de México

Introducción

La evolución del territorio en el estado de Guerrero se ha caracterizado por una marcada desarticulación; dislocación en la que han intervenido, a lo largo de la historia, tanto aspectos biofísicos, como socioeconómicos, políticos y culturales, primando constantemente su secular marginación con respecto a los mercados nacional y mundial. En la introducción de los textos coordinados por Beatriz Canabal *et al.*² se reconoce que la desarticulación territorial de esta entidad deriva, en buena medida, de la seria desventaja que implica no haber conformado una unidad política novohispana, situación a la que hay que agregar también la carencia de una ciudad primordial, que bajo el esquema colonial de organización del territorio hubiese dictado ciertas pautas de interacción entre las regiones surianas. En el caso de Oaxaca y Chiapas, que junto con Guerrero conforman la región Pacífico-Sur,³ la antigua Antequera y la otrora Ciudad Real respectivamente, cumplieron ese papel de modalidad, desde amplios valles centrales (para mayor desventaja de Guerrero, éste cuenta con valles centrales mucho más estrechos). Dichos centros urbanos construyeron esquemas urbano-regionales, desde mediados del siglo XVI, mientras que el sur quedó sujeto a las ciudades de México, Puebla y Valladolid, tanto en lo político, cómo en lo económico. Tepecoacuilco, Iguala, Teloloapan y Acapulco han sido durante distintos períodos los centros económicos de esta parte del país desde el siglo XVI, pero Acapulco apenas acaba de pasar, en la década de 1990, la misma cantidad de años que Iguala duró como ciudad primordial del estado, y su primacía anterior, durante la época colonial, no trascendía más allá de su *hinterland* y de la ruta al México central.⁴

Estoy convencido de que el estado de Guerrero fue

2 Beatriz Canabal Cristiani *et al.*, coords., *Moviendo montañas... Transformando la geografía del poder en el sur de México*, pp. viii-ix.

3 Ángel Bassols Batalla, *México -formación de regiones económicas*.

4 Taxco, posiblemente surja en la mente del lector, como un importante centro económico del actual Guerrero, sin embargo, las características de su actividad económica en poco trascendieron en lo tocante a la generación de un sistema urbano regional y aunque, posiblemente parte de sus bastimentos proviniesen de la Tierra Caliente guerrerense, son innegables sus vínculos coloniales y decimonónicos con el sur de los estados de México y Morelos. Los traslados a las estaciones ferroviarias de Buenavista e Iguala, vincularon más con el norte del estado a los taxqueños de fines del siglo XIX. Asimismo, cabe mencionar, como bien acotó Alexander von Humboldt, en *Reise auf dem Río Magdalena, durch die Anden und Mexico*, p. 318, que el camino de los artículos más pesados era precisamente el que eventualmente seguiría el ferrocarril entre Iguala y Amacuzac, vía Buenavista.

la entidad federativa mayormente desarticulada, en el conjunto del territorio mexicano, debido a la carencia de un centro nodal en una duración más o menos prolongada, más que al no haberse conformado como una entidad virreinal. El estado de Guerrero, en consecuencia, contó con un sistema urbano muy débil y un atrasado aparato económico, además de una cambiante jerarquización del territorio. En estas circunstancias, las innovaciones tecnológicas en transporte y telecomunicaciones, desde fines del siglo XIX, han inducido a alteraciones sustanciales en la organización territorial en forma muy súbita: la introducción del ferrocarril, a partir de 1898, convirtió al nor-noroeste del estado en una dinámica zona agro-exportadora y a Iguala en su ciudad más poblada, durante las décadas de 1900 a 1940. Después, las carreteras iniciaron una nueva consolidación del antiguo eje del centro del país a Acapulco (en decadencia casi total, desde la cancelación de la ruta de Manila en 1815) y eventualmente configuraron nuevos patrones de asentamiento en las diversas regiones del estado, que comenzaron a gravitar y a depender de Acapulco y del eje al México central, como nunca en su historia. Así, la montaña, Tierra Caliente y las costas chica y grande se han transformado en mayor o menor medida, de acuerdo con su tradición urbano-regional y grados de desarrollo. Es claro que las menos consolidadas y más volátiles en términos urbanos y territoriales son la montaña y la costa chica.

La literatura concerniente a la implantación de nuevas formas de comunicación y transporte en el contexto latinoamericano es desafortunadamente escasa; el cómo los ferrocarriles, los telégrafos, los teléfonos y las primeras carreteras constituyeron nuevas formas de entender y construir el espacio, y cómo cada ciudad, municipio o región se diferenció y tomó su lugar en la jerarquía del sistema mundo contemporáneo,⁵ en mucho a causa de las propias formas en que las redes fueron organizadas, ya por actores públicos, ya por actores privados, está en mucho por escribirse. Un trabajo que merece atención en este ámbito es la tesis doctoral de Vanda Ueda,⁶ quien para Río Grande do Sul destacó el papel jugado por las idiosincrasias de los diferentes agentes sociales y económicos que hicieron posible la introducción de las innovaciones tecnológicas. Por un lado, el Estado en sus diversos ámbitos (estatal, regional y local), como propulsor de

5 Immanuel Wallerstein, *El moderno sistema mundial*.

6 Ueda Vanda, *Innovación tecnológica y cambio social: agentes y estrategias en las redes de telecomunicaciones en Río Grande do Sul, Brasil (1852-1930)*.

iniciativas y regulador de intereses públicos y privados, y por el otro, las empresas privadas, dirigidas y representadas por los agentes locales, nacionales o internacionales.⁷ Así, la jerarquía territorial en diversas escalas se advierte ante la definición de entornos que sean más o menos propensos a la introducción de invenciones que faciliten una articulación del territorio más dinámica.

La estructura y jerarquía territorial del actual estado de Guerrero es, en mucho, consecuencia del grado de difusión, en el espacio y en la sociedad, de las innovaciones tecnológicas introducidas desde fines del siglo XIX, así como de la preponderancia o decadencia de los diversos cacicazgos político-económicos que caracterizaron el devenir del estado, desde antes de su erección y hasta la fecha, aunque ya matizados por la alternancia política de principios del siglo XXI. Sin embargo, dicha estructura y jerarquía territorial denota antecedentes prehispánicos y coloniales que dan cuenta de patrones territoriales comunes en la larga duración, los cuales han sido reforzados o abandonados a partir del porfiriato. Así, la desarticulada estructura territorial guerrerense pretende explicarse mediante una breve acotación de lo detectado en los cuatro períodos en que, para fines de este trabajo, se dividió la historia del sur mexicano:

- Períodos prehispánico y colonial.
- La provincia de Tecpan y la erección del estado.
- Los ferrocarriles que nunca llegaron.
- El reparto agrario y las malas carreteras del sur.

Como se puede observar, la discusión se centra en las consecuencias que los procesos de innovación tecnológica han ejercido sobre el territorio desde fines del siglo XIX, siendo indispensable (dada la naturaleza constructiva y deconstructiva de las dinámicas territoriales) el reconocimiento de períodos anteriores.

Durante el primer período (la era prehispánica) se reporta una tardía vinculación con el centro de México, y durante la etapa virreinal no se participa en la generación de un eje vital para el Sistema Mundo, que en realidad era poco trascendente para el desarrollo local y regional de ese momento.

En el apartado que se refiere a la provincia de Tecpan y a la erección del estado se debe destacar que tal *provincia* fue una ordenación del territorio dispuesta por el padre Morelos y que denotó, ante la primera posibilidad de emancipación política, lo apremiante

que era contar con una entidad suriana. Vale recordar que Guerrero es el estado más extenso, por mucho, en el centro y sur de México, de entre los establecidos a lo largo del siglo XIX, y el único con un antecedente que se remonta a la etapa de las guerras de Independencia.

La tercera parte se concibió bajo el título de los “Los ferrocarriles que nunca llegaron”, en clara alusión al magro desarrollo de este medio de transporte en el estado, ya que durante el porfiriato, todas las capitales de los estados vecinos quedaron comunicadas por vía férrea.

Por último, se propone el apartado “Reparto agrario y las malas carreteras del sur”. En él se busca explicar cómo la política económica y agraria del Estado mexicano, la explosión demográfica de las décadas intermedias del siglo XX, y una red carretera atrasada y mal mantenida, reacomodaron a la población guerrerense y dictaron las pautas territoriales que en la actualidad rigen.



Fig.1 Ciudades principales de Guerrero en su parte central. Regiones tradicionales del estado e intenciones establecidas en el área hacia 1786.

Los períodos prehispánico y colonial

Durante la época prehispánica, en el estado de Guerrero se dieron dos etapas de intenso poblamiento. La primera ocurrió durante el período formativo tardío, y se caracterizó por la abundancia de materiales culturales olmecas, y la segunda se llevó a cabo durante el posclásico tardío, período que se distinguió por una elevada competencia del territorio, sin precedente en el ámbito mesoamericano, y consecuencia de las inmigraciones chichimecas y de épocas benignas de abundante precipitación dentro de la trayectoria climática

7 José Ignacio Muro Morales, “Innovación tecnológica y cambio social. Agentes y estrategias en las redes de telecomunicaciones en Río Grande do Sul, Brasil”.

secular.⁸ Michael E. Smith⁹ explica perfectamente este aumento demográfico en la escala local, a partir de la arqueología, ya que él estudió dos comunidades del extremo occidental de Morelos hacia el posclásico.

La existencia de centros económicos y políticos en la cuenca media del Balsas, que dominaban las rutas de intercambio de la costa y sureste del país parece ser una constante desde la etapa olmeca: los centros urbanos de las costas, a pesar de su importancia y grado de desarrollo -destaca hacia el clásico y a espaldas del anfiteatro acapulqueño La Sabana,¹⁰ difícilmente compitieron con la centralidad de sitios como Xochipala, Teopantecuanitlan, Talcozauhtitlan o Mezcala. El fortalecimiento de una ciudad primordial en el altiplano central, ya en la cuenca de México, ya en los valles aledaños, influía el grado de organización política y socioeconómica de los centros urbanos en la cuenca media del Balsas, mismos que guardaron diferentes tipos de vinculación con las metrópolis del altiplano.

En el caso de Tepecoacuilco, sabemos que comenzó a ser un centro importante, sujeto a los chontales de Guerrero hacia el posclásico temprano.¹¹ Posteriormente se convirtió en la urbe primordial de los cohuixca, quienes sentaron sus reales en un área que abarcaba desde las sierras de Taxco hasta la montaña. Su territorio eventualmente devino en la parte más extensa de la importante provincia tributaria mexicana de Tepecoacuilco,¹² cuya cabecera homónima llegó

8 Beatriz Canabal Cristiani *et al.*, coords., *Moviendo montañas... Transformando la geografía del poder en el sur de México*, p. 25.

9 Michael E. Smith, "Los hogares de Morelos en el sistema mundial mesoamericano postclásico", pp. 85-86.

10 Alejandro Martínez Carbajal, *Asentamientos prehispánicos de Acapulco*, pp. 42-43.

11 Robert H. Barlow, "Expediciones en el Occidente de Guerrero- El grupo de Armillas". Cabe decir que en la elección de Tepecoacuilco por parte de los chontales, cohuixca y mexicana, como centro económico primordial en el sur del país, pudo influir tanto una realidad ambiental distinta a la del florecimiento de ciudades del clásico, situadas en zonas más próximas al cauce del río Balsas, por debajo del valle llano de Iguala-Tepecoacuilco, como la concreción de rutas de tributo y comerciales que vinculaban a este centro urbano, tanto con el asediado suroccidente de la Triple Alianza, como con tierras mixtecas.

12 De acuerdo con el *código mendocino* las provincias tributarias de México-Tenochtitlan eran siete en el actual estado de Guerrero, al observar el número y disposición de las mismas, se reconoce inmediatamente la centralidad de Tepecoacuilco durante el predominio mexicana: las dos provincias de la costa, las tres de La Montaña- porción oriental de la cuenca media del Balsas y la prolongación de la provincia de Tepecoacuilco hasta las proximidades de la fortaleza de Oztuma y Tetela del Río, denotan la convergencia de rutas en el que fuera centro primordial de los chontales y los cohuixca. Aurea Commons, a quien

a convertirse en un destacado centro interregional, el cual secundó la construcción desde el posclásico tardío de un eje primordial de y hacia el centro de México, mismo que a partir de entonces ha esbozado de diversas formas la jerarquía territorial "suriana". En este punto, cabe reconocer el carácter vinculante que ostentó el valle de Iguala-Tepecoacuilco, cuyas amplias llanuras fueron el vaso comunicante fundamental del sur, desde el posclásico hasta la primacía urbana de Acapulco a partir de mediados del siglo XX.¹³

A los mexica, la cuña del Yopitzinco los obligaba a separar las rutas comerciales dirigidas a la provincia de Cihuatlán (costa grande) a la altura de Tepecoacuilco, para remontar éstas la Sierra Madre del Sur vía Tlacotepec. Hacia el sureste, el fuerte de Quechultenango contenía a los yopes y aseguraba el tributo no aceptado por todas las fuentes proveniente de la provincia de Ayacaxtla,¹⁴ misma que abarcaba buena parte de la costa chica. El noreste, heredero de una profusa ocupación a lo largo de la historia mesoamericana, estaba dividido en las provincias tributarias de Talcozauhtitlan, Quiauhteopan y Tlapa, sojuzgadas por las plazas militares de Tlapa, Igualtepec e Ixcamilpa, cayendo las dos últimas en los actuales estados de Oaxaca y Puebla, respectivamente. El delicado noreste, poblado por chontales, mazatecos y matlatzincas, vivía en constante conflicto ante los embates de los purépechas: entre las varias plazas fortificadas de los mexica, destacaba la ciudad-fortaleza de Oztuma, que era el principal centro de operaciones bélicas en la mitad sur de la larga frontera occidental de la Triple Alianza.¹⁵

respalda un impresionante y profundo trabajo sobre la historia de las divisiones territoriales de México, ahonda en su texto dedicado a Guerrero, sobre la relevancia histórica de las demarcaciones tributarias de los mexica: La información sobre estas provincias es absolutamente necesaria para poder seguir las divisiones de nuestro país, ya que son el punto de partida de los siguientes cambios territoriales.

Vid. Aurea Commons de la Rosa, "Gestión y Nacimiento de un estado", p. 197.

13 En la actualidad, la vía de comunicación primordial es la autopista Cuernavaca-Acapulco, la cual atraviesa el norte de Guerrero a unos cuarenta kilómetros, en promedio, al oriente del valle Iguala-Tepecoacuilco y su construcción es consecuencia de la primacía urbana de Acapulco.

14 Peter Gerhard, *Geografía Histórica de la Nueva España 1519-1821*, p. 152.

15 Pedro Armillas, "Oztuma, Gro., Fortaleza de los Mexicanos en la frontera de Michoacán".

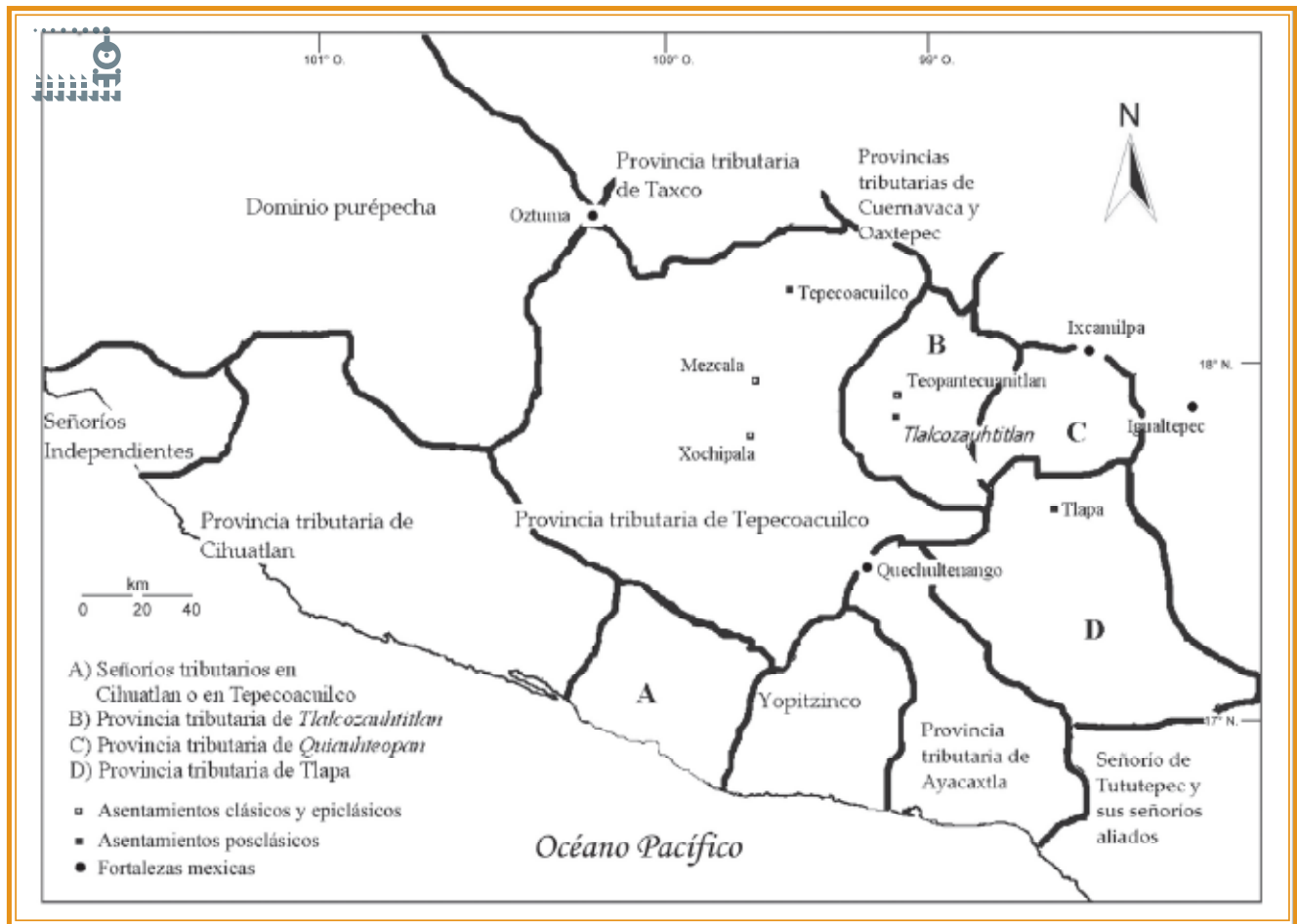


Fig.2 Guerrero durante el apogeo de México-Tenochtitlan.

Las formas mesoamericanas en lo tocante a la articulación del territorio difieren mucho, en su percepción y prioridades, de las introducidas a partir del siglo XVI; mientras que los cauces que corren por estrechos valles y cañadas podían implicar límites para los europeos, para los mesoamericanos significaban excelentes articuladores del territorio. En la obra coordinada por Fernández y Zambrano¹⁶ se da cuenta, tanto desde el punto de vista teórico, como desde el recuento de diversos estudios de caso (desafortunadamente ninguno dentro del actual territorio de Guerrero), de la profunda y peculiar relación que con el entorno se tenía en el México prehispánico, en la construcción del paisaje y organización del territorio. El abandono de rutas prehispánicas e incluso coloniales en la historia de las redes de transporte y comunicación en México es una constante, pero dadas las características biofísicas de Guerrero y la administración territorial impuesta a partir del siglo XVI, es posible que este trasmutar de redes haya sido más violento en estas regiones.

¹⁶ Federico Fernández Christlieb y Ángel Zambrano García, *Territorialidad y paisaje en el Altépetl del siglo XVI*.

El exterminio del Yopitzinco, la decadencia de las antiguas cabeceras localizadas en las proximidades del río Balsas y el eventual despoblamiento de ambas costas dieron lugar al encumbramiento de los centros políticos localizados en las partes más elevadas de las sierras. Fue así como Chilapa, Tixtla, Tlapa y Taxco¹⁷ se convirtieron en las poblaciones más importantes de la época colonial. La excepción, en lo que eventualmente se convirtió en el sur de la intendencia de México, fue Tepecoacuilco,¹⁸ que a pesar de encon-

¹⁷ De acuerdo con Peter Gerhard, *op. cit.*, diez fueron las *provincias* que comprendían a grandes rasgos, el actual territorio guerrerense durante el virreinato: Acapulco, Chilapa, Guayameo y Zirándaro, Iguala, Igualapa, Ixcateopan, Tetela del Río, Tixtla, Tlapa y Zacatula

¹⁸ La estratégica localización de los valles de Tepecoacuilco e Iguala, queda manifiesta tanto en la pervivencia de Tepecoacuilco como centro nodal del estado, desde el posclásico temprano hasta la llegada del ferrocarril; innovación tecnológica que provocó el traslado del centro nodal a Iguala, a sólo 14 kilómetros al noroeste de la antigua cabecera. Primacía que Iguala mantuvo en el estado, hasta que el peso de Acapulco a partir de la década de 1950, desdibujó su relevancia convirtiéndola en un centro regional de concentración de abastos y en el plano interregional, un mero punto intermedio en el eje México-Acapulco, potencialidad que incluso perdió a partir de la apertura de



Figura 3. Poblaciones principales del Guerrero central durante la etapa virreinal y detalle de las sierras de San Nicolás y La Brea.

trarse en Tierra Caliente mantuvo su jerarquía como centro regional, llegando a ser incluso, lugar de residencia de españoles. Su localización sobre el camino de México a Acapulco y la convergencia de diversas rutas menores aseguraron su pervivencia y relevancia. Para el siglo XVIII las únicas poblaciones que albergaban intereses económicos importantes en el 'sur eran Taxco y Tepecoacuilco; cabeceras como Tixtla, Chilapa y Tlapa concentraban tributos, pero no producían acumulaciones importantes de capital.

La condicionante climatológica determinó en buena medida la coyuntura mórbida y el subsecuente despoblamiento, por lo que su escrutinio puede ayudar a dilucidar los procesos que desarticulaban el territorio en buena parte del centro y sur de México a lo largo

del siglo XVI. El reconocimiento de las características en temperatura y precipitación son indicadores primarios que coadyuvan a la reconstrucción de lo acontecido en el paisaje y en las entidades políticas durante la etapa colonial temprana.¹⁹ La primacía de entornos más templados y húmedos es advertida tanto en la escala regional como en la local. En la primera escala quedaron mencionados, al final del párrafo anterior, los asentamientos favorecidos por esta nueva realidad ambiental. En la escala local se ejemplifica con lo acontecido en la comarca de Acapulco, en la que las poblaciones supervivientes en sus partes bajas fueron únicamente el puerto de Acapulco y la antigua cabecera yope de Cacahuatepec. Fuera de estos dos núcleos y hasta el repoblamiento que se da a principios del siglo XVIII,²⁰ la comarca se mantuvo prácticamente despoblada, con excepción de la zona montañosa de

la 'autopista del sol': dinámica que hizo de Chilpancingo el nuevo punto real de escala y reforzó una tendencia que venía observándose desde la década de 1960, el crecimiento más acelerado de la capital, al ser comparado con el de Iguala.

En las fuentes documentales relacionadas a la Climatología Histórica se hace patente la vinculación entre anomalías climáticas y epidemias, referencia de ello se encuentra en los archivos de los cabildos civil y eclesiástico de la Ciudad de México, Guadalajara y Morelia. Un trabajo que merece atención en este sentido es el dirigido por Rodolfo Acuña e intitulado: *Megadrought and Megadeath in 16th century Mexico*. Vid., Rodolfo Acuña *et al.*, "Megadrought and Megadeath in 16th century Mexico".

19 En las fuentes documentales relacionadas a la Climatología Histórica se hace patente la vinculación entre anomalías climáticas y epidemias, referencia de ello se encuentra en los archivos de los cabildos civil y eclesiástico de la Ciudad de México, Guadalajara y Morelia. Un trabajo que merece atención en este sentido es el dirigido por Rodolfo Acuña e intitulado: *Megadrought and Megadeath in 16th century Mexico*. Vid., Acuña, *op. cit.*

20 A principios del siglo XVIII fueron fundadas las haciendas de La Sabana y Tres Palos, así como el poblado de Las Cruces, según cuenta el ya citado Martínez Carbajal en su obra *Acapulco. 500 Años de historia*, t. I, pp. 79- 82.

las sierras de San Nicolás y La Brea, en donde destacaban los poblados de Texca, Tixtlancingo y Tepetitla, asentamientos más frescos y con mayor humedad, si se comparan con los asentados sobre las cuencas bajas de los ríos Papagayo y La Sabana y al interior del propio anfiteatro del puerto.

La provincia de Tecpan y la creación del estado

Durante el movimiento armado de independencia, la única propuesta de ordenación de índole territorial provino del cuerpo político y militar comandado por José María Morelos. Para el generalísimo, contar con una entidad suriana era imprescindible; la propuesta de creación de la provincia de Tecpan era fundamental dadas las contradicciones habidas en la organización territorial novohispana, mismas que se hacían más evidentes conforme más lejana se encontraba una demarcación de su centro político. El aislamiento de la costa grande y el control político-militar que sobre esta zona ejercía la insurgencia abonaron el camino para proponer la creación de la mencionada provincia, la cual se planteó abarcara desde la desembocadura del río Balsas y la Tierra Caliente occidental hasta el área en la que el río Amacuzac confluye en el Balsas, incluyendo hacia el sur en Chilapa y Tixtla.²¹ Como bien se puede observar, esta delimitación consideraba casi la totalidad del actual estado, con la excepción del extremo oriental, por aquel entonces parte de la intendencia de Puebla.

Pero la promulgación de la provincia de Tecpan no fue el único giro de índole territorial consecuencia de las campañas de Morelos. Cabe destacar que la ciudad de Chilpancingo, hacia 1813-1814 revelaba, a causa de la situación militar, sus posibilidades de mayor centralidad con respecto a su vecina Tixtla, cabecera a la que se encontraba sujeta. Hasta entonces, la futura capital había carecido de importancia. No se le conoce un antecedente prehispánico preponderante, y es cierto que durante el siglo XVI se le había considerado una mera estancia de Zumpango del Río.²² Sin embargo, el eje México-Acapulco, ruta relevante únicamente dos veces al año, no había impactado lo suficiente como para que una de sus escalas de “mejor clima” arrebatara a la vecina Tixtla su rango. A decir verdad, Chilpancingo había comenzado a destacar desde mediados del siglo XVIII, cuando fue ele-

gida alternativa para la residencia del castellano del puerto de Acapulco; autoridad de primer rango, que sólo “bajaba” al litoral hacia el tiempo de la llegada y salida de los productos procedentes y destinados a Manila (primeramente había residido en la extinta Aca-malutla -cercana a Tixtlancingo- y con posterioridad, en Cuernavaca, Tixtla y la propia ciudad de México). Sin embargo, a pesar de haber sido elevada a la categoría de ciudad por el propio Morelos, Chilpancingo habría de esperar a la erección del estado y al exacerbado centralismo del sistema federal mexicano, para que los dieciocho kilómetros que la separan de Tixtla fueran determinantes en la elección de una capital para Guerrero, más próxima a la capital del país. En esta decisión, el peso de Acapulco fue mínimo, ya que como a continuación se verá, la interacción del puerto con el centro del estado y del país fue mínima hasta la construcción de la carretera, la cual se dio durante la década de 1920.

El ocaso del puerto de Acapulco, una vez que cesó el intercambio con las Filipinas en 1815, tuvo dos implicaciones: aisló al litoral con respecto al interior del país e hizo que el puerto comportara otros flujos, primeramente con la América del Sur y eventualmente con California y otros puertos mexicanos del Pacífico. Como consecuencia, fue prácticamente abandonado el camino de herradura hacia la capital, tal como lo describe Vito Alessio Robles:²³ “Después de la Independencia y cese del comercio con Filipinas [...] el camino de herradura quedó en un estado de absoluto abandono, sin cuidado y sin reparaciones. Solo pudieron conservarse algunos tramos empedrados y los restantes se convirtieron en arroyadas [...]”. En los umbrales de la erección del estado de Guerrero, la intervención de los gobiernos federal y del Estado de México, en el ramo de obras públicas, se limitaba en el sur al deseo de construir un camino carretero desde la ciudad de México hasta el puerto de Acapulco.²⁴ Cuatro años después se reconocía que el tramo de Cuernavaca a la capital sólo requería de reparaciones.²⁵ Sin embargo, al final de la década no se había logrado y las obras se encontraban suspendidas.²⁶

En el ámbito político es indiscutible la participación de Juan Álvarez en la constitución del estado de Guerrero: Mark Wasserman, citado por Rubí Alarcón,²⁷ ex-

21 Edmundo O’Gorman, *Historia de las divisiones territoriales de México*, p. 34.

22 Peter Gerhard, *op. cit.*, p. 15.

23 Vito Alessio Robles, *Acapulco –en la historia y en la leyenda*, p. 183.

24 AHM, Fomento-Caminos y Puentes, vol.1.exp.21, f.1, 1841.

25 *Ibid.*, exp.23, f.1, 1845.

26 AHM, Fomento-Caminos y Puentes, vol. 2, exp. 1, f.1, 1849.

27 Rafael Rubí Alarcón, “El poder regional y la hacienda”, p. 38.

plica que la historia de México desde la Independencia hasta la Revolución es la historia de sus regiones y localidades, las cuales, una vez que se eliminó la autoridad central que representaba el rey, comenzaron a ser regidas por dirigentes regionales y locales, conocidos como caciques o caudillos. Sin lugar a dudas, Álvarez se encontraba dentro de esta categoría, y la creación del estado logró alentar su influencia política y económica, al grado que él mismo encabezó el movimiento que derrocaría definitivamente a Antonio López de Santa Anna.

Provisionalmente, de 1849 a 1850, Iguala fue erigida la primera capital del estado, sin embargo, a menos de un año de esta decisión, los poderes estatales se trasladaron a Tixtla. La elección de la que fuera cabecera del Guerrero central por cerca de trescientos años buscaba perpetuar la relevancia de la montaña, que desde fines del siglo XVI había sido la región más poblada del estado. La capital fue trasladada de manera definitiva a Chilpancingo hacia 1871, pero para lograrlo hubo que argumentar antes a favor de su cercanía con respecto a la ciudad de México. También se argumentó que la designación de Chilpancingo como capital coincidiría con la introducción del telégrafo al estado, habiendo quedado la línea principal establecida sobre el eje México-Acapulco de la siguiente forma: Cuernavaca (1866), Iguala (1871), Chilpancingo (1872) y Acapulco (1873).²⁸

Los ferrocarriles que nunca llegaron

En su breve pero interesante artículo sobre la modernidad porfiriana y el papel que las ciudades “secundarias” pudieron tener en la organización del territorio a lo largo de la dictadura de Porfirio Díaz, Mark Overmayer²⁹ concluye que se debe revisar el papel de éstas durante dicha etapa, ya que ocurrieron importantes transformaciones en su morfología urbana y en el comportamiento económico y territorial de sus entidades. Este autor basó su exposición en el papel desempeñado por el obispo porfirista de Oaxaca, Eulogio Gillow, como gestor de obras públicas y acuerdos políticos. Asimismo, Overmayer invita a reflexionar sobre lo ocurrido en los estados de Guerrero y Chiapas, de 1884 a 1911. Desafortunadamente, y de acuerdo con lo recabado para el período con respecto al estado de Guerrero, en su conjunto y la ciudad de Chilpancingo, en lo particular, no se observa similitud alguna con lo acontecido en la ciudad que fuera cuna del dictador,

28 Alejandro W. Pauccic, *Geografía General del estado de Guerrero*, pp. 215-216.

29 Mark Overmayer, *op. cit.*, p. 13.

ni en varias de las regiones oaxaqueñas por aquellos años. La consolidación de la antigua sede del “congreso americano”, como capital guerrerense tomó forma poco a poco a lo largo de la década de 1870, pero en lo económico, el centro urbano ascendente y beneficiario de obras públicas fue Iguala, mientras que Chilpancingo había sido nombrada sede obispal hacia 1862, y permaneció como centro administrativo católico hasta la configuración de otros obispados en el estado, a partir de mediados del siglo XX.³⁰

El traslado de los poderes políticos a la ciudad de Chilpancingo y el eventual crecimiento de la misma, así como su localización sobre el eje ciudad de México-Acapulco, menguó las posibilidades económicas de las antiguas cabeceras de la montaña, llegando a ser hoy día la región más aislada del estado y una de las más atrasadas en el concierto nacional.³¹

Uno de los logros más reconocidos del régimen porfirista fue la creación de la red ferroviaria, éxito que en Guerrero fue menos que parcial, en tanto que en primera instancia sólo quedó conectada Iguala con el centro del país, y aunque la vía se tendió hasta la población de Balsas, este tramo fue de muy escaso uso, porque terminaba abruptamente, a orillas del río del mismo nombre. Las consecuencias de esta tímida intromisión del ferrocarril en el estado fueron el apuntamiento del nor-noroeste como una dinámica zona agroexportadora y el desplazamiento del centro comercial de esta entidad de Tepecoacuilco a Iguala, separados sólo por catorce kilómetros.

Fue también durante el porfiriato cuando el estado alcanzó sus límites definitivos. El propio general Díaz fue quien fungió como árbitro durante el litigio que pervivía entre los estados de Michoacán y Guerrero. El laudo propuesto contenía la recomendación de que fuesen los límites naturales los que se tomaran en cuenta para la delimitación, en este caso los ríos Balsas y Cutzamala.³² Es interesante observar que esta región quedó finalmente dividida entre dos entidades, lo cual contraponía las posibilidades de articulación territorial que hasta entonces el río más caudaloso del sur había brindado. Una concepción positivista del territorio finalmente esfumó remanentes de la articulación territorial prehispánica en el occidente de la Tierra Caliente.

30 Chilpancingo se convirtió en diócesis hasta 1989.

31 Un siglo después, La Montaña se ha convertido en la región guerrerense que más gente ha expulsado, sus emigrantes suman el cincuenta por ciento de las personas que salieron del estado a lo largo de la segunda mitad del siglo XX. Ver Sánchez Saldaña, en Beatriz Canabal Cristiani, *et al.*, *op. cit.*, p. 197.

32 Aurea Commons de la Rosa, *op. cit.*, pp. 212.

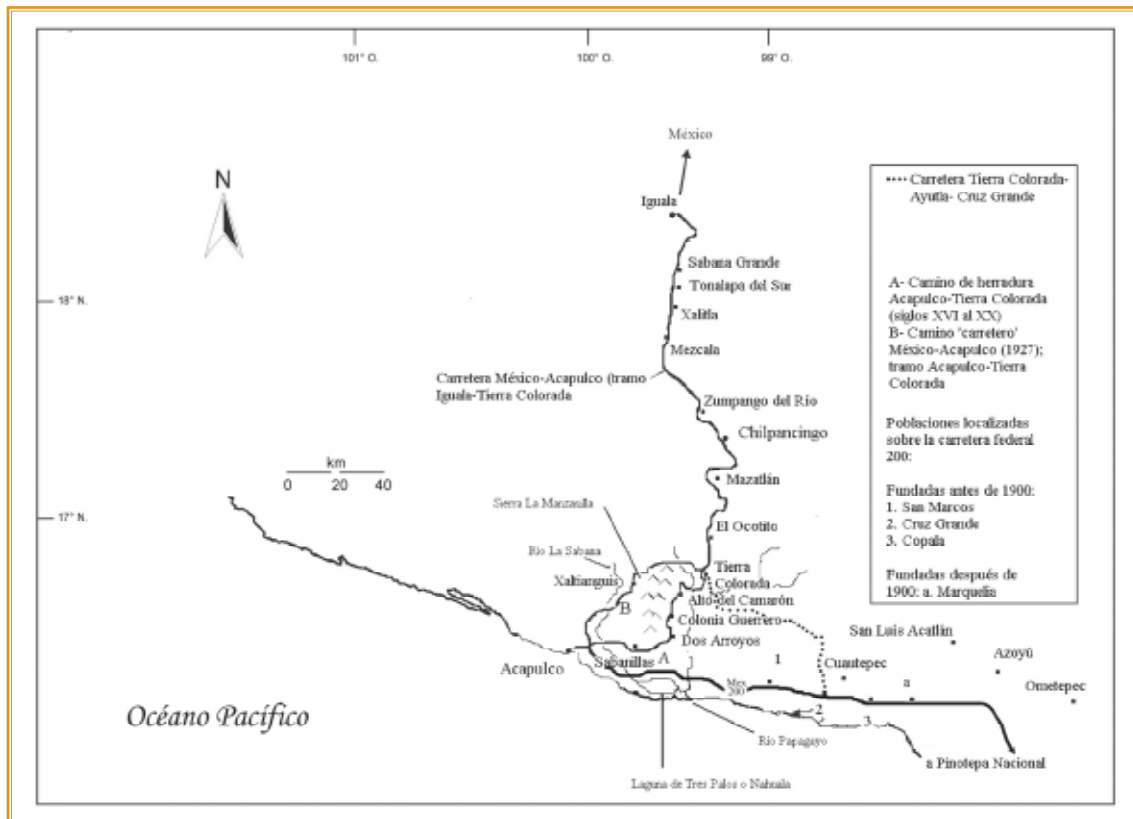


Fig.4 Guerrero central con trazado de la carretera México-Acapulco (tramo Iguala-Acapulco); Acapulco-Pinotepa Nacional

El primer censo oficial de los Estados Unidos Mexicanos (1895) fue presentado únicamente por distritos (catorce configuraban al estado de Guerrero por aquel entonces), habiéndose reconocido a los de Aldama y Mina, con cabeceras en Teloloapan y Coyuca de Catalán, respectivamente, como los más poblados, ambos con más de 40,000 habitantes, seguidos por el de Álvarez (Chilapa), con poco más de 37,000 personas. Una importante expansión de la actividad agraria en Tierra Caliente, consecuencia de la desamortización de bienes comunales y eclesiásticos y de la utilización de nuevas tecnologías, antecede a la introducción del ferrocarril a Iguala, situación que se refleja en la primacía poblacional de los distritos de Aldama y Mina. El censo de 1900, ya presentado por municipios, muestra a Teloloapan como la demarcación más poblada del estado, con 24,952 habitantes, seguida por Chilapa y Taxco. Iguala, puerto de embarques, llegó durante aquella década a convertirse en la urbe primordial del estado.

El litoral y la montaña prolongarían su aislamiento con respecto al resto del país hasta bien entrado el siglo XX, ya que como señala Martínez Carvajal,³³ el viaje de Acapulco a la capital del país era una proeza

que tomaba una semana, incluso cuando ya se contaba con el ferrocarril desde Iguala:

Para ir a México desde Acapulco había que hacerlo a caballo. Se ascendía por La Garita [...] para bajar a Las Cruces; continuar por La Venta y seguir a Dos Arroyos, que era el lugar obligado para dormir. Luego se seguía por el lomerío de Alto del Camarón, El Gallinero y Agua del Perro [...] Río Papagayo. Este se cruzaba en un lanchón primitivo, para continuar a Tierra Colorada, Dos Caminos, El Ocotito, Agua de Obispo, Acahuizotla, Palo Blanco, Mazatlán, Petaquillas y por fin Chilpancingo. La jornada se hacía en cuatro días [...] Cañada del Zopilote, hasta alcanzar el río Mezcala...Zacacoyuca [...] Iguala. Dos días de camino calcinado por el sol inclemente. En Iguala se tomaba el tren a las siete de la mañana [...]

Termina su comentario, destacando que muchos optaban mejor por la vía marítima, que iba a Manzanillo o a Salina Cruz.

Ante las imposibilidades técnicas y económicas que permitiesen la construcción de caminos carreteros rápidamente, se contemplaba la posibilidad mixta de transporte para vincular al territorio guerrerense al sur del río Balsas con el centro del país: "Nosotros sólo queríamos comunicarnos con Iguala, y de allí a

33 Alejandro Martínez Carvajal, *op. cit.*, p. 115.

la capital de la República por el ferrocarril [...]”.³⁴ Este esquema no se consolidó debido a que durante la décadas de 1920 se dio la apertura de la carretera directa hasta la ciudad de México; para Chilpancingo, su localización sobre el eje México-Acapulco no implicó la consolidación inmediata de una jerarquía urbana que le permitiese competir con las urbes beneficiadas en esta etapa: Cuernavaca e Iguala.

No es sino hasta el censo de 1940 cuando un cambio en el patrón que había imperado desde el porfiriato comienza a variar: Teloloapan seguía siendo el municipio más poblado, seguido de Chilapa, pero ya para ese año Acapulco ocupaba el tercer lugar con 29,312 habitantes. A la carretera México-Acapulco le había tomado menos de diez años el configurar transformaciones sustanciales dentro de un territorio que había estado desarticulado y poco desarrollado. A escala local, las transformaciones fueron mucho más dramáticas, como bien lo atestiguan la proliferación de centros de población a orillas de la carretera y la consolidación de los asentamientos a cuya vera comenzaron a circular vehículos de carga y de pasajeros: Xaltianguis, Tierra Colorada, El Ocotito, Mazatlán, Zumpango, Mezcala, Xalitla, Tonalapa del Sur y Sabana Grande, pueden dar buena cuenta de ello.

Reparto de tierras y las malas carreteras del sur

El reacomodo de la población guerrerense a lo largo del siglo XX se propone, en lo primordial, consecuencia de la política agraria y económica de los regímenes posrevolucionarios, del elevado crecimiento demográfico habido entre las décadas de 1940 y 1980 y de la configuración de una red carretera deficiente en su cobertura y condiciones materiales. A partir de algunas aproximaciones concernientes a cambios en el uso del suelo en el agro latinoamericano, es que se da un peso primordial al crecimiento exponencial de la población durante las décadas intermedias del siglo pasado;³⁵ sin embargo, en el caso de México se estima que fue tan relevante dicha “explosión” demográfica como propio reparto agrario, por lo que una adecuada interpretación de lo ocurrido a suelos y masa vegetal en la mayor parte del país pasa por el análisis conjunto de ambas determinantes.

En el caso de Guerrero, el aumento demográfico y el reparto agrario condujeron, en sus tierras bajas, a la

³⁴ Rosendo Pintos, *Acapulco*, p. 326.

³⁵ Jorge Dehays Rocha, *Metodologías utilizadas en el estudio de la deforestación: una revisión desde la perspectiva de las relaciones entre población y ambiente. Los retos de la población*, p. 90.

ocupación y utilización de zonas prácticamente abandonadas desde la conquista española.

La apertura de la carretera de México a Acapulco en 1927 fue el primer logro “caminero” de los gobiernos posrevolucionarios, la época del ferrocarril, que sólo había beneficiado al norte y noroeste de la entidad, estaba moribunda en Guerrero desde que en 1910 Porfirio Díaz inauguró la carretera que conducía de Chilpancingo a Iguala. Las contradicciones en la organización del territorio se acentuaron como consecuencia del papel asignado al área costera del municipio de Acapulco a partir de la década de 1940, ya que las actividades terciarias desarrolladas ahí propiciaron el reforzamiento del eje Acapulco-centro de México, así como una mayor desintegración de las regiones del estado, lo cual agudizó las diferencias entre ellas.

Para ejemplificar lo acontecido ante la apertura de los caminos carreteros, se abordan dos casos de transmutación territorial en el estado que se consideran trascendentes (aunque prácticamente la totalidad de estado, en un momento dado, sufrió las consecuencias de la innovación “caminera”). El primero fue el ocurrido ante la apertura de la carretera México-Acapulco, en concreto en su tramo entre los ríos Papagayo y La Sabana; el segundo involucra a la costa chica en su conjunto, como consecuencia de la apertura de la carretera federal 200. Ambos procesos difieren en unos cuarenta años, pero en los dos se detectan patrones urbano-regionales débiles y por lo tanto volátiles, ante la implantación e implementación de ordenamientos jurídicos, innovaciones tecnológicas y/o modelos económicos.

En el primer caso, el área comprendida en las partes medias y bajas de las cuencas de los ríos Papagayo y La Sabana fue afectada tanto por el proceso de construcción, como por la apertura vial de la carretera México-Acapulco, ocurrida a mediados de la década de 1920 y hasta principios de la de 1930, aunado a ello, debe señalarse que por aquellos años se repartió la mayor parte de los núcleos agrarios de la zona, algunos de los cuales estaban organizados a partir de los nuevos asentamientos carreteros. Como consecuencia de la inauguración de la carretera, el viejo camino de herradura La Sabana-Tierra Colorada fue prácticamente abandonado y las poblaciones localizadas al oriente de la Sierra de la Manzanilla decayeron de manera drástica. Así, familias enteras de Ejido Nuevo, Sabanillas, Dos Arroyos, Los Guajes (Colonia Guerrero), Alto del Camarón, Agua de Perro y Venta Vieja se trasladaron al nuevo eje de atracción: la carretera federal México-Acapulco. Sobre la misma, se consoli-

dó Xaltianguis como el centro comercial del norte del municipio de Acapulco y se fundó una serie de poblados-dormitorio desde esta última población hasta La Venta, en este tramo, Xaltianguis, era el único núcleo urbano preexistente, y al menos diez poblados fueron fundados, de los cuales el más importante, desde el inicio de este proceso, fue El Treinta:

Entre Chilpancingo y Acapulco se construyó empezando por sus extremos [...] Y como el proceso de construcción era muy lento y partiendo de Acapulco en algunas partes no había pueblos cercanos, donde proveerse de alojamiento y de alimentos, se establecieron campamentos para guardar maquinaria y herramientas de construcción, y junto con ellos, chozas con familias enteras [...] Al trasladar los campamentos hacia delante, quedaban las chozas, algunas de ellas con los propios habitantes. Así surgieron pequeñas comunidades a orillas de la brecha construida [...] ³⁶

El segundo caso, el de la costa chica, es por mucho más trascendente y amplio, en tanto abarca prácticamente al conjunto de esta región, en la que importantes contingentes de población se desplazaron de sus cabeceras centenarias a los asentamientos localizados sobre la carpeta asfáltica, ya fuesen estos nuevos o reocupados, ahora con inusitada intensidad. A diferencia de la costa grande, cuyas únicas cabeceras fuera del área costera y dentro de un valle intermontano son Atoyac y Coahuayutla, más de la mitad de las cabeceras de la costa chica se localizan sobre el pie de monte de la Sierra Madre del Sur, a más de treinta kilómetros del litoral. Este proceso de traslado de población y acentuado crecimiento sobre la carretera federal 200, tuvo en la creación del municipio de Marquelia, en el año de 2001. Es evidente que su connotación político-territorial es más importante. ³⁷

La fuerza centrífuga del eje México-Acapulco provocó que los tres municipios más poblados del estado se encontraran a su vera desde fines de la década de 1960; a Acapulco, que se había convertido en el municipio más poblado del estado hacia 1950, ahora le seguían por número de habitantes los municipios de Iguala y Chilpancingo. Asimismo, durante la década de 1970, Iguala se vio desplazada por Chilpancingo,

³⁶ Ángel Manzanares Bello, *Homenaje a Xaltianguis*, p. 18.

³⁷ De acuerdo con Peter Gerhard, *op. cit.*, diez fueron las provincias que comprendían a grandes rasgos, el actual territorio guerrerense durante el virreinato: Acapulco, Chilapa, Guayameo y Zirándaro, Iguala, Igualapa, Ixcateopan, Tetela del Río, Tixtla, Tlapa y Zacatula.

tendencia que se acentuó ante la construcción de la “autopista del sol”, infraestructura que condujo a que la escala principal entre la ciudad de México y el puerto de Acapulco pasará de Iguala a Chilpancingo, lo que provocó la decadencia del área de servicios en Iguala e hizo que su crecimiento se hiciera más lento. Un siglo después de su elección como capital del estado, Chilpancingo reforzaba su hasta entonces escasa centralidad.

La tardía e incompleta llegada del ferrocarril había dictado una forma menos concéntrica de organización del territorio, en la que dada su poca penetración dentro del conjunto del estado no alteró significativamente los comportamientos socioeconómicos y culturales de sus diversas partes, con excepción de la parte norte y noroeste de estado. Este patrón de desarrollo se caracterizó por contar con un centro urbano que centralizó la actividad económica (Iguala) y otro plenamente político, de escaso peso urbano (Chilpancingo). El modelo iniciado a partir de fines de la década de 1920, basado en la introducción de los caminos carreteros, generó un centro económico que en primera instancia acaparó casi la totalidad de las actividades terciarias del estado (Acapulco), y fue dando lugar a un modelo más concéntrico (basado en el eje México-Acapulco y eventualmente en el fortalecimiento urbano de Chilpancingo) en el que paulatinamente Acapulco y Chilpancingo se han convertido en sus nodos principales. Hoy día, Chilpancingo, cien kilómetros más próxima a Acapulco, si se le compara con Iguala, se ha convertido en un centro económico impulsado, en buena medida, por el poder político que también alberga, y su población casi duplica a la de Iguala.

Conclusiones

Tres argumentos que giran en torno a las profundas dislocaciones territoriales que caracterizan al estado de Guerrero se proponen como conclusiones de este trabajo. En primera instancia que el futuro territorial del estado se ve determinado ante la primacía urbana y económica de Acapulco; que se debe reforzar la propuesta tocante a la desarticulación secular del estado a través de la configuración de sus regiones, y por último se debe generar una propuesta de recomposición territorial que se base en patrones de articulación diseñados en los últimos cien años.

Analícemos cada una de ellas.

Uno. La madurez de Acapulco como centro nodal de Guerrero ha dictado en buena medida el actual panorama territorial, por lo que su prolongación a futuro debe ser tomada en cuenta para lograr una articula-

ción territorial adecuada que asegure una integración provechosa para las áreas más aisladas y segregadas. En este sentido, debe sopesarse el papel preponderante que jugará Chilpancingo en el futuro, así como el protagonismo que deba guardar de nuevo el noroeste del estado, ya que su vinculación con el sur del Estado de México comienza a denotar patrones urbano-regionales bastante dinámicos.

Dos. Se ha decidido dejar dentro de las conclusiones lo concerniente a la configuración de las regiones tradicionales de Guerrero, en tanto que las aproximaciones desde la regionalización no ha sido uno de los ejes de análisis de este trabajo, sin embargo, en su devenir histórico se observa que son las únicas regiones, en el centro y sur de México que prácticamente en su totalidad han pertenecido a dos entidades administrativas (administración que se duplicaba si se toma en cuenta los gobiernos eclesiásticos). Para ejemplo de ello se acota el siguiente extracto, el cual pertenece a la época en la que la mayor parte de la costa grande estaba bajo el gobierno de la intendencia de México, mientras que se seguían rindiendo cuentas a la diócesis de de Valladolid de Michoacán:

Luego los mismos jueces hacedores dijeron que los diezmos de semillas del partido de Tacámbaro y los de Atoyac, Tecpan y Petatlán después de repetidas diligencias que se han practicado para su nuevo remate, se ha verificado el del primer diezmo...³⁸

Tres. Entre los antiguos caminos prácticamente abandonados destaca el que comunicaba a Chilapa, Tixtla y al resto de la montaña con la costa chica, el cual descendía por el valle del Río Azul, afluente del río Papagayo, y que una vez cruzado éste, ascendía a Chacalinitla, que llegó a ser un asentamiento importante y en la actualidad está casi despoblado. Desde ahí se iba a Ayutla para seguir a la costa chica o Acapulco por San Marcos. Su adecuación como camino asfaltado ahorraría más de cien kilómetros a quien quisiera desplazarse de Chilapa o Tixtla hacia Ayutla y la costa chica y matizaría la dinámica económica y urbano-regional que ha dado primacía a Chilpancingo en detrimento de la montaña.

Asimismo, la vinculación histórica de las ciudades principales de la costa grande con Michoacán a través de Tierra Caliente no ha sido prácticamente relanzada, a pesar de que se cuenta con el camino asfaltado entre el área de Ixtapa y Ciudad Altamirano. Por cierto, en una dirección divergente a la de las antiguas rutas de herradura, que desde Atoyac y Tecpan conducían a

Coyuca de Catalán. Las consecuencias territoriales de la expansión ocurrida en el conjunto urbano Ixtapa-Zihuatanejo no habían sido tocadas, por no ser tan trascendentes al conjunto de la costa grande, situación que da mayor fundamento al argumento tocante a lo consolidado, que resulta el patrón urbano-regional de esta región, si se le compara con el de la costa chica. Asimismo, como ya se ha dicho, el peso urbano de Ixtapa-Zihuatanejo no ha dado lugar a una vinculación importante con la Tierra Caliente.

Por último, es importante remarcar que los modelos socioeconómicos y políticos impuestos desde fines del siglo XIX no han generado patrones territoriales más inclusivos, social y culturalmente, y han reforzado tendencias negativas en la articulación del territorio.

Bibliografía:

Acuña, Rodolfo, *et al.*, "Megadrought and Megadeath in 16th century Mexico", en *Emerging Infectious Diseases Journal*, vol.8, núm. 4. Atlanta, Centers for Disease Control and Prevention, 2002, pp.360-362.

Alessio Robles, Vito, *Acapulco –en la historia y en la leyenda*. Acapulco, México, Ediciones Municipales, 1979.

Armillas, Pedro, "Oztuma, Gro., Fortaleza de los Mexicanos en la frontera de Michoacán", en *Revista Mexicana de Estudios Antropológicos*, núm.6. México, INAH, 1942, pp.165-175.

Barlow, Robert H., "Expediciones en el Occidente de Guerrero- El grupo de Armillas", en *Tlalocan*, vol.11, núm.1. México, UNAM, IIFL, 1945, pp.73-98.

Bassols Batalla, Ángel, *México –formación de regiones económicas*. México, UNAM, 1979.

Cabrera Guerrero, Martha Eugenia, *Los pobladores prehispánicos de Acapulco*. México, CIIHA-INAH, 1990.

Canabal Cristiani, Beatriz *et al.*, coords., *Moviendo montañas... Transformando la geografía del poder en el sur de México*, Chilpancingo, México, El Colegio de Guerrero, 2002.

Censos Federales de los Estados Unidos Mexicanos (1895, 1900, 1910, 1921, 1930, 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1990, 2000).

38 ACCM, libro 42, 1805.

Commons de la Rosa, Aurea, "Gestión y Nacimiento de un estado", en *Investigaciones Geográficas*, núm. 50. México, UNAM, Instituto de Geografía, 2003, pp.196-219.

Dehays Rocha, Jorge, *Metodologías utilizadas en el estudio de la deforestación: una revisión desde la perspectiva de las relaciones entre población y Ambiente, Los retos de la población*, Cecilia Rabell, coord. México, FLACSO / Juan Pablos Editor, 1997.

Fernández Christlieb, Federico y Ángel Zambrano García, Ángel, *Territorialidad y paisaje en el Altépetl del siglo XVI*. México, FCE, 2006.

Gerhard, Peter, *Geografía Histórica de la Nueva España 1519-1821*. México, UNAM, 1986.

Manzanares Bello, Ángel, *Homenaje a Xaltianguis*. México, Costa-Amic Editores, 1999.

Martínez Carvajal, Alejandro, *Asentamientos prehispanicos de Acapulco*. Acapulco, Comisión Editorial Municipal, 1992.

_____, *Crónica de Acapulco*. Acapulco, Ediciones Municipales, 1996.

Muro Morales, José Ignacio, "Innovación tecnológica y cambio social. Agentes y estrategias en las redes de telecomunicaciones en Río Grande do Sul, Brasil", en *Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. VIII, núm. 429. Barcelona, Universidad de Barcelona, 2003. [<http://www.ub.es/geocrit/b3w-429.htm>]

O'Gorman, Edmundo, *Historia de las divisiones territoriales de México*. México, Editorial Porrúa, 1979.

Overmayer, Mark, *La modernidad y la política porfiriana de la ciudad de Oaxaca, Moviendo montañas... Transformando la geografía del poder en el sur de México*, Canabal Cristiani, Beatriz et al., coords. Chilpancingo, El Colegio de Guerrero, 2002.

Pauccic, Alejandro W., *Geografía General del estado de Guerrero*, Chilpancingo, Guerrero, México, Gobierno del estado / FONAPAS, 1980.

Pintos, Rosendo, *Acapulco*. México, Imprenta Gallarda, 1949.

Rubí Alarcón, Rafael, "El poder regional y la hacienda", en Juan Álvarez Hurtado, *Cuatro ensayos*. México, Asociación de Historiadores de Guerrero, 1999.

Smith, Michael E., "Los hogares de Morelos en el sistema mundial mesoamericano postclásico", en *Relaciones*, núm. 99, vol. XXV. Zamora, Michoacán, México, El Colegio de Michoacán, 2004, pp.78-128.

Ueda, Vanda, *Innovación tecnológica y cambio social: agentes y estrategias en las redes de telecomunicaciones en Río Grande do Sul, Brasil (1852-1930)*, tesis doctoral. Barcelona, Universidad de Barcelona, Departamento de Geografía Humana, 2002, 460 pp.

Von Humboldt, Alexander, *Reise auf dem Río Magdalena, durch die Anden und Mexico*. Berlín, Akademie-Verlag, 1986.

Wallerstein, Immanuel, *El moderno sistema mundial*. México, Siglo XXI Editorial, 1999.

Las mujeres en la Revolución

Patricio Juárez Lucas

Jefe del Departamento de Archivo Histórico del
Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias



Soldadera acompañada de una niña y un soldado. Al fondo una estación ferroviaria.¹

El movimiento armado que inició en 1910 trastocó la vida de todos mexicanos, en particular la de muchas mujeres que se convirtieron, al mismo tiempo, en sujetos y víctimas. Durante muchos años se relegó su papel y se omitió su participación en la Revolución

¹ Imagen tomada de Elena Poniatowska, *Las soldaderas*. México, Ediciones ERA/ Conaculta, INAH, 1999. p. 4.

mexicana. Por decirlo de algún modo, se convirtieron en actores invisibles, y por lo mismo quedaron fuera de todo análisis. Sin embargo, en fechas recientes, a partir de los estudios de género y de historia social, varios investigadores han enfocado sus baterías a su análisis y comprensión. Cabe decir, que por años el cine y la televisión nos ofrecieron una imagen muy inexacta de la participación de las mujeres en la gesta revolucionaria. Ahora, gracias a este tipo de estudios, tenemos acceso a documentos gráficos que resultan muy reveladores, y nos ayudan a formarnos una idea más completa de la participación de las mujeres en el movimiento revolucionario. Las fotografías que hoy día conocemos, y a las que tenemos acceso, nos permiten revalorar el quehacer y el rol de la mujer en aquellos tiempos convulsos.

A esos estudios se ha incorporado una gran diversidad de imágenes, algunas de las cuales muestran a mujeres ofreciendo alimentos a las tropas hasta otras que resultan mucho más complejas que nos ofrecen una lectura diferente de los hechos. Tal es el caso, por ejemplo, de las fotografías en las que se observa la intercesión de las mujeres hacia los combatientes caídos en desgracia o con aquellos que eran llevados rumbo al paredón de fusilamientos.

Gran parte de la participación de las mujeres quedó en el anonimato o se volvieron invisibles a los analistas del proceso revolucionario. Muy a pesar de esto, aún se conservan las imágenes que fueron captadas por el gran angular del fotógrafo. Es cierto que quizá nunca sepamos el nombre de cada una de esas mujeres, pero es innegable su importancia durante la guerra, no sólo porque muchas fueron las que prepararon los alimentos para la tropa, sino porque no fueron pocas las que en el techo de un furgón empuñaron el máuser y pusieron la mira en el horizonte para mantener vigilado al enemigo.²

La incorporación de las mujeres se dio de muy diversas maneras y en distintos momentos. Al principio del movimiento varias de ellas se sumaron a la gesta atraídas por la propaganda, otras lo hicieron por convencimiento propio, y muchas más debido a la necesidad de reclutar nuevos soldados para la causa. Por ejemplo, hubo mujeres que se sumaron a la lucha a partir del lanzamiento del Plan de San Luis. En un segundo momento las mujeres llegaron a tomar las armas con alguno de los bandos contendientes; o para apoyar a las fuerzas federales. No faltaron las llamadas revolucionarias, entre las que destacan las del zapa-

tismo o las del constitucionalismo, pero no hay que olvidar tampoco el papel que desempeñaron como correos, espías o enfermeras.

Contrario al caso de estas mujeres que han permanecido con carácter de anónimas, invisibles o sin nombre, y de las que tenemos constancia de sus actos sólo porque quedaron registrados en alguna imagen, existen otras que han sido identificadas y de quienes tenemos sus nombres. En el trabajo de Martha Rocha, titulado "Soldaderas y soldados", se menciona a una veintena de mujeres que fungieron como propagandistas del maderismo. Entre ellas destacan Guadalupe Narváez, Dolores Jiménez y Muro, Susana Barrios, Paulina Maraver e Ignacia Vázquez, las dos últimas se incorporaron después al zapatismo, en tanto que Narváez se sumó al constitucionalismo en Puebla, y en algún momento se dedicó a comprar armas para esta facción revolucionaria.³



Mujer que da de comer a cuatro soldados en el centro de la imagen se nota la olla de los alimentos y tortillas, mientras uno de los soldados lee el periódico. Atrás de ellos el carro de ferrocarril y en el fondo de la imagen una construcción ferroviaria.⁴

En otro orden de ideas, cabe decir que el trabajo propagandístico que desarrollaron las mujeres era impulsado y patrocinado por las altas dirigencias del constitucionalismo y se realizaba en los territorios dominados y controlados por el ejército constitucionalista y aún más allá de estas geografías. En 1915, cuando el ejército carrancista estaba librando las batallas decisivas en el Bajío también estaba enviando a sus emisarias a otras partes del país para dar a conocer las bondades de sus planes y objetivos de lucha. Así,

2 *Idem*, pp. 34, 67.

3 Martha Rocha, "Soldaderas y soldados", pp. 12-23.

4 Imagen tomada de Elena Poniatowska, *op. cit.*, p.43

Hermila Galindo se trasladó del puerto de Veracruz, asiento del constitucionalismo, hasta la península de Yucatán en labores de propaganda. Por esas mismas fechas, en las páginas del periódico *El Pueblo* se consignó el acto de bienvenida que se dio en el puerto a dos señoritas de apellido Rodríguez que habían ido comisionadas al estado de Chiapas a realizar labores de propaganda y reclutamiento, bajo los auspicios del general constitucionalista Jesús Agustín Castro. Este hombre las acreditó como auxiliares y colaboradoras suyas, y según consta en la publicación se trató de dos señoritas que tiempo atrás habían realizado labores de propaganda a favor del maderismo. Se sumaron a la lucha constitucionalista luego de que las fuerzas del general Victoriano Huerta las persiguieron por haber lanzado un manifiesto en su contra, luego de que éste dio muerte a su líder.⁵ Son varios los casos de mujeres que realizaron actividades que parecerían, a primera vista, intrascendentes y de poca peligrosidad, pero que, sin embargo, en muchas ocasiones las pusieron en la mira del gobierno en turno, o del grupo contrario, sin olvidar que también exponían su vida.



Va pasando la vida entre los revolucionarios, cuando el fuego de la metralla lo permite, las mujeres se acercan a alimentarlos, a hacerles la vida llevadera o simplemente para compartir los momentos apacibles entre la tormenta de la guerra⁶

Otro ejemplo interesante es el de Delfina Barrios, hermana de Susana Barrios y del ingeniero Ángel Barrios, quien a principios de 1914 fue detenida por la Comandancia Militar y por acuerdo de la Secretaría de Guerra deportada a Quintana Roo como reo político.⁷

La cárcel fue el destino frecuente de las mujeres rebeldes y revolucionarias que eran detenidas por el gobierno. Tal es el caso de una de las mujeres del clan Cedillo en San Luis Potosí, familia de larga data en la política nacional, y uno de los cacicazgos posrevolu-

cionarios emblemáticos del México del siglo XX.⁸ Elena Cedillo fue detenida y encarcelada en 1916. En entrevista señaló que su familia se levantó en armas desde los primeros días del Plan de San Luis, y que una de sus actividades era la consecución de parque para la causa de Francisco I. Madero. Dijo que se le detuvo cuando el ejército cateó su casa y encontró parque que había comprado a un árabe. Aseguró que el parque que conseguía se lo llevaba a sus hermanos que se encontraban en las serranías. También apuntó que al momento de su aprehensión había ido a la ciudad de Cerritos a comprar maíz para sembrar, junto con su esposo, pues ahora estaban cultivando en la hacienda Las Palomas.

Junto con ella fue detenida y encarcelada también Petra López, como sospechosa de estar en contubernio con los Cedillo.⁹

Una de las causas frecuentes por las que se dio la detención de mujeres durante la lucha armada se relaciona con la compra y transporte de armas hacia los frentes de batalla, sobre todo entre los rebeldes que se establecieron en las serranías. Así, encontramos que las hijas de Pablo Fernández de Lara, rebelde que operaba en la región de Puebla-Tlaxcala,¹⁰ Gregoria, Micaela y Sofía Fernández fueron aprehendidas en Puebla luego de que se les encontraron cartuchos 7 mm y cartas comprometedoras cuando se catearon sus casas. Ellas, junto con otros zapatistas, pasaban de contrabando armas para la causa.¹¹ Posteriormente, Sofía militó en las fuerzas del constitucionalismo, y le fueron reconocidos sus servicios en la Revolución.¹²

El ejército federal con frecuencia detenía a mujeres de filiación zapatista porque las sorprendía comprando o transportando parque. Por ejemplo, a mediados de 1913, cuando Cuernavaca estuvo custodiada por los huertistas, ante el peligro inminente de que las fuerzas populares encabezadas por Emiliano Zapata tomaran la ciudad,¹³ Federico L. Chacón comentó en una entrevista con el reportero del diario, que había detenido en el mercado local a dos mujeres *del bajo pueblo* con dos canastos llenos de parque para máuser, y admitió la posibilidad de que este parque haya sido robado a los soldados del ejército federal, pues en muchas oca-

⁸ Romana Falcón, *Revolución y caciquismo. San Luis Potosí 1910-1938*, p. 193, y *El Constitucionalista*, 17 y 19 de agosto de 1916.

⁹ *El Constitucionalista*, 19 de agosto de 1916.

¹⁰ Archivo Histórico del CEDIF, Fondo Orizaba, Ferrocarril Mexicano, Reclamaciones, 1910-1916.

¹¹ *El País*, 7 de julio de 1912.

¹² Martha Rocha, *op. cit.*

¹³ Rosa E. King, *Tempestad sobre México*, pp. 71-105.

⁵ *Idem*, y *El Pueblo*, 15 de mayo, 17 de junio de 1915.

⁶ Imagen tomada de Elena Poniatowska, *op. cit.*, 66.

⁷ *El País*, 11 de enero de 1914.

siones las mujeres zapatistas se dejaban cortejar a fin de obtener información.¹⁴

Pero también es cierto que las fuerzas federales persiguieron de manera sistemática, constante y encarnizada a las zapatistas, sobre todo a las del primer círculo de Emiliano Zapata. Así, en julio de 1913, el gobernador militar del estado de Morelos, general Juvencio Robles,¹⁵ mandó recluir en el cuartel del 20º Batallón de Infantería a más de cuarenta mujeres detenidas en diferentes partes de la geografía morelense. Entre las detenidas se encontraban: Guadalupe Sánchez y María, Ignacia, Felicitas, Carlota y Juana Espejo, suegra e hijas de Emiliano Zapata, respectivamente. A ellas las acusaron de ser espías y proveedoras de parque para las fuerzas populares surianas. A las cuñadas también las acusaron de ser las directoras del servicio de espionaje y las trasladaron a la ciudad de México en un tren militar. Dijeron al reportero que las entrevistó, que eran inocentes y que en todo caso lo habrían hecho como respuesta a las acciones de las fuerzas federales, pues manifestaron que sus casas en Villa de Ayala fueron reducidas a cenizas y después de esto fueron reconcentradas en Yauteppec.



Soldaderas y soldados revolucionarios sentados sobre el techo de un carro de ferrocarril, ellas con sus canastos de víveres y ellos con el fusil entre las manos y sus cananas terciadas.¹⁶

Otras mujeres aceptan su participación en conveniencia con sus hombres. Tal es el caso de Ángela Hinojosa, Gabriela Gadea, Carmen Zacarías y María de Jesús García, quienes además de comprar parque a los soldados del ejército federal para darlo a la causa, fungían como informantes. Salían de los poblados y llegaban a lugares inaccesibles donde entregaban la información a los rebeldes quienes llevaban velozmen-

te (a caballo) hasta sus jefes la nota sobre el número de soldados, infantes, dragones y artilleros, que contaba el enemigo, o sobre las piezas de artillería que llevaban, el camino que tomarían, o el lugar donde pernoctarían, entre otros detalles. También se encargaban de procurar la mayor cantidad de víveres posible. Ellas decían odiar a Robles porque él fue quien mandó incendiar los pueblos, quemar las casas y asolar los sembradíos de gente pacífica que, según ellas, vivían al margen del movimiento zapatista. Asimismo señalaron que las soldaderas les robaron algunas pertenencias a los federales, además de animales, objetos y hasta ropa.¹⁷ Otras mujeres corrieron la misma suerte de ser encarceladas. Por ejemplo, a finales de ese año Ignacia Torres Fernández fue detenida por la policía acusada de realizar tareas de espionaje para los zapatistas. Cuando la detuvieron le recogieron documentos y cartuchos de 30 30.¹⁸

Es probable que en todos los bandos revolucionarios haya habido mujeres que se encargaron de realizar tareas de espionaje. Por esa causa en San Luis Potosí detuvieron a Enriqueta Lozano y la internaron en la penitenciaría del estado. Resultó que cuando catearon su casa encontraron correspondencia comprometedoras en la que proporcionaba información sobre el movimiento de las tropas federales.¹⁹ Incluso se sabe de mujeres extranjeras que hicieron este tipo de trabajo, como es el caso de Helene Pontipirani, registrada por Rosa E. King. Esta mujer llevó información a los rebeldes a fin de que pudieran cercar las tropas federales en Cuernavaca y destruyeran las vías que comunicaban a esta ciudad con la capital de la República.²⁰

Durante el tiempo que duró el movimiento revolucionario muchas fueron las coyunturas en las que las mujeres tuvieron un papel determinante. La violencia se volvió un problema cotidiano y los enfrentamientos fueron dejando muerte y desolación en los campos de batalla. Fue entonces cuando las mujeres se desempeñaron también como enfermeras, y seguramente, gracias a su auxilio, se salvaron muchas vidas que de otra forma se hubieran perdido.

En ocasiones las mujeres se vieron obligadas a participar en el movimiento porque las circunstancias así lo requerían. Tal es el caso de aquellas que se involucraron en la lucha. Podría decirse, por supuesto que de manera subjetiva, que después de que su compañero, hermano, padre o esposo resultaba herido,

¹⁴ *El País*, 26 de mayo de 1913.

¹⁵ Bertha Ulloa, "La encrucijada de 1915", en *Historia de la Revolución mexicana. 1914-1917*, p. 121.

¹⁶ Imagen tomada de Elena Poniatowska, *op. cit.*, 66.

¹⁷ *El País*, 8 de julio de 1913.

¹⁸ *Ibid.*, 4 de diciembre de 1913.

¹⁹ *El País*, 10 de abril de 1914.

²⁰ Rosa E. King, *op. cit.*, pp. 111-126.



Mujeres en el techo de un furgón de ferrocarril habilitado como cocina.²³

ellas asumían el puesto que éste dejaba vacante. Por ejemplo, cuando el ejército federal se estaba batiendo con las fuerzas zapatistas en la parte sur de la capital quedaron registradas las acciones llevadas a cabo por Natalia Velos, alias *Chata*, quien durante los combates que libró la División de Ocaranza en la línea de Milpa Alta, atendió y ayudó a realizar las primeras curaciones a los heridos, proporcionó alimentos a la tropa y salió a buscar las medicinas caseras. Estas acciones le valieron para que los soldados de las fuerzas federales se dieran a la tarea de abrir una subscripción para ayudarla y enviaran una carta a la Secretaría de Guerra para que le entregase alguna recompensa.²¹

Nellie Campobello en *Cartucho. Relatos de la lucha en el norte de México* nos comparte algunos pasajes del rol que desempeñó la mujer como enfermera, así como información sobre varias acciones de solidaridad de las mujeres con la gente de Francisco Villa.²²

²¹ *El Imparcial*, 26 de julio de 1914.

²² Nellie Campobello, Nellie, *Cartucho. Relatos de la lucha en el norte de México*, pp. 117-119.

Cabe destacar que su madre se empeñó en curar a los villistas en un hospital de Torreón, a pesar de las amenazas que recibía de los carrancistas, que por ese tiempo habían recuperado la ciudad.

Puede ser que no se hayan tomado en cuenta muchas de las acciones en las que intervinieron mujeres durante los años de violencia revolucionaria, y esto quizá se deba a que se consideró su participación como un acto subjetivo. Sin embargo, creo que estas acciones deben ser recuperadas y reconsideradas para tener un panorama más rico y amplio de la participación femenina en la Revolución.

Basta señalar los casos de la intercesión, las gestiones y los trabajos en apoyo a las víctimas de la guerra. También es necesario dejar en claro que las primeras víctimas fueron ellas mismas, pues estaban en medio de los fuegos y de la ira de los contendientes. La intermediación era peligrosa para las mujeres, pues no fueron pocas las veces que al abogar por algún familiar detenido, ellas mismas exponían sus vidas. Un

²³ Imagen tomada de Elena Poniatowska, *op. cit.*, 34.

día, a principios de 1914, Silvina Rembao de Trejo llegó hasta donde estaba Villa para preguntarle las causas por las que había fusilado a su hermano Rafael Rembao. El general Villa escuchó los argumentos de Silvina, mismos que, desde luego, le parecieron exagerados y ofensivos, por lo que al momento ordenó que fuera pasada por las armas.²⁴

Durante los años más violentos de la Revolución, cuando el hambre, las enfermedades y los estragos de la lucha armada eran más adversos, muchas mujeres se solidarizaron con otras y las apoyaron para sobrellevar estas crisis. Así, en 1915, cuando se estaban librando las batallas decisivas en el Bajío, en los territorios que se encontraban bajo el control de los constitucionalistas, Herminia S. de Mandel organizó una kermess de caridad entre mujeres y una colecta de dinero para apoyar a las viudas de los soldados muertos en campaña, así como a algunas mujeres que perdieron a sus hijos. En las dos ocasiones se repartieron veinte pesos a cada una de ellas.

Entre las mujeres que perdieron a sus hijos se encuentran Benita Morales, cuyo hijo, de nombre Calixto Godos, murió en Celaya, y Luz Martínez, cuyo hijo murió durante la batalla de El Sauz. De la treintena de mujeres registradas la mayoría perdieron al esposo.²⁵

Cualquier tipo de violencia, en especial la que genera la guerra, tendrá siempre claroscuros, y en medio de estos extremos existe gente que no participa, pero que al quedar en medio de las balas y de las batallas sufre también las consecuencias. Baste el siguiente testimonio para darnos cuanta cabal de los estragos que trae consigo la violencia, en cualquiera de sus manifestaciones: “A principios de marzo de 1914, llegó a Torreón la señora Carmen Mendoza acompañada por sus tres hijas menores de edad. Salieron de la ciudad de Chihuahua después de que las fuerzas villistas tomaron la ciudad. Ella había perdido en la contienda a su esposo, Antonio Mendoza, y a sus hermanos. Su esposo era una persona de avanzada edad, que estaba como voluntario en las fuerzas del gobierno cuando Francisco Villa tomó Chihuahua. Abandonó casa y propiedades y señaló que la falta de víveres y artículos de primera necesidad fueron las causas que la orillaron a realizar el viaje a Torreón. Regresó varias veces a Chihuahua, pues el camino estaba copado por rebeldes villistas quienes juzgaban como espía federal a todo aquel que se hallara en el camino. Así, cuando

ella llegó a las cercanías de Santa Rosalía, una partida de rebeldes le confiscó los pocos víveres que aún traía, y “tuvo que recorrer los caminos que conducían a las ciudades recuperadas como Torreón, Mapimí, y Bermejillo, y que habían sido recuperados por las fuerzas federales que parecían verdaderas romerías, porque toda la gente está abandonando Chihuahua en un intento por escapar del villismo”.²⁶

Por otro lado, cabe destacar que el ferrocarril en su conjunto fue parte importante de la vida cotidiana de los ejércitos revolucionarios, y en particular de la de algunas mujeres. Por eso no es extraño que en las imágenes tomadas por los fotógrafos más importantes de esa época aparezcan constantemente mujeres, ya sea cocinando, en la despedida de los soldados o incluso acampando en alguna estación.

A manera de conclusión

Alimentar, proveer, convencer, tomar las armas, curar e interceder fueron algunas de las contribuciones más significativas de las mujeres al movimiento armado. Muchas de las acciones, trabajos, quehaceres, y el propio transcurrir de su vida cotidiana quedaron plasmadas en las imágenes que nos legaron los fotógrafos de la Revolución. A través de esas imágenes, y con el apoyo de otras fuentes documentales, podemos reconstruir sus historias. La intención de este trabajo fue poner un granito de arena en la historia social de las mujeres del siglo XX mexicano, sobre todo de la época revolucionaria, y también de alguna forma atisbar al movimiento social, ahora centenario.

Queda aún mucho por hacer para lograr conjuntar más historias como las de estas mujeres que he citado, y para ello será necesario ser incluyentes con otras fuentes documentales. Tendremos que analizar aquellas imágenes que quedaron fuera, así como las historias publicadas en los diarios regionales de la época, sin descartar las obras autobiográficas. De ser posible, hay que analizar las correspondencias personales y toda escritura que nos diga o nos dé cierta luz sobre ese pasado que andamos buscando. De lo que se trata es de buscar pequeñas historias, coyunturales, aunque de ningún modo renunciemos a la esperanza de que en el camino nos topemos con más de una historia de largo alcance.

²⁶ *El País*, 2 de marzo de 1914.

²⁴ *El País*, 10 de enero de 1914.

²⁵ *El Pueblo*, 15 de mayo y 7 de junio de 1915.

Bibliografía

CAMPOBELLO, Nellie, *Cartucho. Relatos de la lucha en el norte* d Ediciones ERA / Conaculta / INAH, 1999.

ROCHA, Martha, “Soldaderas y soldados”, en *Proceso/Bicentenario*, núm. 3, 2009, pp. 12-23.

ULLOA, Bertha, *La encrucijada de 1915*, en *Historia de la Revolución mexicana. 1914-1917*. México, El Colegio de México, 1979.

Porfiriato. Vida económica

¿Qué sabemos de nuevo?

Aurora Gómez-Galvarriato¹

Hace más de tres décadas, en agosto de 1964, fueron publicados los tomos VII y VIII de la *Historia moderna de México*, dedicados a la historia económica del porfiriato. Estos dos libros formaban parte de una obra colosal que don Daniel Cosío Villegas había comenzado dieciséis años atrás, en julio de 1948. El planteamiento de Cosío Villegas para la realización de la *Historia moderna*, que incluía como vertientes de la historia tanto a la historia política, como a la social y económica se adelantaba, sin duda, muchos años a su tiempo. La realización de su proyecto llevó a un avance en la historiografía de estos campos muy por encima a la lograda en otras partes del mundo para aquél entonces.

Para la realización de las monografías de historia económica del porfiriato, Cosío Villegas convocó a una serie de historiadores y economistas, entre quienes, si bien algunos no tenían experiencia previa en el campo, todos contaban con las capacidades, conocimiento y motivación necesarias para participar en ellas con brillantez. Ellos fueron: Fernando Rosenzweig, Francisco Calderón, Guadalupe Nava, Gloria Peralta, Luis Nicolau d'Olwer, Luis Cossío Silva y Ermilo Coello. Es difícil exagerar la importancia de su trabajo para la historia económica de México, puesto que detrás de cada uno de los ensayos realizados se encontraba un esfuerzo colectivo de investigación de una envergadura tal que nos permite afirmar que ha sido el más grande proyecto de historia económica de México que hasta la fecha se ha realizado.

Si me atrevo a hacer tal afirmación es porque para escribir los dos volúmenes de la *Vida económica* del porfiriato se realizó un trabajo de recopilación, organización y análisis de fuentes estadísticas sin paralelo alguno. Las estadísticas no constituían, como explicaba Fernando Rosensweig “el principal objetivo de la investigación, sino una de las fuentes primarias que

¹ Directora general del Archivo General de la Nación.

debían explorarse para poder lograr las monografías que forman parte del tomo respectivo de la *Historia moderna*.² Sin embargo, la construcción de las estadísticas constituyó una tarea aparte, con importancia propia, que como Rosenzweig bien preveía, serían de una gran utilidad por sí mismas para investigaciones ulteriores.

La elaboración de las estadísticas económicas del porfiriato fue un proyecto que implicó años de esfuerzo constante por parte de un equipo que se llamó a sí mismo Seminario de Historia Moderna de México, el cual estuvo integrado por algunos de los autores de las monografías, como Luis Cossío Silva, Ermilo Coello Salazar, Guadalupe Nava y Gloria Peralta, así como de otros investigadores tales como Miguel Argoitia, Antonio Sollano, y Mario Gutiérrez, junto con una decena de auxiliares, además, claro, de Fernando Rosenzweig como su director.

Es notable cuánto pudo hacer un equipo tan pequeño en un periodo relativamente corto y, en el que a diferencia de nosotros hoy día, no se contaba con el auxilio de las computadoras. Las estadísticas económicas del porfiriato se publicaron en dos volúmenes, uno dedicado al comercio exterior³ y el otro a la fuerza de trabajo y la actividad económica por sectores. En ellos encontramos desde series de salarios, precios y empleo, pasando por series de finanzas públicas y producción por sector y por producto, hasta series de importaciones, exportaciones y balanzas comerciales. No se escatimaron esfuerzos en consultar para su elaboración prácticamente todos los documentos gubernamentales disponibles, tanto nacionales como extranjeros, que incluían información relevante para cada uno de los temas.

Detrás de un proyecto así podemos vislumbrar el espíritu, energía e inteligencia tanto de don Fernando Rosenzweig como de don Daniel Cosío Villegas. Juntar los recursos monetarios necesarios, coordinar y motivar al Seminario de Historia Moderna en sus tareas respectivas, y guiar la construcción de las series estadísticas a lo largo de las brechas de menor resistencia para lograr resultados relevantes y bien fundamentados teóricamente son hazañas que no cualquiera podía haber logrado.

El sustento cuantitativo que está detrás de cada una de las monografías de los volúmenes de *Vida*

económica del porfiriato hace de ellos un verdadero parteaguas con respecto a cualquier escrito que les precediera. Pero el trabajo de investigación que se realizó para escribir los volúmenes de *Vida económica* no paró con la construcción de las estadísticas económicas del porfiriato, sino que significó también una amplísima revisión bibliográfica y hemerográfica de fuentes primarias y secundarias de tipo cualitativo. Así, por ejemplo, las revistas porfirianas dedicadas a los negocios y a la economía, tales como: *La Semana Mercantil* o *El Economista Mexicano*, entre muchas otras, así como una gran cantidad de informes gubernamentales, leyes y decretos, fueron por primera vez estudiados con seriedad para la construcción de una visión sobre la economía de ese período. También se dedicaron importantes recursos a la consulta de fuentes internacionales de información. No se dudó en contratar a la Unidad de Investigación de la revista *The Economist* para que hiciera una relación sobre la inversión extranjera en México, que sigue constituyendo una de las recopilaciones documentales más exhaustivas sobre el tema que se haya realizado hasta la fecha.

Al releer estos maravillosos volúmenes resulta pues más inmediato preguntarse por qué no hemos avanzado más rápidamente, al paso que la *Historia moderna* nos marcaba, que el reflexionar sobre los avances logrados desde entonces. Tal vez sea que como ha indicado Stephen Haber el auge de la economía estructuralista Cepalina en América Latina haya limitado el desarrollo de una historia económica más parecida a la que se ha venido produciendo en Estados Unidos.⁴ Tal vez el principal obstáculo haya sido, más bien, el que como lo sugería Daniel Cosío Villegas “rara vez se dan en un solo hombre el talento y la preparación distintos del historiador y del economista”.⁵ Cosío Villegas explicaba el problema de la siguiente manera: el historiador metido a economista puede desempeñar bien la tarea propia de su oficio, que es exponer los cambios económicos a lo largo del tiempo, y tal vez tenga más probabilidades de dar con un lenguaje claro y hasta brillante; pero pueden escapársele —cosa gravísima— los resortes internos de las transformaciones que describe y su significación más lejana. Al eco-

2 Seminario de Historia Moderna de México, *Estadísticas económicas del porfiriato. Fuerza de trabajo y actividad económica por sectores*. México, El Colegio de México, 1965.

3 Seminario de Historia Moderna de México, *Estadísticas económicas del porfiriato. Comercio exterior de México 1877-1911*. México, El Colegio de México, 1960.

4 Ver Stephen Haber, *How Latin America Fell Behind?* Stanford, Stanford University Press, 1997, pp. 7 - 14. Una visión similar se expresa en Noel Maurer, “Progress Without Economic Order: Mexican Economic History in the 1990s”, en *Revista de Historia Económica*, año XVII, núm. especial, 1999, pp.17-19.

5 Daniel Cosío y Villegas, coord., *Historia moderna de México*, vol. VII. *El porfiriato. Vida económica. Primera parte*, 3ª ed. México, Hermes, 1985, p. XI.

nomista metido a historiador, seguro, como sin duda está de su ciencia, y de las técnicas de ésta, puede ocurrirle con facilidad que confunda el análisis económico, una tarea estática por definición, con la historia económica, dinámica de suyo. Y puede resultarle difícil deshacerse de la jerigonza, a veces innecesaria, otras equivocada, y siempre irritante, con que expresa o disimula sus pensamientos.⁶

Esta dificultad se traduce en que la historia económica goce, de acuerdo con Cosío Villegas, de un menor atractivo que la historia política, puesto que mientras que el lector medio “no hallará dificultad especial en comprender el lenguaje y las ideas del historiador político, pueden resultarle parcial o totalmente esotéricos los del economista historiador”.⁷ En la medida que en México no se ha contado con un número amplio de lectores especializados y ha sido necesario recurrir al lector medio en mayor medida que en países con sectores académicos más desarrollados, parecieran de gran importancia los puntos que destaca Cosío Villegas.

El atraso relativo de la historia económica en México ha tenido que ver también con la dificultad que el medio académico mexicano tuvo por largos años para proporcionarle un nicho adecuado para su desarrollo, al no ser capaz de competir salarialmente con los puestos gubernamentales accesibles a aquéllos con las habilidades para dedicarse a hacer historia económica. De esta forma, después de la impresionante tarea de construir las estadísticas económicas del porfiriato y escribir algunas de las monografías más sólidas de la *Vida económica*, Fernando Rosenzweig se dedicó a trabajos en el sector público que le dejaron poco espacio para formar discípulos. Fue hasta su avanzada edad que Rosenzweig pudo dedicarse de lleno a la vida académica, tiempo que desafortunadamente fue cortado prematuramente por una muerte inesperada.

**

No cabe duda, sin embargo, que de 1964 a la fecha se han dado importantes avances y cambios en nuestra comprensión de la vida económica durante el porfiriato. Las diferencias y similitudes en la forma de entender la historia económica del porfiriato de entonces a acá hacen evidente la doble existencia de la historia, a la vez como arte y como ciencia. Los cambios en las perspectivas de estudio nos hacen ver claramente cómo la historia, al igual que el arte re-imagina,

re-explora, reinventa, año con año, día a día, su forma de entender el mundo, como si el cristal a través del cual el historiador percibe el pasado no pudiera dejar de reflejar también un poco el ojo que mira a través de él.

De esta forma en los volúmenes VII y VIII de la *Historia moderna de México* encontramos que si bien la historia económica del porfiriato nunca se había visto mejor parada, tampoco es posible para sus autores dejar de buscar en ella consciente y constantemente “la mosca en la sopa”. El hecho de que el régimen porfiriano cayera violentamente desembocando en una larga revolución armada, ha hecho difícil al historiador, de hoy y de entonces, estudiar al período en sí mismo, olvidándose del final de la película que le hace buscar en el porfiriato las semillas de su destrucción. Sin embargo, en 1964, cuando la Revolución mexicana aún se vivía en tiempo presente, como deja ver Cosío Villegas en el prólogo a uno de los volúmenes citados. Esto hacía aún más difícil estudiar al porfiriato fuera de la perspectiva de la Revolución de lo que es hoy día, cuando la Revolución mexicana se ubica en el pasado.

Para Cosío Villegas resulta claro a partir de la lectura de las distintas monografías de la *Vida económica* que durante el porfiriato México alcanzó una centralización y homogeneización como jamás se había podido lograr antes, sólo superada por “la ocurrida durante la Revolución mexicana, con la circunstancia de que ésta, a más de haberse apoyado en los logros anteriores, ha contado con mayor tiempo, con mejores medios de toda índole, y con una concepción del Estado más propicia para acometer la empresa”. Existe pues, a su modo de ver, en materia económica, una continuidad importante entre el porfiriato y lo que él llama la Revolución mexicana, que hoy llamaríamos el período post-revolucionario. De acuerdo a su entender, la Revolución mexicana no había representado una ruptura con respecto al porfiriato, sino una continuación al progreso alcanzado, que se sumaba a lo logrado durante ese período tanto en el plano político como en el económico.

En este espíritu, los autores de los capítulos que integran estos dos volúmenes encuentran sistemáticamente que los logros alcanzados durante el porfiriato conllevan intrínsecamente algún problema. Para Luis Cossío Silva, por ejemplo, el crecimiento alcanzado en la agricultura de exportación, contrasta con un crecimiento mucho más lento de la producción para el consumo interno, lo que obviamente implicaba peores estándares de alimentación para la población mexicana.

⁶ *Ibid.* pp. XI-XII.

⁷ *Ibid.*, p. XI.

na. El crecimiento hacia afuera se traducía, por tanto, en menores niveles de vida para la mayoría de la población.⁸

De igual forma, para Fernando Rosenzweig la mala distribución del ingreso existente durante el porfiriato impidió un desarrollo más amplio de la industria al limitar el crecimiento del mercado interno.⁹ Asimismo, el impresionante desarrollo de la banca logrado durante el porfiriato tuvo para Rosenzweig su talón de Aquiles en el crédito “a la gran agricultura latifundista, cuya constante presión sobre los bancos limitó las posibilidades que encontraban para su florecimiento”.¹⁰ Rosenzweig encuentra en el porfiriato un grave problema que es “la contradicción de fondo que existía entre los intereses del sector industrial y mercantil moderno de la economía y la agricultura estancada”, que repercutirían negativamente sobre el sistema bancario hacia el final del periodo.¹¹

Francisco Calderón estudia a detalle el sistema ferroviario durante el porfiriato, y define las políticas seguidas por el gobierno para el establecimiento y ampliación de los ferrocarriles. Calderón hace una explicación despasionada que aclara al lector la lógica detrás de los subsidios otorgados por el gobierno a las compañías extranjeras para el establecimiento de los ferrocarriles, así como la gradual adquisición por parte del gobierno de las principales líneas. Para Calderón es infundada la crítica que se ha hecho a la política ferroviaria del porfiriato por no obligar a las empresas a localizar sus rutas de modo que propiciaran el desarrollo interno y no solamente la exportación de materias primas. De acuerdo a este autor la política tarifaria era en efecto discriminatoria del tráfico nacional. Sin embargo, no era cierto que los ferrocarriles no hubieran articulado el mercado interno. “Las empresas tendieron sus vías por las regiones más habitadas del país y comunicaron sus poblaciones más importantes”, indica.¹² Sin embargo, como expone Calderón, el desarrollo de los ferrocarriles no podía ser totalmente positivo, “[...] su bien las líneas pudieron estar bien localizadas dentro de la distribución geográfica que entonces tenían las actividades productivas y dentro de

la organización social dominante, fue la construcción de vías férreas la que aceleró la caída de esa misma organización social, porque permitieron al latifundista entrar a la economía de cambio con productos más lucrativos que sustituían a los de consumo popular, con lo que la masa campesina vio reducidos sus ingresos reales, mientras que la riqueza afluyó al escaso número de terratenientes”.¹³

En otros casos, podemos identificar una particular perspectiva ideológica por la selección del tema. No nos resulta extraño encontrar en la *Historia moderna* una monografía dedicada a “inversión extranjera”, puesto que su estudio ha sido uno de los grandes temas a los que se ha dedicado la historia económica en América Latina. Sin embargo, cuando se analiza el hecho desde una perspectiva internacional más amplia resulta extraña la decisión de estudiar solamente la parte extranjera de la inversión, dejando de lado su componente nacional. Este enfoque relega el estudio de la formación de capital en su conjunto como un ingrediente fundamental del crecimiento económico.

El énfasis en estudiar la inversión extranjera tiene sin duda que ver con las teorías de la dependencia entonces en boga. Sin embargo, el debate que el tema ha despertado a lo largo del tiempo ha hecho que a pesar de los cambios ideológicos “la inversión extranjera” siga teniendo una gran relevancia en la historia económica latinoamericana.

Reflexionar sobre las perspectivas ideológicas particulares que siguieron los distintos autores que participaron en la *Historia moderna* nos hace pensar en los particulares sesgos con los que sin duda cargamos hoy día al hacer historia. Entre ellos destaca la renovada adscripción al liberalismo que han adquirido la mayoría de las ciencias sociales en los años recientes —el neoliberalismo. Esto, junto con una nueva ola de globalización en el mundo, nos hace encontrar en el porfiriato resonancias con el presente de formas que hasta hace poco no se percibían.

* * *

Estudiar las monografías de la *Vida económica* hace también evidente que la historiografía del porfiriato ha tenido importantes progresos. Al hablar de progreso me estoy refiriendo, ahora sí, a la historia como ciencia, puesto que es necesario pensar que existe un cierto grado de objetividad para poder decir que existe un avance en el conocimiento. Son tantos los trabajos sobre la historia económica del porfiriato que han contribuido a llevar nuestro entendimiento de

8 Luis Cossío Silva, “La Agricultura”, en *ibid.*, p. 5.

9 Fernando Rosenzweig, “La Industria”, en *ibid.*, p. 331.

10 Fernando Rosenzweig, “Moneda y Bancos”, en Daniel Cosío y Vilegas, coord., *Historia moderna de México*, vol. VIII. *El porfiriato. Vida económica*. Segunda parte, 3ª ed. México, Hermes, 1985, p. 837.

11 *Idem.*

12 Francisco Calderón, “Los ferrocarriles”, en Daniel Cosío y Vilegas, coord., *Historia moderna de México*, vol. VII. *El porfiriato. Vida económica*, primera parte, 3ª ed. México, Hermes, 1985, p. 630.

13 *Ibid.*, p.64.

ese periodo unos pasos más adelante que resulta imposible referirme a cada uno de ellos en este ensayo. En cambio hablaré de algunas de las líneas de investigación más importantes que se han visto enriquecidas en los últimos años.

Si la *Historia moderna* describe los grandes trazos de una historia económica nacional que gira en gran medida alrededor de la capital y del gobierno federal, una gran cantidad de trabajos de historia económica mexicana que se han realizado a partir de entonces lo han hecho desde perspectivas de análisis distintas. Una de las vertientes de desarrollo más nutrida en las últimas décadas ha sido la construcción de historias económicas regionales y locales. Además, muchos de estos estudios logran escapar al énfasis que se solía poner al rol gubernamental, al utilizar fuentes de información distintas a las que dicho organismo generaba. De esta manera se han escrito una multiplicidad de trabajos sobre haciendas, minas, comercios, y empresarios de diversas partes del país que nos generan una imagen mucho más rica y heterogénea de la economía mexicana que la que propone la *Historia moderna*.

Podríamos hacer una muy larga lista de los trabajos de historia económica de tipo regional que se han realizado en fechas recientes en los que ha estado claramente detrás el esfuerzo promotor y de asesoramiento de Mario Cerutti.¹⁴ Entre estos trabajos destaca la propia obra de Cerutti sobre el desarrollo económico del norte de México.¹⁵ Una tarea pendiente para este tipo de trabajo es la de utilizar el gran cúmulo de información por ellos generada para construir ideas más generales sobre las similitudes y particularidades de empresarios y empresas, minas, comercios, haciendas, etcétera, en las distintas regiones. Este trabajo sería importante para hacer inteligible la valiosa información que por su especificidad y cantidad muchas veces lleva al lector a la confusión e impide colocar en un ámbito más amplio los resultados encontrados por estos trabajos en el plano regional.

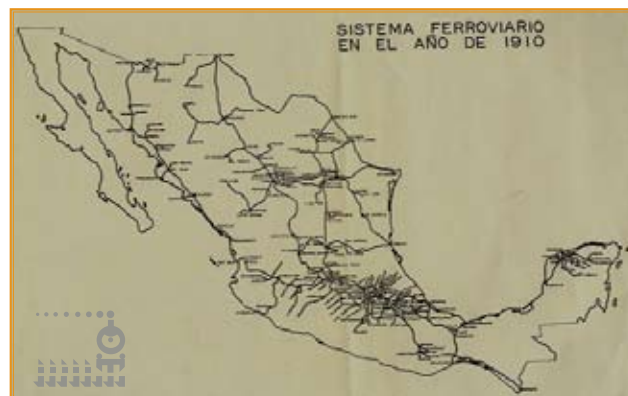
No obstante, algo deja muy claro esta literatura: que la centralización y la homogeneización de la que habla Cosío y Villegas no fue tan profunda como antes se pensaba. Las diferencias regionales continuaban existiendo y eran muy profundas. Estos trabajos en su conjunto confirman, en cambio, el argumento de

14 Una clara y extensa guía a través de estas obras la encontramos en: Carlos Dávila y Rory Miller, eds., *Business History in Latin America. The Experience of Seven Countries*. Liverpool, Liverpool University Press, 1999.

15 Uno de sus libros más importantes es: Mario Cerutti, *Burguesía, capitales e industria en el norte de México*. México, Alianza Editorial / Universidad Autónoma de Nuevo León, 1992.

que el elevado crecimiento que se da a nivel regional adquiere importantes repercusiones nacionales en la medida en que círculos virtuosos de crecimiento sobrepasan el ámbito regional y se comunican a lo largo y ancho del país.

Otra importante diferencia que nos separa de la *Historia moderna* es el sustancial giro metodológico que ha dado la historia económica en los últimos treinta años. Este cambio ha implicado el paso de una historia básicamente descriptiva, como la que encontramos en la *Historia moderna*, a una historia mucho más analítica, que hace un uso más extenso de las teorías de las ciencias sociales. De igual modo, el sustancial desarrollo que ha tenido la historia económica a nivel internacional de los años sesenta para acá, junto con las crecientes facilidades a la comunicación académica internacional, han hecho que los trabajos estén cada vez más preocupados por ubicar sus hallazgos dentro de un marco comparativo, así como por seguir las corrientes metodológicas en boga en el resto del mundo.



Red ferroviaria nacional¹⁶

Haré ahora una breve reseña de los avances habidos en algunos de los campos de mayor desarrollo en la historia económica del porfiriato. La extensa descripción que hace Francisco Calderón en la *Historia moderna* del desarrollo del sistema ferroviario y su repercusión sobre la economía ha sido enriquecida ya de forma importante por varios trabajos. Entre ellos destaca el estudio de John Coatsworth, quien siguiendo la línea de investigación del hoy premio Nobel Robert Fogel, se puso a la tarea de medir el ahorro social que produjo el ferrocarril en México.¹⁷ En este trabajo Coatswor-

16 Imagen tomada de Francisco Calderón, "Los ferrocarriles", en Daniel Cosío y Villegas, coord., *Historia moderna de México*, vol. VIII. *El porfiriato. Vida económica*, 3ª ed. México, Hermes, 1985.

17 John Coatsworth, *Crecimiento contra desarrollo. El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*, México, Ediciones Era, 1984.

th encontró que el impacto del ferrocarril en México fue mucho más importante que el que tuvo en Estados Unidos. Además, Coatsworth profundizó en el estudio de algunas de las hipótesis esbozadas por Calderón sobre la inequitativa distribución de los beneficios de los ferrocarriles. También exploró algunas de las ideas más importantes en el debate del desarrollo económico de América Latina durante el periodo en el que escribe su libro –la década de 1970– tales como las consecuencias de que la inversión y la tecnología fueran extranjeras, así como los eslabonamientos hacia atrás y hacia delante que el ferrocarril generó o dejó de generar. El trabajo de Coatsworth hacía explícitas sus hipótesis y conjeturas utilizando una gran cantidad de información tanto cuantitativa como cualitativa para sostenerlas. Este trabajo, realizado durante el auge de la teoría de la dependencia en América Latina, hace evidente que realizar un buen o un mal trabajo de historia económica es independiente de la ideología prevaleciente.



Ferrocarril México, Cuernavaca y pacífico, 1896¹⁸

Sus planteamientos motivaron una larga serie de proyectos de investigación que se dedicaron a explorar a profundidad algunas de sus hipótesis planteadas sobre el impacto de los ferrocarriles y la pertinencia de la política ferrocarrilera seguida por el gobierno de Díaz. Sandra Kuntz investigó a profundidad una de las principales líneas ferroviarias en México, la del Ferrocarril Central Mexicano. Su análisis detallado de la composición y los recorridos realizados por la carga ferroviaria señala la importancia de la circulación inter-

18 Imagen tomada de H. F. Schlattman Photo, *View on the line of the Mexico, Cuernavaca & Pacific Railway, 1896*. Biblioteca especializada, CEDIF/CNPPCF/CNCA, Fondo Méndez Quijano – Zirión.

na de bienes, “lo cual cuestiona la pertinencia de reducir los beneficios de los ferrocarriles al sector externo de la economía nacional”.¹⁹ El estudio detallado del Ferrocarril Central hace ver, por ejemplo, que si bien es cierto que como indicaba Coatsworth 57.6 % de la carga de dicho ferrocarril en 1907 estaba constituida por productos minerales, ello no significaba que esa carga fuera de exportación, puesto que 47 % de dicha carga estuvo constituido por productos destinados al consumo productivo en el interior del país.²⁰

Tramos	Distancia	Costo	Revolución	Revolución	Revolución	Revolución
Veracruz a Orizaba	67 1/2	1,625,000	222,000	169,000	2,676,000	
Orizaba a Toluca	74 1/2	999,000	252,000	27,000	1,227,000	
Toluca a San Juan de los Ríos	28 1/2	1,092,000	122,000	18,000	1,230,000	
San Juan de los Ríos a Puebla	60 1/2	821,000	102,000	76,000	1,658,000	
Puebla a Veracruz	24 1/2	599,000	107,000	18,000	1,455,000	
Puebla a Orizaba	27 1/2	352,000	122,000	22,000	1,805,000	
Total		6,168,000	1,125,000	176,000	10,226,000	

Presupuesto del Ferrocarril Mexicano²¹

Por su parte, Arturo Grunstein estudia más a fondo lo analizado por Calderón sobre la política ferroviaria seguida por el gobierno de Porfirio Díaz. El amplio desarrollo de la literatura sobre regulación ferroviaria y la formación de conglomerados ferroviarios e industriales en Estados Unidos, le proporciona a Grunstein una amplia perspectiva desde la cual analiza la política seguida en México. Grunstein descubre que al igual que en Estados Unidos, en México, se dio una competencia oligopólica que generó una gran inestabilidad en los ingresos ferroviarios, lo cual conllevó altos costos para la sociedad. Dentro de ese contexto puede entenderse la racionalidad de la política ferroviaria seguida por Limantour quien veía que si no era el gobierno el que conglomeraba a las principales compañías ferroviarias en una sola, tarde o temprano esto lo haría alguna compañía extranjera. Este análisis desmiente la idea de que la política seguida por el gobierno de Díaz se encaminaba solamente a favorecer a los intereses extranjeros.²² En similar dirección, Paolo Riguzzi hace

19 Sandra Kuntz, *Empresa extranjera y mercado Interno. El Ferrocarril Central Mexicano 1880-1907*. México, El Colegio de México, 1995, p. 353.

20 *Idem*.

21 Anotaciones del ingeniero Santiago Méndez, [1867]. Biblioteca especializada, CONACULTA/CNPPCF/CEDIF, Fondo Méndez Quijano – Zirión.

22 Véase, entre otras publicaciones, Arturo Grunstein, “De la compe-

una consistente defensa de la necesidad que enfrentó el país de atraer inversión extranjera para el desarrollo del sistema ferroviario. De acuerdo a Riguzzi “esto no significaría un fracaso de los empresarios mexicanos en detectar oportunidades favorables de mercado: la rentabilidad baja y precaria de los ferrocarriles [...] indicaría la presencia de una racionalidad económica en el rechazo de la inversión en ferrocarriles”. Estas decisiones no dejaban, sin embargo, de implicar costos importantes para el país, tales como: “gran retraso en la introducción de los ferrocarriles, dependencia absoluta de los ciclos de construcción respecto a las condiciones de los capitales externos, ausencia de relaciones entre ferrocarriles y mercados de capitales locales”, entre otros.²³

Otro tema que ha experimentado un desarrollo muy importante es el surgimiento y evolución de la banca que ha seguido una amplia gama de direcciones. Por un lado está el estudio detallado de la conformación del sistema bancario mexicano que ha desarrollado Leonor Ludlow.²⁴ Por su parte Carlos Marichal ha hecho un trabajo analítico y comparativo en el que trata de descubrir las especificidades del caso de México, así como encontrar una respuesta al por qué se desarrolla el sistema financiero tan lentamente en este país, incluso desde una perspectiva latinoamericana.²⁵ El trabajo de Stephen Haber ha mostrado cómo el desarrollo relativamente limitado y concentrado del sistema financiero mexicano tuvo fuertes implicaciones

sobre el desarrollo de la industria en México retrasando su crecimiento y concentrando su estructura.²⁶ En los años recientes, gracias a la apertura y organización de nuevos archivos ha sido posible estudiar más a profundidad la evolución de algunas compañías. Este es el caso del estudio del Banco Nacional de México (Banamex) realizado por Noel Maurer. Este trabajo muestra cómo los amplios privilegios tanto legales como *de facto* otorgados por el gobierno a Banamex, no tuvieron como contraparte el que dicho banco siguiera un comportamiento de prestamista de última instancia o banco central. De esta forma en México privilegiar a un banco no generó los efectos positivos que esta política tuvo en varios países europeos. Este hallazgo muestra cómo el sistema bancario porfiriano, a pesar de su importante desarrollo, tenía problemas sustanciales que le harían particularmente vulnerable a las crisis económicas.²⁷

En cuanto al debate del desarrollo de la industria manufacturera es posible distinguir la siguiente evolución. De acuerdo a Fernando Rosenzweig, la industria porfiriana era poco eficiente y competitiva, sin embargo, gracias a una elevada protección arancelaria podía alcanzar niveles muy altos de ganancias. Como se ha expresado antes, para Rosenzweig, la escasa demanda interna ponía un freno al desarrollo de la industria.²⁸

El argumento presentado por Stephen Haber después de la construcción de series de tasas de ganancia en la industria concuerda con el de Rosenzweig en el sentido de que él también encuentra en la escasa demanda interna la gran traba para el desarrollo industrial. Haber elabora más ampliamente el argumento al explicar cómo la reducida demanda afectaba el desarrollo industrial, debido a que existían tecnologías rígidas que se importaban del exterior y que estaban diseñadas para niveles de producción mucho mayores a los que el mercado mexicano podía sostener. Esto llevaba a excesos de capacidad, que a su vez generaban bajas tasas de ganancias, y no altas como Rosenzweig argumentaba. La protección arancelaria era necesaria para que las empresas pudieran sobrevivir a pesar de la ineficiencia estructural que la escasa demanda generaba, junto con una mano de obra poco

tencia al monopolio: la formación de los Ferrocarriles Nacionales de México”, en Sandra Kuntz y Priscilla Connolly, *Ferrocarriles y obras públicas*. México, Colmex / UNAM IIIH / Instituto Mora / Colegio de Michoacán, 1999.

23 Paolo Riguzzi, “Los caminos del atraso. Tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos, 1850-1900”, en Sandra Kuntz y Paolo Riguzzi, coords., *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950)*. México, El Colegio Mexiquense A. C. / Ferrocarriles Nacionales de México / Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, 1996, pp.58-59.

24 Leonor Ludlow, “La construcción de un banco: el Banco Nacional de México (1881-1884)”, en Leonor Ludlow y Carlos Marichal, eds., *Banca y poder en México (1800-1825)*. México, Grijalbo, 1986, pp. 299-346; “La primera etapa de formación bancaria (1864-1897)”, en *Empresas y ganancias*. México, s.p.i., 1992; y “El Banco Nacional Mexicano y el Banco Mercantil Mexicano: radiografía social de sus primeros accionistas, 1881-1882”, en *Historia Mexicana*, núm. 39, vol. 4, 1990, pp.979-1028.

25 Carlos Marichal, “Foreign Loans, Banks and Capital Markets in Mexico, 1880-1910”, en Rienhard Lieher, ed., *La deuda pública en América Latina en perspectiva histórica*. México, Iberoamericana, 1995; y “Obstacles to the Development of Capital Markets in Nineteenth-Century Mexico”, en Stephen Haber, ed., *How Latin America Fell Behind?* Stanford, California, Stanford University Press, 1997, pp. 118-145.

26 Stephen Haber, “Financial Markets and Industrial Development. A Comparative Study of Governmental Regulation, Financial Innovation, and Industrial Structure in Brazil and Mexico, 1840-1930”, en Stephen Haber, ed., *op. cit.*, pp.146-178.

27 Noel Maurer, “Finance and Oligarchy: Banks, Politics, and Economic Growth in Mexico, 1876-1928”, tesis de doctorado. Estados Unidos, Stanford University, agosto de 1997.

28 Fernando Rosenzweig, “La industria”, *op.cit.*

productiva, y una seria dificultad en el financiamiento de las empresas.²⁹

Mi trabajo basado en el análisis de los documentos empresariales de la Fundidora Monterrey y las Compañías Industrial de Orizaba e Industrial Veracruzana indica que la demanda interna no representó una restricción sustancial al desarrollo de estas empresas como Rosenzweig y Haber hacen pensar. Esto no significa, en cambio, que una mayor demanda no habría permitido una mayor cantidad de participantes en la industria. Sin embargo, es claro que no es la escasa demanda, sino el inconstante abastecimiento de carbón y coke lo que hace que la fundidora no utilice toda su capacidad. Las textileras nunca enfrentaron tal problema. En cuanto a las tasas de utilidad éstas aparecen haber sido bastante altas para las fábricas textiles. Si bien las ganancias son bajas en la fundidora, éstas mostraron una clara tendencia ascendente una vez que se superaron los problemas de abastecimiento de insumos y hasta 1911, cuando la Revolución empezó a generarlos de nueva cuenta, ahora por distintas razones.

El estudio de la fundidora hace evidentes las enormes dificultades que enfrentaban aquellas empresas pioneras en el desarrollo industrial de regiones no industrializadas, como eran el no poder gozar de las externalidades que las empresas que van a la punta de la industrialización van generando para las que les siguen. Sin embargo, el estudio de la productividad total factorial de la fundidora, comparada con la de las industrias americana, estadounidense e inglesa de la época indican que su productividad era parecida a la de la industria inglesa y que mostraba una tendencia a mejorar. De forma similar, al comparar la competitividad de los productos de la CIVSA con los de sus contrapartes inglesas y estadounidenses nos damos cuenta que hacia 1911 la CIVSA producía telas capaces de competir en costos con las inglesas, que eran la mayor competencia que México enfrentaba en ese entonces. En fin, mi trabajo indica que durante el porfiriato la industria mexicana iba por buen camino, siendo cada vez más eficiente y competitiva internacionalmente, y siendo capaz de resolver, de manera gradual, los problemas que su localización en México le generaba.³⁰

29 Stephen Haber, *Industry and Underdevelopment. The Industrialization of Mexico 1890-1940*. Stanford California, Stanford University Press, 1989.

30 Aurora Gómez-Galvarriato, *The Impact of Revolution: Business and Labor in the Mexican Textile Industry, Orizaba, Veracruz, 1900-1930*, tesis de doctorado. Estados Unidos, Harvard University, diciembre de 1999.

Un punto interrelacionado con el desarrollo industrial es el de la política seguida por el gobierno para alcanzar tal objetivo. A ese respecto la *Historia moderna* nos hace pensar que el gobierno mexicano no tenía un objetivo industrializador claro. El proteccionismo se debía, de acuerdo a Fernando Rosenzweig, a las necesidades fiscales del gobierno. Si bien la depreciación de la moneda de plata generaba un importante aliento a la sustitución de importaciones, esta política no tenía como objetivo principal el desarrollo de la industria, sino el de la minería. Los trabajos de Edward Beatty y Graciela Márquez desmienten esta idea.³¹ El análisis de la política arancelaria del porfiriato que ambos trabajos realizan muestra cómo existía un objetivo claro y explícito por disminuir el nivel general de protección mientras se protegía selectivamente a los sectores que se deseaba promover, entre los cuales estaba primordialmente el de manufacturas. Estos trabajos indican cómo durante el porfiriato se hizo una racionalización de las tarifas arancelarias ordenándolos en cascada a modo que los aranceles sobre productos finales fueran más altos que sobre los insumos. Asimismo Edward Beatty encuentra que durante el porfiriato el gobierno siguió una amplia gama de políticas dirigidas a estimular el desarrollo industrial. Graciela Márquez, por su parte, define de manera cuantitativa la importancia relativa que tuvieron los aranceles y la depreciación de la plata en la protección a las manufacturas.

A pesar de que hasta este momento no se ha vuelto a realizar un proyecto colectivo de la envergadura que tuvo la realización de las *Estadísticas económicas del porfiriato* varios estudios aislados han cuestionado y perfeccionado algunas de las estadísticas incluidas en dichos volúmenes. De fundamental importancia ha sido el análisis que John Coatsworth realizó sobre las estadísticas de producción agrícola. Como se ha dicho, las estadísticas agrícolas indicaban que el aumento en la producción de bienes de exportación logrado durante el porfiriato había sido a costa de una importante disminución en la producción de aquellos bienes destinados al mercado interno como el maíz y el frijol. Esta conclusión implicaba un serio deterioro en el nivel de vida del mexicano promedio, que no había gozado de los beneficios que el crecimiento económico porfiriano traía consigo. El estudio de Coatsworth

31 Edward Beatty, "The Political Basis of Industrialization in Mexico before 1911", tesis de doctorado. Estados Unidos, Stanford University, agosto de 1996; Graciela Márquez, "Tariff Protection in Mexico, 1892-1910: Ad Valorem Tariff Rates and Sources of Variation", en John Coatsworth y Alan Taylor, eds., *Latin America and the World Economy*. Cambridge Ma., The David Rockefeller Center for Latin American Studies / Harvard University, 1998.

hizo ver cómo los datos en los que dicha argumentación se basaba eran sumamente frágiles y construyó series más creíbles, acordes con la información disponible. Los nuevos datos “hacen necesario rechazar la hipótesis de que el desarrollo agrícola orientado a la industria y a la exportación originó un descenso del consumo alimenticio durante el porfiriato”.³²

En la misma dirección, las series de precios y salarios las *Estadísticas económicas del porfiriato* muestran que debido a una inflación muy elevada ocurrida en la última década de dicho régimen los niveles de vida habían caído radicalmente. Este descenso en los salarios reales llevaría al descontento general que eventualmente desembocaría en la Revolución. Mi trabajo de reconstrucción de las series de precios del porfiriato indica una mayor estabilidad de precios que la que se reporta en las *Estadísticas económicas del porfiriato*, incluso durante la última década del porfiriato.³³ El estudio de los salarios de la CIVSA en conjunción con las nuevas series de precio indicó que si bien es cierto que en 1909 y 1910 las tasas de inflación fueron más altas, y por tanto los salarios reales se deterioraron, el deterioro global de los mismos durante esos años era mucho menor a lo que habría resultado de deflactarse con los precios de las *Estadísticas económicas del porfiriato*. Un deterioro de alrededor del 18 % en los salarios de 1907 a 1911 difícilmente podría haber generado una Revolución.³⁴ El perfeccionamiento de las series de precios fue en gran medida posible gracias a que la computadora hace posible analizar una mayor cantidad de datos de forma ordenada y sistemática de lo que antes era posible. Las nuevas series se comportan con mayor suavidad, y se relacionan de manera más consistente con las series de precios internacionales. Su disponibilidad nos permite deflactar series distorsionando (o ensuciando) mucho menos los datos de lo que podíamos hacer antes.

La revisión de las series estadísticas del porfiriato

32 John Coatsworth, “La producción de alimentos durante el porfiriato”, en John Coatsworth *Los orígenes del atraso*. México, Alianza Editorial, 1990, pp.162-177.

33 De 1900 a 1911 la inflación acumulada de acuerdo a las *Estadísticas económicas del porfiriato* fue de 63.05 %. De acuerdo a los nuevos índices fue de 46.05 %.

34 Aurora Gómez-Galvarriato, “Definiendo los obstáculos a la industrialización en México: El desempeño de Fundidora Monterrey durante el Porfiriato”, en Carlos Marichal ed., *La Historia de las Grandes Empresas en México 1850-1913*, Fondo de Cultura Económica y Universidad de Nuevo León. 1997, pp. 201-243; y “The Evolution of Prices and Real Wages in Mexico from the Porfiriato to the Revolution,” en John Coatsworth and Alan Taylor eds. *Latin America and the World Economy*, Cambridge Ma: the David Rockefeller Center for Latin American Studies, Harvard University, 1998, pp. 347-378.

está a penas en su comienzo. Existen varios proyectos en proceso que prometen importantes resultados, entre ellos está el que Sandra Kuntz está desarrollando sobre series de exportaciones e importaciones. Sus avances indican que en las *Estadísticas económicas* se cometieron varios errores en la estimación de exportaciones e importaciones de oro y plata que han llevado a conclusiones erróneas sobre los superávits o déficits en balanza comercial en distintos años. Las nuevas series nos ofrecerán sin duda una mejor imagen de lo que en materia de comercio exterior ocurrió durante el porfiriato. Por su parte Paolo Riguzzi realiza la construcción de series de inversión extranjera y de los montos de pagos de capital remitidos al extranjero con respecto a los que se reinvirtieron en el país que sin duda traerán nueva luz al tema. Carlos Marichal ha venido trabajando desde hace unos años en la revisión de las series de finanzas públicas del porfiriato que tienen también importantes errores. Al parecer los rubros de deuda externa ocultaban serios problemas a lo tomar en cuenta la depreciación de la plata y así esconder los posibles déficits. Sin duda a partir de estos trabajos pronto tendremos un mejor conocimiento sobre estos importantes capítulos de la historia económica del porfiriato.

La historia económica tuvo un empuje fundamental en *la Historia moderna de México*, en particular sobre las estadísticas económicas que se han hecho del porfiriato, que es el periodo del que mejor conocemos su historia económica. Esto tiene que ver sin duda con el relativo orden y abundancia de las fuentes estadísticas y económicas que el gobierno construyó en ese entonces. Tiene también que ver con la importancia que tuvo en ese periodo la expansión económica del país, que ha generado importantes preguntas para la historia económica.

Sin embargo, la importancia privilegiada del porfiriato dentro de la historia económica se debe también, sin duda alguna, al trabajo realizado por el Seminario de Historia Económica que facilitó la realización de trabajos posteriores.

Es importante señalar que de entonces a acá los historiadores económicos dedicados al estudio de México han realizado también un gran esfuerzo por conocer mejor el devenir histórico de las economías coloniales y del siglo XIX. Ambos campos han crecido sustancialmente a pesar de que los datos no son tan fácilmente disponibles.

No se puede decir lo mismo de la historia económica del periodo posterior a la Revolución, cuando,

a pesar de la existencia de una gran abundancia de datos, no se ha hecho aún la investigación histórica que le correspondería. Apenas comienza el siglo XXI y parecería que comienza a ser tiempo de llevar a cabo dicha tarea.

Varios historiadores hablan de que estamos viviendo en estos años una revolución en la historia económica de América Latina, similar a la vivida hace ya varias décadas en Estados Unidos y que generó la Nueva Historia Económica. Si acaso la historia puede enseñarnos a no cometer algunos de los errores de experiencias pasadas, podríamos percatarnos que dentro de las múltiples virtudes que ha tenido el desarrollo de la historia económica en Estados Unidos, ha tenido también un gran defecto: su alejamiento de la historia. La creciente sofisticación técnica alcanzada por la historia económica estadounidense la ha hecho incapaz de dialogar con los historiadores, que cada vez se encuentran, por su parte, más ajenos a la misma. En mi opinión esto ha sido en detrimento tanto de la historia como de la historia económica hecha por economistas. La historia ha perdido, pues no se ha enriquecido del mejor entendimiento de los distintos periodos históricos que permite el conocimiento de lo sucedido en el plano de la producción y distribución de bienes y servicios. La historia económica ha perdido, en tanto sus intereses cada vez tienen más que ver con puntos específicos de la teoría económica y cada vez menos que ver con los procesos históricos. Además, se reduce más su ámbito de lectores a un puñado de iniciados en el tema, lo que en el caso de México sería mucho más grave.

Consciente del gran enriquecimiento que la teoría de las ciencias sociales puede aportar a la historia económica, y siendo yo misma una gran aficionada a los números, defendería junto con Daniel Cosío y Villegas la necesidad de conjugar las virtudes tanto de la economía como de la historia para hacer una verdaderamente buena historia económica. Así retomaríamos una de las múltiples enseñanzas que nos han sido heredadas por la *Historia moderna de México*.

El Aliso¹

Luis Mateo Díez

Cuando el tren llegó a la aldea de Brazares hubo fiesta.

El tramo ferroviario se iba ampliando con mucha dificultad porque la orografía del valle era complicada y, además, coincidían muchos intereses contrapuestos derivados del largo pleito de las compañías del ferrocarril y la mina, que se habían escindido y vuelto a fusionar más de una vez.

El tren minero iba a compaginar su recorrido con el transporte de viajeros cuando alcanzara la cabecera de Brazares. Iba a convertirse en un mixto que al menos en algunos viajes permitirá ir y venir a la gente de las aldeas del valle, frustradas por el destino de aquellos largos convoyes sucios y grasientos en los que ni siquiera los fogoneros parecían personas. A veces algún privilegiado podía subirse a la máquina, hacer los kilómetros por las estaciones esparcidas sin cuidado y como poco echar a todo lo que se llevara puesto.

Carbón y pasajeros, era lo que llevaban pidiendo en la cuenca desde hacía mucho tiempo: el humo de las santafés y un estruendo de progreso por donde el silencio olía a pobreza.

De los primeros en apearse en Brazares, tras el viaje inaugural, fue un rubio más alto que un aliso, vestido con chaqueta a cuadros y pantalón bombacho, con un maletín en la mano derecha y una boquilla con el pitillo apagado en los labios.

Los que repararon en él no tuvieron la sensación de contabilizar a un extraño, les pareció que el rubio movía la cresta con la complacencia del gallo que reconoce el corral o del aliso, que se cimbreaba con el viento del bosque que más le gusta.

Brazares, el fin del mundo —dicen que dijo, limpiándose la carbonilla de las solapas—. ¿En la aldea hay sitio donde hospedarse o el que no tiene techo se las arregla al sereno...? —inquirió en la propia estación.

—Pregunte por doña Canda —le informaron. El fin del mundo ya no es lo que fue. La hulla trajo el ferro-

¹ Cuento tomado de J. J. Arreola, *et. al. Vidas sobre raíles. Cuentos de trenes*. España, Páginas de Espuma, 2000, pp. 93 – 98.

carril y los ingenieros, y se empiezan a ver más forasteros que naturales. La gente viene con los caprichos que tenía, dispuesta a duplicados, y el dinero empieza a correr como en cualquier capital. Aquí ya podemos decir que todos somos mundiales.

Ni siquiera doña Canda se percató de que era rubio teñido, y eso que la buena mujer calaba a los huéspedes a primera vista: la solvencia, el trato, las manías y, por supuesto, cualquier detalle que insinuara la más mínima rareza o extravagancia.

El porte y la indumentaria le daban un aire distinguido y la boquilla le servía para que resaltara el brillo de sus dientes.

Veinticuatro horas después en el Cavila, el bar de Brazares donde lo mismo podía beberse un champán francés que un whisky de malta, jugó el rubio las primeras partidas, haciendo del dinero más ostentación que cualquiera de los jugadores habituales, perdiendo más que ganando y con pocos miramientos. Parecía uno de esos jugadores entretenidos, ilusos, que se fijan poco, porque da la impresión de que les sobra el dinero y no saben cómo pasar el rato.

—Del azar me prevalezco para que la vida sea más placentera —decía el rubio cuando la racha era mala, sin perder la sonrisa y sin que la boquilla dejara de moverse entre los dientes—. Me peta el ambiente minero. El oro dorado para los anillos, el negro para la siderurgia. Las manos sucias del picador mejor que las limpias del contable.

—A usted, por lo que se dice y comenta, lo están llevando al huerto cuatro desaprensivos —le dijo un día doña Canda, que sentía un especial afecto por aquel huésped tan educado y familiar—. El tren incrementó el vicio del juego. El que pierde hasta las pestañas lo hace en beneficio del más taimado. No se entiende que haya venido tan lejos a que lo desplumen.

Veinte días más tarde, el último sábado del mes, concurrieron al Cavila, como era habitual, los ingenieros y directivos, la flor y nata de la compañía minera. Era la partida mensual por la que el rubio había demostrado especial interés, desde que se enteró de que se celebraba. Una partida famosa en toda la cuenca, mucho más preciada desde que el ferrocarril alcanzara la cabecera de Brazales.

—El palomo tiene más ganas que nadie —informó el propio Cavila guiñando un ojo a la concurrencia.

—En las partidas de postín como en la vida en general no juega el que quiere, sino el que hace méritos —dijo el ingeniero —jefe, que era el más zumbón de todos ellos.

Al rubio no dejaron sentarse hasta medianoche. Se

jugaba sin tope. Había en el Cavila un ambiente caldeado, con más whisky y champán que nunca.

—Sólo las consumiciones valían un potosí— contaba Meandro, que era un minero silicótico que pasaba la vida en el Cavila, dispuesto a aceptar cualquier invitación.

Amaneció el domingo.

El Cavila permanecía cerrado a cal y canto, sin que nadie hubiera salido. De la timba no había noticia. Tocó a misa la campana en la ermita. Las doce y media. A primera hora de la tarde un parroquiano despistado aporreó la puerta del bar.

—Cerrado por defunción —dijo molesta la voz del dueño.

Ya era de noche. La bombilla de la puerta del bar no se había apagado desde el día anterior, se apagó la mañana del lunes cuando, al fin, se fueron los participantes en la timba, que por la cara parecían venir de velar un cadáver.

El mixto salió a las ocho cuarenta y tres. Era un lunes nublado, llovía a mares.

Las laderas del valle escurrían la propia suciedad de los lavaderos como si el agua ya cayese sucia de las nubes.

—Equipaje propiamente dicho no trajo, más allá del maletín y la muda —decía doña Canda.

El rubio había tomado el mixto. No estaba tan arreglado como cuando llegó, la chaqueta y los bombachos se habían arrugado, las ramas del aliso se veían un poco abatidas, no tenía la boquilla en los labios.

—Y desteñía —dijo doña Canda—, aquel pelo no era el mismo.

—Yo reconocí al hijo de Pesero cuando todos pusieron en la mesa el último talón y él sacó del bolsillo interior de la chaqueta una baraja que daba grima verla —contó Meandro, el silicótico, sujetando la tos con esfuerzo. Probablemente era el más indicado para reconocerlo porque era el que había compartido más horas de trabajo con Pesero, y el rubio algo tendría de los ojos del padre, acaso el mismo brillo que hace que las hojas de los filos se parezcan.

—¿No querrá que juguemos con esa porquería?... —había dicho el administrador, que de todos los presentes era el que hacía mayores esfuerzos para que no se le cerrasen los ojos.

—Si vuelvo a ganar la última mano —observó el rubio—, con esta baraja les propongo la definitiva oportunidad, a la carta más alta: todo lo que llevo ganado por la última peseta que cada cual guarde en el bolsillo. La misericordia del entibador es el prurito del hijo del mismo y hoy le hago este homenaje a mi padre.

—Pesero, el de la aldea de Omada, cuenca arriba. Todas las minas que yo trabajé hasta verme como me veo, las entibó él —dijo Meandro, el silicótico. El hijo era la rama del mismo árbol, sólo engañaba el pelo que se habría teñido para disimular.

Perdieron sin remedio, y con las cartas de aquella baraja mugrienta, volvieron a perder hasta el último céntimo. La propia empresa minera iba a entrar en bancarrota después de aquél desaguisado.

—La baraja es tuya, Meandro —me dijo el rubio engañoso cuando acabó de recoger el dinero y los talones-. Jugabais con ella en el pozo Sotillo entre barreno y barreno y me consta que jamás ganasteis otra cosa

que alguna llamada al orden del capataz.

Pocos en Brazares se acuerdan de Pesero, porque los años no pasan en balde y los hombres de la mina pierden relieve cuando la dejan, pero agrada ver cómo los hijos no olvidan a los padres.

—Me gusta que el fin del mundo ya no lo sea —dicen que le dijo el rubio a doña Canda después de pagarle la pensión con una generosa propina—. El progreso a todos nos hace progresar, y hasta que llegó aquí yo no quise volver. De un tiempo a esta parte, lo único que saboreo en la vida es el champán francés.

Luis Mateo Díez ²

Nació el 21 de septiembre de 1942, en Villblino (León); estudió Derecho en Oviedo y Madrid e ingresó en 1969, por oposición, en el Cuerpo de Técnicos de Administración General del Ayuntamiento de Madrid.

De 1963 a 1968 participó en la redacción de la revista poética *Claraboya* junto a Agustín Delgado, Antonio Llamas y Ángel Fierro. Por esos años publicó sus primeros poemas, seguidos, en 1972, de Señales de humo. Su prestigio literario ha ido creciendo a la par de su incesante producción de novelas, cuentos, micro relatos, artículos, y otras obras de difícil adscripción genérica a medio camino entre la rememoración vivencial, la reflexión literaria, el ensayo y la ficción. Su literatura está centrada en la tradición fabuladora de Castilla y León, pero su trascendencia es universal, es dueño de uno de los universos más personales de la narrativa española contemporánea. Su obra está vacía de moralejas pero repleta de historias sobrecogedoras que van desvelándose a través de un lenguaje empapado de lirismo y orfebrería.

A finales de 1970 participó con Juan Pedro Aparicio y José María Merino en la invención del apócrifo común Sabino Ordás. Su obra literaria ha sido traducida a numerosos idiomas y, en ocasiones, adaptada al cine. Así, el cuento “Los grajos del Sochantre” lo llevó al cine J.M. Martín Sarmiento en la película *El filandón* y la versión cinematográfica de su novela “La fuente de la edad” ha sido rodada por Julio Sánchez Valdés para Televisión Española. Ocupa el sillón “I” de la Real Academia Española desde el 21 de mayo de 2001.

Algunas de sus obras: *Memorial de hierbas* (1973). *Cuentos*; *Apócrifo del clavel y la espina* (1977). *Novelas cortas: Las estaciones provinciales* (1982); *La fuente de la edad* (1986); *El sueño y la herida* (1987). *Cuento: Brasas de agosto* (1989). *Cuentos: Las horas completas* (1990); *El expediente del naufrago* (1992); *Los males menores* (1993). *Cuentos y microrrelatos: Camino de perdición* (1995); *El espíritu del páramo. Un relato* (1996); *La mirada del alma* (1997); *Días del desván* (1997). *Memorias noveladas: El paraíso de los mortales* (1998); *La ruina del cielo -Un obituario-* (1999); *Antología: Las estaciones de la memoria* (1999); *El árbol de los cuentos* (1999).

² <http://www.escriitores.org/index.php/biografias/316-luis-mateo-diez>

Corrido del ataque a la estación Pedernales, Chihuahua¹

En mil novecientos once
Como el día cinco de enero
Voy a cantar la tragedia
Del Presidente Madero.

Me dispensarán señores,
Y lo repito otra vez,
Señores son las mañanas
De mil novecientos diez.

Salió el tren de pasajeros
Herido del corazón,
A los Estados Unidos
A tomar combinación.

Llegó a los Estados Unidos,
Con gusto los recibieron,
A todos los mexicanos
Con gusto los aplaudieron.

A diario estaban pasando
Muchos trenes federales
Porque iban a combatir
Al puerto de Pedernales.

Les pusieron la emboscada
En la entrada de un cañón,
A las palmas las vistieron
De chaqueta y pantalón.

Unos aclaman a Dios
Y al Señor de los Guerreros
Porque bien bonito peleaban
Con los puritos sombreros.

Otros aclaman a Dios
Y al santo de su nombre
Porque oían que les tiraban,
Pero no sabían de dónde.

República mexicana
Tienes tus hijos ufanos,
Valientes y de valor,
Nomás que son muy tiranos.

Porfirio tenía sus buques
Dispuestos para pelear,
Madero tenía esperanzas
De acabarlo de matar.

¡Que viva la libertad!
Mexicanos aterrados,
Porfirio ya tenía marcas
Para a toditos herrarlos.

Decía Francisco I. Madero
Al lado de su cuadrilla:
“Ese don Porfirio Díaz
Tiene que entregar la silla.

¹ Tomado de *Canciones y corridos ferrocarrileros*. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1990, p. 27.

Caída de Carranza por el Plan de Agua Prieta¹

Samuel M. Lozano

Vengo a contarles, señores
De qué modo sucedió
Cuando Carranza con tropas
De México se salió.

Desde principios de mayo
Comenzó a estar pensativo
Porque muchos generales
Ya lo habían desconocido.

El grupo de fuerzas leales
Que a Carranza defendía,
Sería como [de] nueve mil
Con los jefes que tenía.

Todas las fuerzas quedaron
Al mando directamente
De don Francisco Murguía
Único jefe valiente.

El grupo de generales
Era corto, demasiado;
Pues casi la mayoría
Todos se habían sublevado.

Eran Mariel, Aguilar,
Urquizo y también Millán
Lucio Blanco y Pilar Sánchez,
De la Torre y Barragán.

Puente y Morales Molina
Dy don Mariano González
Montes, Pérez y Murguía
Y muy pocos oficiales.

En consejo de ministros
Hubo acuerdo general
Que se tenía por la fuerza
Que evacuar la capital.

Muchos jefes y oficiales
Con pretextos y mentiras
Se escondían entre los carros
Para no exponer sus vidas.

Pero el general Murguía
Enojado sin rescate,
A punta de latigazos
Les hizo entrar en combate.

Murguía con toda violencia
Sus planes premeditó
Y con valor temerario
La situación dominó.

Los convoyes avanzaron
Tres leguas de Rinconada,

¹ Tomado de *Canciones y corridos ferrocarrileros*. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1990, p. 39.

Suspendiéndose la marcha
Por estar la vía cortada.

Frente a la hacienda de Aljibes
Los trenes muertos quedaron
Y de nuevo los combates
[a] pocas horas comenzaron.

El día trece por la tarde,
Con valor y arrogancia
Fuerzas de don Lupe Sánchez
Atacaron a Carranza.

El general Pilar Sánchez
Al frente de sus soldados
En compañía de Millán
Derrotó a los sublevados.

Murguía con planes certeros
Con un valor decisivo
Por segunda vez logró
Derrotar al enemigo.

Carranza, viendo el peligro
De una derrota postrera,
Decidió esa misma noche
Salir con rumbo a la sierra.

Los hombres que custodiaban
A Carranza y allegados,
Serían como cien personas
Entre jefes y soldados.

A otro día fue la derrota
De las tropas carrancistas,
Alcanzando la victoria
Las fuerzas obregonistas.

Los soldados de Murguía
Ya no querían combatir
Unos tiraban las armas
Otros se iban a rendir.

En los trenes se encontraron
Valores exagerados,
Muchas barras de oro y plata
Y hasta aztecas acuñados.

Los tesoros de Carranza
Llevada a extrañas regiones
Se calcula sin mentira
En más de treinta millones.

Ya mi historia ha terminado
Me despido con afán,
Si en algo estuviere errado
Las faltas perdonarán.

¡Más luz!¹

José Correa Villafaña

Locomotora del ramal Conkal- Progreso²

I
Monstruo de férrea coraza
Que con titánico empuje
Corre, vuela, silba, ruga
Y el espacio despedaza:
Del retroceso amenaza
Y de la inercia verdugo
Cráneo en que a Dios poner plugo
Noble idea redentora...
Alma es la locomotora
Del siglo de Víctor Hugo.

II
No el proyectil fraticida
Devaste ya las naciones
Y de hoy más corazones
Despierten a nueva vida
El progreso nos convida
A darnos leales la mano:
¡Atrás, egoísmo insano!...
Separe su faz adusta,
Y fraternidad augusta
Estreche al linaje humano.

III
Ya no en las fraguas el hierro
Se forja en viles cadenas,
Que causan oprobio y penas
Y son del alma el encierro.
La humanidad lava el yerro
Que manchó su regio escudo;
Y si en otro tiempo pudo
Romper los fraternos lazos,
Hoy recoge sus pedazos
Y los ata en fuerte muro

IV
Merced al arte sublime,
Al saber y la constancia
De Morse, ya no hay distancia,
La voz "lejos", se suprime.
Más si el telégrafo imprime
La palabra en el metal,
Y éste, en vuelo sin igual,
La lleva de polo a polo,
El vapor... el vapor sólo,
Liga al mundo comercial.

V
Nada al tren potente falta:
Nada a su paso le arredra
Cruza túneles de piedra,
Ríos caudalosos salta,
Sube a la cumbre más alta,
Desciende al valle profundo,
Y sin perder ni un segundo
Su rapidez palpitante,
Desde el Ocaso al Levante
Llena la extensión del mundo.

VI
Yo, que como yucateco
Adoro los arenales
Y vastos henequenales
De este suelo árido y seco;
Yo, en quien despierta un eco
A toda idea creadora;
Pulso hoy mi lira que llora
De placer, no de dolor,
Y canto al segundo albor
De la yucateca aurora.

VII
Yucatán, que en sinsabores
Ha agostado su existencia,
De su augusta independencia
Desde los años mejores.
Pueblo abrumado de horrores
Por catástrofe social:
Preciso es que olvide el mal,
Que borre el 47,
Y a los salvajes sujete
Al dominio nacional.

VIII
Entonces, esa rugiente
Máquina, de gran valía,
Llevará con la alegría
El bienestar al Oriente.
Al verse el maya impotente
Domeñará su fiereza;
No buscará en la maleza
Cruel e insidioso abrigo,
Y alzará, el blanco amigo,
Su hoy postergada cabeza.

IX
Allí, oculto entre los hojoso
De las selvas orientales
Dulce nido en sus breñales
Tiene un pueblo belicoso.
Su corazón generoso
Alienta el valor del Cid,
En la fraticida lid
Es el baluarte de Oriente,
Y Allí se eleva riente
La heroica Valladolid.

X
Mérida, su hermana tierna,
Comprima la mano ruda
De ese pueblo, que la escuda
Con su vigilancia eterna.
Su gran cariño le externa
La asociación mercantil;
Y de Progreso gentil,
Desde el arenal ardiente,
A la reina del Oriente
Saluda el ferrocarril.

XI
También la histórica y bella
Capital de Itzamatl,
Y la preciosa Motul,
De nuestra costa de estrella,
Que siguen del bien la huella
Con noble y ardiente exceso,
Darán de amistad el beso
A sus hermanas en lid,
Mérida, Valladolid,
Y Tixkikob y Progreso.

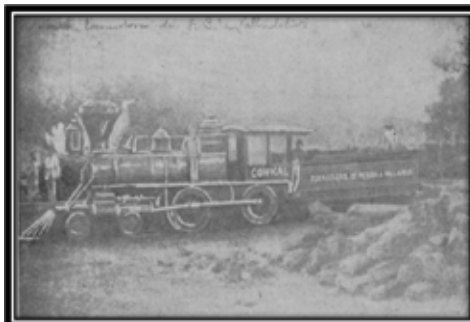
XII
Gloria a Francisco Cantón
Gloria al general ilustre
No quiera Dios que se frustre
Su grandiosa construcción...
Denle su cooperación,
Tiéndanle su amiga mano
El comercio meridiano,
El patriota presidente
Y Manuel Dondé, ferviente
Corazón republicano



Locomotora del ramal Conkal- Progreso³



La antigua estación del Conkal⁴



Coche de pasajeros del Ferrocarril Mérida a Valladolid con ramal a Progreso

1 Poema tomado del libro *¡Gloria al trabajo! Ferrocarril de Mérida a Valladolid. Inauguración del ramal de Conkal a Progreso*. Mérida de Yucatán, Imp. De "La Revista de Mérida", 1886, pp. 29 – 32. El 4 de julio de 1886 el presidente Porfirio Díaz inauguró el ramal que iba de Progreso a Conkal, del Ferrocarril de Mérida a Valladolid. Este fue uno de los poemas que se leyeron en la fiesta inaugural.

2 Imagen tomada del libro de Manuel de Irabien Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*. Mérida, Yucatán, México, Impreso en los Talleres Gráficos "Bassó", 1928, p. 32.

3 *Idem*, p. 34.

4 *Idem*, p. 32.

Trabajar entre viejos lobos del riel

Testimonio de la arquitecta Judith Castro Barranco

Esta entrevista la realizó Patricio Juárez Lucas, jefe del Departamento de Archivo Histórico, del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, el 23 de septiembre de 2009.



CEDIF: ¿Cuál es tu nombre, cuántos años tienes y cuál es tu profesión?

J: Soy Judith Castro Barranco, tengo 50 años y soy egresada de la Facultad de Arquitectura, generación 1978 – 1984, de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

CEDIF: ¿En qué año entraste a trabajar a Ferrocarriles Nacionales de México?

J: Mi primer contacto con ferrocarriles se dio en 1984 cuando entré a trabajar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en la Dirección General de Vías Férreas. Estuve en esa dependencia hasta 1989 y de ahí me fui a trabajar a FNM, al Departamento de Vías y Estructuras.

CEDIF: ¿Cuál fue tu experiencia en Vías Férreas?

J: Trabajé en Vías Férreas en el área de construcciones, de nuevos trazos y proyectos. Era algo muy diferente a lo que hice en FNM. Cuando llegué a Vías Férreas la

gente no estaba acostumbrada a ver mujeres en vía. Les contaré una anécdota muy chistosa. Cuando tenía como quince días de haber llegado me mandaron a recibir a un ingeniero que venía a supervisar la construcción del nuevo puente de Metlac; me pidieron que lo recibiera en El Encinar y que lo acompañara. Fui, pero como la verdad tenía poca experiencia, y además no soy muy comunicativa ni muy sociable, cuando llegué saludé a la gente de allí pero nunca me presenté. Estaba esperando y después de un rato oí por radio que hablaban para avisar que ya estaba por llegar el ingeniero que venía de México y preguntaban si ya había llegado la arquitecta Castro. El trabajador del motor [de vía] contestó que allí no había llegado ningún arquitecto, que nada más había llegado una secretaria. Entonces le dije: “Yo soy la arquitecta”, y me contestó: perdón, perdón. No era muy común que anduvieran mujeres en vía. También me encargaba de supervisar las construcciones de las nuevas estaciones para los nuevos trazos. Andábamos en el motor de vía porque no había otra manera de tener acceso a las estaciones, pero el trato con los trabajadores era distinto.

CEDIF: ¿En Vías Férreas solamente te dedicabas a supervisar construcciones y vías nuevas?

J: Supervisaba vías nuevas en todos los aspectos. Supervisaba todo el proceso que incluía la construcción de estaciones, abrir brecha, poner las bases, bases de material para meter vías, ir descargando los tramos de vía; la colocación de durmientes; supervisión de soldando, alineando y calzando de vías, hasta el terminado, que era tirar balasto. Por ejemplo, tuve una experiencia bonita cuando compartí recámara con una ingeniera civil que venía de Michoacán, y era de Michoacán. A ella también le tocó supervisar algunos trabajos en vía, particularmente los de soldaduras. Sucedió algo muy chistoso, a ella y a otros ingenieros les daban el trabajo por tramos. Ella siempre les llevaba la delantera, era muy matada: caminaba, caminaba y caminaba, y por supuesto los otros se enojaban porque ella supervisaba muchos más, por ejemplo 200 soldaduras y los otros supervisaban 130 o 140. Ellos le decían: “¡joye Raquel, ya no nos pongas en mal! es que tú te levantas muy temprano y regresas muy tarde!, ¡no inventes!”. Un buen día le pusieron a su cargo el tren de trabajo que era en el que llevaba el balasto. Y alguna vez yo la acompañé a tirar balasto. ¡Híjole, eso era una friega para todos, porque era de madrugada, y porque ya había unas conexiones con vías en operación. Entonces se tenía que tirar el balasto de noche

o muy de mañana. A las cuatro de la mañana se tenía que ir a tirar el balasto con toda la gente, entonces veías todas esas enormes tolvas, abrirlas e ir tirando poco a poco el balasto. Era en realidad algo muy padre. Tuve unas experiencias muy bonitas.

CEDIF: ¿Por qué se cerró Vías Férreas, por qué lo desincorporaron?

J: El tramo en el que trabajé, de Los Reyes-Ciudad Mendoza, se hizo para dejar fuera de servicio la de Maltrata, porque la pendiente que tenía era muy alta y se requería disminuir la pendiente para agilizar el tráfico. Había una gran pendiente en ese lugar al que llamaban La Bota. Se hizo la rectificación de la vía desde Los Reyes, Puebla, en una estación que se llama Nazareno, hasta la estación de San Antonio Soledad. Atravesaba la autopista; luego seguía Puente Colorado, Acultzingo, y terminaba esta rectificación en Ciudad Mendoza. Todo este trabajo se hizo cuando yo llegué en 1984 y se terminó en 1989. Fue cuando se inauguró esta rectificación. Cuando yo llegué ya tenía un avance, pero me tocó ese periodo a mí. Pero sucedían cosas medio complicadas entre Vías Férreas y FNM. No sé qué pasaba. FNM ponía muchas trabas para recibirnos las vías. Para empezar teníamos que ponernos de acuerdo con los trabajadores de telégrafos de FNM. Nosotros poníamos los telégrafos pero ellos tenían que hacer las conexiones, entonces íbamos a Orizaba para ver con los de telégrafos que fueran a hacer las conexiones de los extremos, pero le ponían muchos peros al trabajo. Cómo me acuerdo que le ponían muchos peros a los juegos de cambio. Nosotros veíamos que los trabajadores se resistían a dejar la otra línea. Ellos creían que el trabajo no lo podían hacer otros, nadie más que ellos, y quizá en parte tenían razón. A ellos los veíamos como los señores grandes y gruñones, porque todos nosotros éramos jóvenes.



CEDIF: ¿Cuando cerró Vías Férreas liquidaron a la gente?, ¿a algunos o todos los pasaron a FNM?

J: No. Liquidaron a mucha gente, pero se quedaron sobre todo con la plantilla de ingenieros. Muy pocas secretarías y administrativos se quedaron. Los que eran técnicos se quedaron, como fue el caso de los topógrafos.

CEDIF: ¿Qué puesto ocupaste en FNM?

J: Cuando llegué a trabajar a FNM el responsable del trabajo en Vías y Estructuras era el ingeniero de división. Él era quien tenía que supervisar las distintas actividades que ahí se realizaban. Sólo tenía a un ingeniero ayudante que lo apoyaba. Entre los dos supervisaban no sólo el mantenimiento de vías, sino también de todos los edificios, estaciones, puentes, obras de drenaje, y demás obras de infraestructuras, pero no podían abarcar todo lo que les correspondía, por lo menos así fue el caso de la Subdivisión Puebla-Oaxaca. Sin embargo, cuando era inminente la desaparición de Vías Férreas su director, en coordinación con el de FNM, decidieron que el personal que tuviera la licenciatura terminada pasaría a laborar en las distintas divisiones que FNM tenía a nivel nacional. Se trató de reubicar al personal que tenía Vías Férreas, principal-

mente a los foráneos. Había gente de Aguascalientes, de Querétaro, de Yucatán, y se les reubicó en su lugar de origen, en las diferentes divisiones. En mi caso también pasó lo mismo, como trabajadora de Vías Férreas anduve en Cuautla, en México, en San Luis y estuve mucho tiempo en Córdoba, Veracruz, pero jamás aquí en Puebla. Por fortuna me reubicaron en Puebla como residente de Edificios y Talleres de la División Puebla-Oaxaca.

CEDIF: ¿Cuál fue tu experiencia en FNM?

J: Cuando llegamos a FNM por primera vez el ingeniero de División nos llamó a los nuevos, estaba el de vía que era el ayudante original del ingeniero. Llegamos el de Puentes y yo y nos presentó a todo el personal en oficinas. No fuimos bien recibidos, sobre todo en mi caso, por ser mujer. Los trabajadores argumentaban que los puestos en ferrocarriles se ganaban y que para ello tendríamos que comenzar desde abajo, que teníamos que pasar por todo el escalafón de puestos para poder llegar al puesto de ingenieros, que era algo parecido al nivel de Ingeniero de División, más o menos a ese nivel, y para eso teníamos que hacer una trayectoria. N fue fácil. Sabíamos que estaban molestos. El jefe de empleados y el de misceláneas se preguntaban cómo era posible que siendo tan jóvenes ocupáramos esos puestos. Y, por supuesto, en mi caso la cosa era aún peor, ya que era joven y mujer. Así las cosas, no nos hacían caso, salvo cuando estaba el ingeniero de División.

Nosotros dábamos las instrucciones al personal, pero ellos no nos hacían caso. Nos decían “si no me dice el ingeniero de división no puedo hacerlo”. Entonces yo tuve que hablar con ellos y les expliqué cómo estaban ahora las cosas, pero aún así se resistieron mucho. También me presentaron con los trabajadores de las cuadrillas de carpinteros, albañiles y todo. Ellos decían: “¿Cómo? ¡No nos puede venir a mandar una mujer!. Entonces sí me costó un poquito de trabajo, sobre todo porque tenían ellos muy arraigado que los mayordomos se ausentaban mucho de sus labores y dejaban allí al personal. Uno llegaba y preguntaba ¿dónde está el mayordomo? Y ellos me contestaban: “Vino y aquí nos dejó. Nos dijo qué íbamos a hacer y se fue”. Y decía, entonces: “Pero él es el responsable y tiene que estar aquí”. Al cabo de un rato regresaba bien cuete (borracho). Entonces me decía: qué hago. Cómo se les puede disciplinar.

Ellos me dijeron que había un contrato de trabajo en



el que se estipulaba que ellos se tenían que alinear, que tenían que permanecer en su trabajo. Entonces tú les tienes que levantar un acta administrativa, y seguir todo un proceso, toda una secuencia, era casi un juicio, toda una investigación. Él llegó con su representante, pero uno se tenía que asesorar para seguir ese proceso. Para mí no era fácil. Para ellos era muy sencillo porque aunque quizá no sabían mucho de su trabajo, el contrato del trabajo se lo sabían al derecho y al revés. Se lo sabían con puntos y comas, y uno no lo conocía. Yo, la verdad, no lo conocía. Entonces tuve que recurrir a los señores con los que ya había hecho amistad, con uno de los despachadores, que en alguna ocasión, no sé por qué, le comenté esa situación y me dijo: “Mire, arquitecta, si no sabe bien cómo están las cosas, léase este artículo, porque aquí vienen sus obligaciones y apéguese nada más a eso, y agregó: ¡uy!, le van a decir que usted no sabe nada. Bueno le van a dar mucha vuelta, pero usted nada más apéguese a esto, nada más a esto y de allí no salga. Y, sí, efectivamente así le hice, pero sí le di seguimiento a toda esa investigación. Entonces llegó un momento en que sí los castigaron. El castigo era una semana, diez días, sin goce de sueldo. Primero se iban castigados con diez días, y la otra es que los corrían. Y yo dije que no era para tanto, pero normalmente ellos estaban acostumbrados a que no había un seguimiento. Ellos regresaban a trabajar y todavía con salarios caídos, entonces ellos regresaban mejor posicionados. En mi caso no sucedió así. Cuando vieron al primero que corrí diez días y luego a uno que corrí definitivamente, entonces dijeron ¡a caray!, y empezaron a decir que ahí ya no podía hacerse lo que siempre habían hecho. Otro ejemplo: cuando les decía: “Hay que cambiar las láminas de la bodega porque está entrando mucha agua, o hay que hacer esto otro, me respondían: “¡Ése no es mi trabajo!”. Y yo tenía que revisar su contrato y ver cuáles eran las actividades de los trabajadores de carpintería. En el contrato decía todo lo que debían hacer los carpinteros y, en efecto, lo que yo les había pedido entraba dentro de sus ocupaciones, como cambiar las láminas, siempre y cuando se les diera lo necesario para su protección. Entonces se lo decía verbalmente la primera vez, y si me volvía a decir que no, entonces se los daba por escrito, y les exigía que me respondieran por escrito. Mi amigo me aconsejó que le diera las órdenes por escrito, porque así si yo les pedía las cosas por escrito y no me contesta de la misma forma le podía levantar un acta. Fue entonces cuando se lo mandé por escrito y me dijo: “No, no lo voy hacer porque no me toca, que lo vengan a hacer

los flojonazos de los albañiles, que ellos lo hagan, ellos están para esas cosas”. Recuerdo que yo le argumentaba que ellos estaban haciendo otras cosas y que él no me tenía que decir a mí quién debía hacer el trabajo, ya que yo le estaba dando el trabajo a él y pidiéndole que lo hiciera. Pero me topaba con un: “No, no, no”. Y le levanté el acta. Era un señor de edad, gruñón, de esos a los que no se les puede tocar. Pues que lo corren diez días, y pues ya con eso todo el mundo ahora sí se pusieron a trabajar. Decían “esta sí nos corre”. Y recuerdo un caso más, de un tipo que era bombero. Era el hijo de un supervisor en Oaxaca. El muchacho estaba bien colocado, este sí era un muchachito. Un día me hablan: ¡oiga arquitecta el tanque de agua se estuvo toda la mañana sin agua! ¿Y el bombero? No sé, es su personal. ¿Oiga y dónde está el bombero? Entonces le pregunté a una persona que había ahí, era un aseo y me contestó —Es que me encargo que echara a andar la bomba, pero como yo ando haciendo el aseo, se me olvidó, ¿Cómo que le encargó a usted eso? ¿A quién le avisó? Pues no le avisó a nadie, nada más me dijo que le echara la mano. Pues que le levanto el acta. La primera vez sólo le llamé la atención, y cómo al mes volvió a hacerlo otra vez, y entonces sí le hice el acta. La segunda vez fue acta. La siguiente vez dejó un papelito donde pedía permiso y decía dónde estaba, pero no procedía porque me lo tenía que haber entregado con anticipación, y no lo hizo así. Lo fui a buscar y que me dice:

— Le dejé este papelito porque quería permiso.

— Sí, pero no se lo di. Al darle el permiso tendría que ver quién iba a cubrir su puesto.

— ¡Es que como yo!

— No, no, usted está de forma extraoficial.

Le levanté el acta y a ese sí lo corrieron, porque fue mucho lo que se estuvo tirando de agua y no era la primera vez. Me demandó. Desgraciadamente Ferrocarriles no te apoyaba legalmente, entonces tuve que contratar un abogado, porque me demandó no en plan laboral sino personal. No sé cómo fue el asunto, el caso es que siempre ganaban, también cuando era así con abogados, también te ganaban, porque no le daban seguimiento, porque no contratabas abogado y entonces perdías. Pero como yo contraté a un abogado logré que lo corrieran definitivamente, y no regresó, peleó como dos años. Me molestó mucho porque me trató de sorprender. Un día llegó a mi oficina y me dijo: “Oiga arquitecta, yo la verdad no tengo nada en contra suya, pero mi abogado sí la está demandando y me va a tener que pagar no sé cuánto y no sé qué y no sé

cuándo, y la verdad no quisiera perjudicarla, pero me dice mi abogado que si puede usted ir a verlo a esta dirección. Ok, pues te agradezco mucho que te preocupes por mí. Ya veré que hago, no sé qué tramaban. A partir de esa actitud me fui ganando el respeto, aunque sea desde esa forma, de los trabajadores.



CEDIF: ¿En la estructura de FNM había mujeres que desempeñarían el tipo de trabajo que tú hacías?

J: No. Algunas veces encontraba algunas mujeres en camino, pero eran las secretarias de los supervisores de vía o la del mayordomo. A ellas las llevaban en los motores de vía para levantar actas. Me las encontraba de vez en cuando, era poco común encontrarlas. Normalmente siempre solucionaban sus problemas tanto con los trabajadores como con los mayordomos en las oficinas. Eran casos extremos cuando salían a camino a levantar actas. Pero así que anduvieran trabajando, no, no había.

CEDIF: ¿En qué consistió tu trabajo en FNM?

J: Mi trabajo consistía en supervisar el mantenimiento de las estaciones, de todas las estaciones. Tenía a mi cargo las cuadrillas de albañilería, de carpintería así como pintores, albañiles que hacían trabajos menores de rehabilitación, como impermeabilización o algún registro. También tuve a mi cargo a los pintores que se dedicaban a pintar todas las señales en el trayecto de las vías, a los carpinteros que se encargaba hacer todo el mobiliario de las oficinas. Todo el trabajo de carpintería lo hacían ellos. Había carpintería de mobiliario y había otro tipo de carpintería para estructuras que se hacía en coordinación con los puenteros. A mí me asignaron a Edificios y Talleres, pero había otros dos ingenieros, uno de puentes que se dedicaba a dar mantenimiento a puentes y estructuras, y otro que era el de vía, que daba mantenimiento a la misma. Los tres nos coordinábamos y nos apoyábamos. A veces

los puenteros requerían de algún carpintero, y otras era al revés: nosotros necesitábamos del personal de ellos. Entonces nos coordinábamos las tres áreas. El personal del Taller de Puentes y Edificios se encargaba de darle mantenimiento a los arzones, allí se hacían los trabajos de carpintería, se arreglaban plataformas, se hacían cambios de madera, se arreglaban las ruedas. También había un plomero que arreglaba cosas sencillas de los edificios que teníamos a nuestro cargo, aunque en algunas ocasiones solicitábamos al área de Electricidad y telégrafos que realizara mantenimiento de las estaciones. Por ejemplo, en nuestro recorrido detectamos que la estación de San Martín ya requería trabajos de pintura, albañilería, electricidad, y de todo lo que tuviera que ver con el mantenimiento. Lo cierto es que era poco lo que se podía hacer con las estaciones, porque ya que como siempre se dice, nunca hay recursos. Sin embargo, lo extraño es que cuando llegué a trabajar a la estación de Puebla lo primero que me dieron fue un recorrido por todas las estaciones que iba a tener a mi cargo para ver cómo estaban. También me llevaron a un almacén que estaba en el Taller de Puentes y Edificios. Era una bodega muy grande en la que se guardaban los materiales que llegaban de las oficinas centrales de la ciudad de México. Lo chistoso era que había mucho cemento, mucha cal y mucha pintura echada a perder. Había tanto material que me preguntaba cómo era posible que habiendo tanta necesidad en las estaciones no se hubiera ocupado, y



todo porque no había una persona que se dedicara a ese tipo de trabajos. Según veía, lo más importante era el mantenimiento de vía porque de ello dependía la operación de los trenes. Se tiró mucho material endurecido: cal, cemento, pintura, impermeabilizante, e incluso varilla. Había tanques de almacenamiento de agua, lámparas y las slim line. Con lo que funcionaba se empezó a atender las diferentes estaciones dentro de lo que se podía, pues para mejorar un poquito su aspecto, a veces lo que nos decepcionaba un poquito que los jefes de estación no cooperaban para el mantenimiento de las estaciones. Por ejemplo en Xoxtla se arregló la estación que es una de las más recientes, quizá de los setenta. Es una estación de dos niveles que no requería tanto trabajo de mantenimiento. Sin embargo, se le prestó más atención por ser una estación que recibía a muchos usuarios y que por lo mismo generaba mayores ingresos. Era una estación que recibía más recursos. Se pintó, se arregló, se dejó muy bien, y como a los quince días, cuando íbamos para otra estación pasamos allí a pedir instrucciones de camino y cual sería nuestra sorpresa que la estación ya estaba muy sucia, porque la gente ponía mucho los pies en las paredes. Lo más chistoso era que el mismo jefe de estación era quien hacía eso, no la cuidaba; no les decía a los demás —mira acaban de pintar. La imagen que queríamos dar a los usuarios era buena sin embargo, él echaba todo a perder con sus acciones, por ejemplo, andaba en shorts, en chanclas, todo muy desaliñado, pero además cuando entrabas a las oficinas veías las botellas de cerveza porque él hacía allí sus fiestas. Te desilusionas.

En ferrocarriles no había otra persona en el área que hiciera lo que me tocaba hacer a mí en la subdivisión Puebla-Oaxaca. Por ejemplo, algo que me sorprendió mucho fue que los trabajos de supervisión se realizaban en los motores de vía. Aunque anduve mucho tiempo en motores de vía dentro de Vías férreas, éstos funcionaban en vías que no estaban en operación. En ocasiones nos encontrábamos con alguno, pero como sabíamos quiénes eran los que andaban y éramos pocos nunca hubo un choque entre motores. Además, solo ibas a supervisar construcciones; avanzabas una parte y la otra te la echabas caminando. En FNM era distinto. Aunque me subía constantemente a un motor de vía nunca tuve la capacitación sobre cómo se manejaba el motor para andar sobre la vía. Debo decir que cuando llegué tampoco sabía que era la responsable del motor de vía y del personal que estaba en el motor. Por ejemplo, una vez tuve que hacer el recorrido sola; vale aclarar que por lo general iba el

ingeniero residente. Fue un sólo viaje el que hice con el ingeniero residente. Lo sorprendente de andar en motor de vía era que tenía que entrar a un ladero para que pasara el tren. Estaba sorprendida de eso, porque si nos hubiéramos topado con un tren... ¡adiós mundo cruel! Para evitar un accidente teníamos que parar el motor de vía en cada estación para pedir instrucción a los jefes de estación. Todo eso era nuevo para mí. Sin embargo, en mi primer viaje no puse mucha atención que digamos, más bien iba sorprendida y aprovechaba cada parada en cada estación para presentarme con el jefe de estación. No le di mucha importancia al procedimiento que se seguía. En ese primer viaje, que como ya lo mencione lo hice sola, me subí al motor sin ocuparme del lugar. En la parte de atrás había dos asientos y en uno iba el motorista con su bandera y en otro su ayudante. No sabía dónde sentarme. Debo decir que el responsable, el de mayor jerarquía, tenía un lugar asignado adelante, pero yo no lo sabía. Cuando me senté el motorista me dijo: “Le toca el derecho, le toca el izquierdo, ya ni me acuerdo. Entonces le pregunte: “¿Qué no es lo mismo?”, y me dijo: “No, no es lo mismo”. Pero no le di mayor importancia. Después me pasó una hoja donde decía trenes al sur, trenes al norte, no sé que tanto, hombres trabajando. Y que le pregunto

— ¿Está en orden?, y me contesto

— Sí está en orden.

Fue cuando dije, hijole, de la que me salvé. Iba muy nerviosa y pensaba qué donde nos saliera un tren podríamos tener un accidente. Pero él me dijo, este pasa a tales horas. Fue cuando empecé a fijarme: el tren dice que pasa a las 11 de la mañana, sí llegamos a tal estación. Yo dije: ¡A chispas, esto es lo que tengo que tener en cuenta. Afortunadamente nunca pasó nada, pero es cuando te das cuenta de la responsabilidad que llevas, y que debes poner mucha atención en esas cosas. Otra cosa que debes tomar en cuenta cuando sales en motor de vía es que puedes encontrarte con otro motor. En esa ocasión pensaba, hijole ahora nos tenemos que regresar hasta el cambio aquel, pero no era así como funcionaban las cosas. El motorista me dijo: “No tenemos que quitarnos de la vía, se tienen que quitar ellos porque usted tiene mayor jerarquía. Ahora que si nos encontráramos con el ingeniero residente, entonces sí nos toca regresarnos, pero ahora no.

Entonces normalmente era muy raro que nos tocara encontrarnos a alguien con mayor jerarquía, entonces siempre nos daban paso.

CEDIF: No te encontraste en la situación de que viera un tren u otro vehículo y que ellos tuvieran que cargar el motor entre cuatro.

J: Sí, cuando había algún accidente. Por ejemplo, en una ocasión nos tocó que no había paso y que teníamos que regresar, entonces ellos cargaron el motor para darle la vuelta. Lo hicieron con tal habilidad que me sorprendían. Por ejemplo, la primera vez que lo vi me sorprendió la facilidad con la que lo hacían, dije: “¡Guau, así es como lo hacen!”: bajan rapidísimo, y vámonos de regreso. Después se te hace común y ya no te sorprende.



CEDIF: ¿Cómo sentiste el cambio de FNM al museo?

J: Vine al museo con el ingeniero de división, cuando estaban trazando las oficinas administrativas. No me acuerdo cuál fue la razón por la que estuvimos aquí pero lo que sí recuerdo es que me presentó a Blanca Murillo, que en aquél entonces era la coordinadora del museo. Por ese tiempo había mucho resentimiento por parte de los trabajadores de FNM, que aún estaban trabajando en la empresa, decían que cómo era posible que los trabajadores que estaban en el museo, que habían sido en algún momento parte de FNM, ganaran mucho más que ellos, sin hacer nada. Los trabajadores del museo habían estado en vía y los pasaron aquí como vigilantes. Ese era el descontento que había. Les decía que buscarán un cambio hacia acá, pero ellos me contestaban que no, que para que venían al museo, sin hacer nada. Y les contestaba, pues sí pero te van a pagar bien. Ellos me decían, sí pero ha de ser muy aburrido estar allí. Lo cierto es que se descono-

cía totalmente lo que hacían en el museo. Creo que hubo falta de comunicación tremenda entre museo y FNM. Por ejemplo, estuve presente cuando una vez la dirección del museo pidió apoyo a FNM para venir a colocar vías. El ingeniero residente estaba enojadísimo porque según él tenía, de alguna manera, cosas más importantes que hacer. Para los trabajos en el museo tenía que traerse a una cuadrilla desde Tehuacán a colocar vías aquí. Después hubo una relación muy grande entre el museo y Ferrocarriles, pero en ese momento había una total separación, un descontento muy grande. No solamente el ingeniero tenía relación con los trabajadores de electricidad y telégrafos sino también yo. Ellos decían: ¡No!, tengo que ir al museo a ver no se qué. Cuando aquí se cayó una línea de telégrafos y no había mucho personal ellos tenían que venir a ver qué se les ofrecía. Y entonces decían que como los del museo eran los consentidos de don Chema había que hacerles caso. Eso se veía a nivel general y en todas las áreas se veía como una imposición. Y si se molestaban, se molestaban mucho, sí escuché muchas veces los comentarios. De alguna manera te dejas influenciar por todos esos comentarios. Un día vine al museo no sé por qué razón, pero estuve con Blanca Murillo. En esa ocasión ella me enseñó un libro y me ofreció trabajo. Le pregunté — ¿Oye, y qué voy a hacer? No me imaginaba que iba a hacer aquí. No recuerdo que me dijo, pero no fue algo que me emocionara, que me llamara la atención. Y dije: No. Desde mi punto de vista, veía también que esto podría significarme un total encierro, porque en FNM hacía mucho trabajo fuera y dentro, y eso me parecía muy padre, y siempre había sido así mi vida laboral. Como ya dije, en Vías Férreas así fue. Tenía muy poco trabajo de oficina y mucho trabajo fuera. Pensaba, venir a encerrarme aquí, pues cómo que no, y esto de venir a colgar cuadritos tampoco me gusta, no me llama la atención. El cambio sucedió cuando me comisionaron. Hablaron directamente de las oficinas de México con el ingeniero de División, ingeniero Elidio. Él le pidió al ingeniero Baltazar Campos, que era el de Vía y Estructuras, que me mandarían a mí a hacer un acta de finiquito de las obras que habían quedado inconclusas en el museo. Que viera lo que había pasado, que revisara planos, que hiciera lo del finiquito porque en el museo no había personal calificado para eso. Como ya lo dije, en FNM ese era mi trabajo aparte de lo que era darle mantenimiento a las estaciones. Tenía experiencia en supervisión de obra, por ejemplo, en Vías Férreas supervisé la construcción de las nuevas estaciones, aunque algunas eran de manera provisional, pero que

al fin y al cabo era obra y fue supervisión. También estuvo a mi cargo la supervisión de dos puentes, allá en Córdoba. Entonces tenía más o menos la experiencia para hacerme cargo de ese trabajo.

Cuando llegué a FNM se construyó la estación de Altepexi y yo supervisé esa obra, desde el diseño hasta toda la obra en coordinación con los de la Oficina de Proyectos de Querétaro. También supervisé la construcción de la estación de Los Arcos, aquí en Puebla, que quedó muy bien. Con base a ello me propusieron que viniera al museo a supervisar las obras, en particular el finiquito porque no tenían el personal, y porque no eran obras muy complicadas. Eran obras comunes, supervisar concretos, armados, excavaciones, trazos, que no era mayor problema, porque ya lo había visto en las obras, desde los trazos, excavaciones, cimentaciones, estructuras, techos acabados, instalaciones. Así que me mandaron aquí y empecé a ver realmente de cerca cuál era el trabajo que hacían Toño y Patricia Albores al interior del museo, aunque estaba supervisando las obras. Ya en el museo fui viendo que no era lo que aparentemente se veía, que era un trabajo completo, y que era un trabajo interesante, ya no me parecía aburrido ni cosas de esas. Fue cuando ya me llamó la atención trabajar en el museo.

ARCHIVO HISTÓRICO

Núm.	Expediente	Legajos	Periodo	NCO	Caja
345	Bonos de hipoteca	Bonos de hipoteca preferente del 4 y medio % del Ferrocarril Nacional de México por 23 millones de dólares retirados de la lista de valores que se cotizan en Nueva York y prórroga de vencimiento de 1944 y 1947.	1932-1949	1, 3420	31
346	Cancelación y cremación de títulos	Cancelación y cremación de títulos del Ferrocarril Nacional de México y del Ferrocarril de Guanajuato a San Luis de la Paz y Pozos,	1913-1914	1, 3600	31
347	Títulos. Correspondencia general	Expedición, reposición, canje, traspaso, etc., 1905-1912	1905-1912	1, 3900	31
348	Informes anuales	Informes anuales sobre resultados de explotación de 1902 a 1907	1906-1945	1, 5152	31
349	Dividendos	Dividendos del Ferrocarril Nacional de México, 1906-1908	1906-1908	1, 5200	31
350	Préstamos al Ferrocarril Nacional	Préstamos al FC Nacional hechos por FNM conforme al Plan financiero de reorganización y unión, 1908-1913	1908-1913	1, 5420	31
351	Correspondencia general de la Asamblea Anual de Accionistas del Ferrocarril Nacional	Correspondencia de los años 1908.1909, 1923, y 1925	1908-1925	1, 6100	31
352	Correspondencia general de la Asamblea Anual de Accionistas del Ferrocarril Nacional	Ordinaria, abril de 1905	1905-1905	1, 6105	31
353	Correspondencia general de la Asamblea Anual de Accionistas del Ferrocarril Nacional	Ordinaria, octubre de 1906	1906-1906	1, 6106	32
354	Correspondencia general de la Asamblea Anual de Accionistas del Ferrocarril Nacional	Ordinaria, octubre de 1907	1907-1907	1, 6107	32

BIBLIOTECA ESPECIALIZADA

Fondo Amorós Denegre

581.- *Contract of concession, January 17, 1902 for line between San Pedro de la Colonia and Treviño. [U.S.A.], s.p.i., 1902, 10 pp.*

582.- *Contract of May 30, 1902, modifying concession of January 17, 1902, for line between San Pedro de la Colina and Treviño. [U.S.A.], s.p.i., 1902, 6 hs.*

583.- *Contracts of October 3, 1887. August 18, 1888, June 3, 1889 and September 28, 1889 with modification of February 1, 1895, and February 8 1896, with the Federal Government, relating to the Monterrey & Mexican Gulf Railway. Contract of May 10, 1887 for construction of certain railway lines in lower California with right of extension. Deed of transfer Jan 31, 1902 from the societe anonyme de Belge de chemins de fer au Mexique to the Mexican Central of the Monterrey & Mexican Gulf Railway. [U.S.A.], s.p.i., 1902, 169 pp.*

584.- *Contract of August 14, 1889 with modifications of October 16, 1890, February 20, 1893, March 31, 1896, February 17, 1898, August 26, 1899 and November 18, 1901, with the Federal Government, relating to the Pachuca, Zacualtipan & Tampico Railway.- Deed of transfer April 9, 1902 of the Pachuca, Zacualtipan & Tampico Railway to the Mexican Central Railway Company, Limited and other documents, all relating to the above named railway. [U.S.A.], s.p.i., 1902, 131 pp.*

585.- *Contract of December 31, 1895, with the Federal Government, and various contracts and modifications, dated March 22, 1895; September 14, 1898; October 1899 and December 20, 1902, all relating to the Mexico, Cuernavaca & Pacific railway.- Deed of transfer, Nov. 10, 1902, of the Mexico, Cuernavaca & Pacific Railway to the Mexico Central Railway Company, Limited. México, s.p.i, [1902], 2 hojas.*

586.- *Communication of February 20, 1903. From the Department of communications and Public Works, granting authority for the removal of tracks of the Monterrey & Mexican Gulf Railway between Treviño and Paredón, in consequence of the junction point with said M & for a line between San Pedro de la Colina and Treviño, having been changed by contract dated May 30, 1902, from said Treviño to Paredón. México, s.p.i, [1903], 2 hojas.*

587.- *Contract of April 17, 1903, with the federal government, modifying contracts of September 4, 1896, and January 31, 1898, in regard to the Parral Line. México, s.p.i., [1903], 2 hojas.*

588.- *Contract of January 27, 1904. Modifying contract of March 12, 1901, for a line between San Bartolo and Rio Verde. México, s.p.i, [1904], 2 hojas.*

589.- *Contract of September 29, 1904. Extending time for complying with article 6, section II, of concession of September 14, 1898, for line to Manzanillo. México, s.p.i, [1904], 2 hojas.*

590.- José Eulogio de Esnaurrizar. Circular "Excelentísimo señor... Aproximándose la estación propia para las obras de caminos que fueron objeto de la circular de 10 de octubre del año anterior, ha dispuesto el Excelentísimo señor Presidente que a la convocatoria que en ella se hizo de empresarios se repita en la misma forma para que los que se decidan a prestar sus contratos puedan verificarlo dentro del término de un mes".- Y de suprema orden tengo el honor de comunicarlo a V. E. para su debido cumplimiento. San Luis Potosí, México, 1827. 1 h. impresa por el anverso. 31.8 * 21.8 cms.

591.- Secretaría de Hacienda. Decreto. Artículo 1º. Siempre que los individuos que tienen capitales impuestos sobre los peajes establecidos en los caminos que administraba el Consulado de México, se convengan en recibir el producto de dichos peajes como única hipoteca..., sobre el nuevo camino proyectado de México a Veracruz, se creará una junta compuesta de todos los accionistas... México a 11 de septiembre de 1827, Juan Nepomuceno Cumplido.- Ministro de Hacienda... Dado en Guadalajara en el palacio del Estado a 28 de septiembre de 1827. 1 h. impresa por el anverso. 43.0 * 30.4 cms.

592.- El Congreso del estado de Jalisco decreta. Artículo 1º. Se faculta al gobierno del Estado para que contrate hasta por cuatro años un director de caminos que viaje de su cuenta, pudiéndole abonar un sueldo que no pase de dos mil pesos anuales. Pedro Tames.- Gobernador Constitucional del estado de Jalisco. Dado en Guadalajara a 30 de abril de 1833. 1 h. impresa por el anverso.- 43.3 * 31.0 cm.

593.- El presidente interino de los Estados Unidos Mexicanos, a los habitantes de la República, sabed que el Congreso general ha decretado lo siguiente. Artículo 1º. Se declara que en la ley de 29 de marzo de 1834 no fueron comprendidos los caminos en que había peajes ya constituidos..., Palacio del Gobierno federal en México a 26 de mayo de 1835. 1 h. impresa por el anverso 29.5 * 20.6 cm.

594.- *Presentación que dirige al soberano Congreso el apoderado y director de los empresarios que han contratado con el Supremo Gobierno la apertura de nuevos caminos y mejora de los antiguos en los rumbos de Veracruz y Tierradentro, para que se sirva desechar la solicitud de los acreedores a parte del producto de los peajes de Perote a aquel puerto, contraída a que este camino se excluya de la Ley de 29 de marzo de 1834. Y observaciones que hace la misma empresa sobre el dictamen de la Comisión de Industria, presentado a la Cámara de Diputados el día 5 de marzo.* México, Imprenta de Galván a cargo de Mariano Arévalo, 1835, 12 pp.

595.- El presidente interino de la República Mexicana a los habitantes de ella, sabed: que el Congreso Nacional ha decretado lo siguiente. Artículo 1º. Por ahora e inter el Gobierno arregla del modo más legal y conveniente la contrata de 10 de junio del año de 1834 para la apertura y mejora de los caminos de esta ciudad a Tierradentro, cesa el cobro de los peajes que se está haciendo con ocasión de dicha contrata...Palacio Nacional en México a 15 de octubre de 1836. 1 h. impresa por el anverso.- 30. 3 * 20.4 cm.

596.- Aviso al público. Habiendo dispuesto el Excelentísimo señor presidente provisional que en consideración al mal estado en que se hallan algunos caminos de la República y la urgente necesidad de que se compongan lo más pronto posible, se sirvió autorizar al Exmo. Señor gobernador de este departamento para que de acuerdo con el Sr. Jefe superior de Hacienda, solicite contratistas que se encarguen de poner en buen estado los caminos disponibles... Noviembre 19 de 1841. México, 1 h. impresa por el anverso.- 29.6 * 18.3 m.

597.- Fernando Franco.- General de brigada, gobernador y comandante general del Departamento de Zacatecas, a sus habitantes, sabed: Que el Excelentísimo señor Ministro de Relaciones Exteriores y Gobernación.- Excelentísimo señor presidente provisional de la República mexicana se ha servido expedir el decreto siguiente. Antonio López de Santa Anna, general de división, benemérito de la patria y presidente provisional de la República Mexicana, a los habitantes Sabed... Art. 1º Se creará un cuerpo civil de ingenieros de caminos, puentes y canales... Octubre 20 de 1842. Zacatecas, México, 1842. 1 h. impresa por el anverso.- 32.7 * 21.0 cms.

598.- Ministro de Relaciones Exteriores y Gobernación.- Excelentísimo señor presidente provisional de la República, se ha servido disponer el decreto que sigue, Antonio López de Santa Anna, general de divi-

sión... Que sin embargo de que con fecha 30 de diciembre del año pasado de 1841, expedí un decreto con el objeto de conservar y mejorar los caminos de la República... he tenido a bien... reformar el mencionado decreto... Art. 1º Las llantas de los carros que transiten por los caminos carreteros, deberán ser precisamente de 8 pulgadas... 15 de enero de 1842. México, 1842. 1 h. impresa por ambos lados.- 21. 5 * 16.0 cms.

599.- Decreto expedido por el general de división Antonio López de Santa Anna, presidente provisional de la República mexicana, a todos sus habitantes sabed: Art.1º Se abrirá un camino carretero de nueve a diez varas de ancho, y con los declives correspondientes para el derrame de las aguas, desde esta capital al puerto de Acapulco... 19 de noviembre de 1842. México, 1842. 1 h. impresa por el anverso.- 44.0 * 32. 5 cms.

600.- Decreto expedido por el presidente provisional de la República mexicana, a los habitantes de ella sabed: Que deseando fomentar la empresa del camino de fierro que debe ahora establecerse de Veracruz al Río de San Juan... He tenido a bien decretar lo siguiente. Artículo 1º. Se concede el privilegio para que anual y perpetuamente se celebre una feria en el lugar final del camino de fierro que se está construyendo desde el puerto de Veracruz hasta el Río San Juan ... por tanto, mando se imprima, publique, circule y se dé el debido cumplimiento. Palacio Nacional en Tacubaya a 13 de julio de 1843. México, 1843. 4 p.- 20.5*14.0 cms.

REGISTRO FOTOTECA

No. Inventario	Pie de foto	Color	Formato
03-001356	Locomotora eléctrica. Ferrocarriles italianos.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001357	Vía en la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	10x 8"
03-001358	Patios de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001359	"Empalme División Mexicano".	Blanco y negro	10 x 8"
03-001360	Vías.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001361	"Tanque de enfriamiento de la casa de fuerza. Estación de carga de FNM, D. F.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001362	Instalaciones de la terminal de carga del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001363	Instalaciones de la terminal de carga del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001364	Patios de la terminal de carga del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001365	Instalaciones de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001366	Convoy de furgones en los patios de una estación.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001367	Convoy de furgones en los patios de una estación.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001368	Clase práctica en una escuela de capacitación.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001369	Clase práctica en una escuela de capacitación para trabajadores.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001370	Escuela de capacitación para trabajadores.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001371	"Clase práctica de albañilería impartida en Cárdenas, S. L. P., por el instructor Simón Torres M. del carro escuela número 18, junio 1972".	Blanco y negro	6 x 8"
03-001372	Instituto de Capacitación Ferrocarrilera, Escuela de Transportes. Saltillo, Coah., noviembre 4 de 1975.	Color	5 x 7"
03-001373	Edificio de telecomunicaciones y señales de la estación Querétaro.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001374	Reparación de vía. Suiza. Postal.	Blanco y negro	4 x 6"
03-001375	Vía elástica. Japón. Postal.	Blanco y negro	6 x 4"

INVENTARIO PLANOTECA

Fondo Puebla

	título	fecha de elaboración	soporte	Escala	Estado de conservación	Medidas (cm)
261	Ferrocarriles Constitucionales de México. Tipo de claro para túneles. Vía ancha.	noviembre de 1916	cianotipo	1 a 50	bueno	32 X 23
262	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de sección de túnel con y sin revestimiento.	agosto de 1916	cianotipo	1 a 80	malo	32 X 23
263	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de túneles con y sin revestimiento de mampostería.	agosto de 1916	cianotipo	1 a 80	bueno	32 X 23
264	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de curvas de conexión entre dos vías.	enero de 1916	cianotipo	Sin escala	bueno	30 X 23
265	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de "Y" griega. Vía ancha.	marzo de 1916	cianotipo	1:1,500	bueno	33 X 23
266	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de "Y" griega con tres sapos N° 8. Vía ancha.	marzo de 1916	cianotipo	1:1,500	bueno	33 X 23
267	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de "Y" griega. Vía angosta.	abril de 1916	cianotipo	1:1,000	bueno	33 X 23
268	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de curvas de conexión entre varias vías paralelas.	junio de 1916	cianotipo	Sin escala	bueno	33 X 23
269	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de cambio con sapo N° 10.	mayo de 1916	cianotipo	Indicadas	malo	33 X 22
270	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Cambio especial con sapo N° 7 rígido. Vía ancha.	enero 20 de 1911	cianotipo	Indicadas	malo	33 X 22

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

271	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de cambio con sapo N° 8 rígido. Vía ancha.	septiembre de 1916	cianotipo	Indicadas	bueno	33 X 22
272	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de cambio con sapo N° 9 rígido. Vía angosta.	marzo de 1916	cianotipo	Indicadas	bueno	33 X 22
273	Ferrocarriles Nacionales de México. Cambio especial con sapo N° 8 rígido. Vía angosta.	enero de 17, 1912	cianotipo	Indicadas	malo	33 X 23
274	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de letrero para ladero.	marzo de 1916	cianotipo	1 a 8	pésimo	33 X 23
275	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de cambio con sapo N° 7 rígido. Vía angosta.	marzo de 1916	cianotipo	1:1,000	bueno	33 X 23
276	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Cambio especial con sapo N° 9 rígido. Vía ancha.	mayo de 1916	cianotipo	1:1,000	bueno	33 X 23
277	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Cambio especial con sapo N° 7 rígido. Vía ancha.	marzo de 1916	cianotipo	1:1,000	bueno	33 X 24
278	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de cambio de tres rieles a la izquierda con sapos rígidos del N° 10 y 12, y con sapo de dos puntas (ángulo 3° 34')	junio de 1917	cianotipo	1 a 50	malo	75 X 24
279	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de crucero para caminos carreteros.	agosto de 1916	cianotipo	1 a 50	malo	33 X 22
280	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de crucero.	abril de 1916	cianotipo	1 a 15	bueno	33 X 22

T elegráfono, teléfono portátil o radio.

Varios nombres para el mismo aparato

María de la Paz González

Jefa del Departamento de Control y
Depósito de Bienes Muebles Históricos

En números anteriores de *Mirada Ferroviaria* hemos hecho referencia de la variedad y riqueza del acervo ferrocarrilero, o, en otras palabras, a las “rarezas” que podemos encontrar en el Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos. Para no variar, en esta ocasión haremos referencia a una pieza singular. Se trata de una herramienta de comunicación que hasta hace no mucho tiempo confundió a propios y extraños, para empezar, por su singular nombre. Me refiero al telegráfono.

Al iniciar la investigación de tan peculiar aparato, nos topamos con varios inconvenientes. Para empezar, el que teníamos frente a nosotros era muy diferente al que habíamos encontrado descrito en algunos catálogos especializados, o a los que habíamos visto en libros, revistas, folletos o, incluso, en algunas páginas de internet. Nuestro telegráfono no se parecía a ninguno. ¿Era entonces un telegráfono, un teletipo o, quizá, un telecomunicador? Cada uno de estos aparatos parecía ser muy diferente al de nosotros.

Cualquier acercamiento a objetos similares parecía alejarnos más del nuestro, por lo que decidimos comenzar la pesquisa desde otro frente: investigar los oficios de algunos trabajadores de ferrocarriles que habían utilizado como herramienta de trabajo un telegráfono como el que nosotros resguardamos. De pronto ¡bingo! hallamos la fotografía de un supervisor de vía, que lucía sombrero, anteojos y al hombro llevaba un telegráfono marca Motorola, idéntico al que investigábamos.

El telegráfono o radio fue la herramienta del trabajo rudimentario de los denominados supervisores de vía. La labor de estos trabajadores consistía, básicamente, en recorrer las líneas ferroviarias que les eran asignadas, de manera semanal, y registrar los daños en vías, señales o aditamentos de seguridad propiedad de los Ferrocarriles Mexicanos. Para poder llevar un control riguroso y completo de los daños en vías y señales, los supervisores no sólo anotaban en bitácoras los sitios exactos a ser inspeccionados, sino que también los comunicaban de manera inmediata sobre los daños o desperfectos detectados, y lo hacían utilizando su *radio de transmisiones*, o *telegráfono*, que era un aparato portátil, que contaba con un auricular plástico y un rodillo del mismo material, y que tenía baterías con las que alimentaba al aparato transmisor. El aparato se guardaba en una caja de madera o metal, que tenía correas que facilitaban su traslado.

Para hacer que dicho aditamento funcionara también como “transmisor”, el supervisor de vía se “colgaba”, por decirlo de alguna manera, de los alambres telegráficos de la vía y comunicaba o enviaba frases más o menos similares a las siguientes: “Línea A

del kilómetro 185, levantamiento de rieles de aproximadamente cinco metros”, o bien “Línea A, kilómetro 189, sin novedad”.

El telegrafono o radio tenía un gran alcance y calidad de sonido. Motorola lo fabricó desde finales de 1920, pero no fue sino hasta mediados de la década de 1940 cuando alcanzó una gran popularidad por ser considerado muy práctico y un elemento fundamental de seguridad, si se quería estar en permanente comunicación, cuando se estaba en poblaciones aisladas o en zonas abruptas e irregulares.

Los primeros en convertir al telegrafono o radio portátil en una herramienta básica de trabajo fueron los antropólogos, científicos, ingenieros y arquitectos ingleses, estadounidenses y alemanes, pero en la empresa Ferrocarriles Nacionales de México pronto se convencieron de su funcionalidad y lo implementaron como una nueva herramienta en los quehaceres de los topógrafos y supervisores de vía.

La herramienta llegó a ser de tal utilidad, que pronto fue adaptada a los “motores” o arzones eléctricos de vía.

En el Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos se encuentran en resguardo diversos modelos de esta peculiar pieza histórica. Todos conservan su estuche, que bien puede ser de madera o de metal, con correas de tela o cuero. Todos, completos o incompletos, permanecen en descanso, desgastados, esperando ser estudiados y admirados por todos aquellos que aún conservan la característica cada vez más ausente de admirarse por lo simple, por lo peculiar o por lo extraño.



Revista *Ferrolas*, núm. 6, t. XXVI, junio 1956.

CÉDULA DE REGISTRO DE BIENES MUEBLES CON VALOR HISTÓRICO CULTURAL

NOMBRE. Telegráfono y/o radio portátil.

1. NÚMEROS DE REGISTRO. No presenta.

Núm. INVENTARIO CNCA. No presenta.

Núm. INVENTARIO FNM. 09195001000I15040003801409.

Núm. COLOCACIÓN EN ALMACÉN. Mesa de exposición permanente del Almacén de Bienes Históricos del CNPCF/MNFM.

CLAVE PRONARE.

M	N	F	M	2	L	P	0	0	0	0	8	A	7	3	6		
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--

INSTITUCIÓN	BM	INVGADOR	NÚMERO	LÍNEA	KILÓMETRO
CNPPCF/ MNFM	X	N/P	N/P	N/P	N/P

OTRO núm. (especificar) . 01001200

2. LOCALIZACIÓN.

Estado: Posiblemente provenga de la estación de Buenavista, México.

3. NOMBRE DEL OBJETO. Telegráfono y/o radio portátil.

4. NOMBRE DEL FABRICANTE. PLAT GENERAL (Feasterville, Pensylvania. An Alco Standard Compañy).

5. MATERIA PRIMA PREDOMINANTE. Madera, plástico y aleaciones metálicas.

6. INSCRIPCIONES. En el interior se aprecia grabado el número 310, además de un plano del sistema interno que dice "Push to operate, PORTABLE COMPOSITE TELEPHONE"

5. MEDIDAS.

Alto 26 Largo 26 Ancho 13 Diámetro Peso aprox. 3 KG.

6. LUGAR DONDE SE LOCALIZÓ. Se desconoce información._

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

7. ESTADO DE CONSERVACIÓN.

Bueno (X)

Regular ()

Malo ()

8. REGISTRO FOTOGRÁFICO.

Si (X)

No ()



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

9. Sistema de grabación de sonido. Concretamente, grabación analógica de sonido, y más concretamente, grabación mecánica analógica.

En 1898, Valdemar Poulsen inventó el telegráfono, que fue la primera máquina que registra el sonido de forma magnética. Lo llamó así porque su intención era grabar un mensaje de voz. En el caso de que se tratara de una llamada telefónica permitía dejar un recado en ausencia del usuario. Así, en cierto sentido, Poulsen inventó el primer contestador automático.

Poulsen registró su patente en Dinamarca en 1898, y antes de 1899 también lo hizo en Estados Unidos (patente 661.619), Inglaterra (patente no 8.961) y en otros países, para evitar que otros investigadores hicieran suyos sus descubrimientos.

El telegráfono grababa los sonidos sobre un carrete de hilo de acero que se desplazaba entre polos de un electroimán. El hilo de acero que empleó Poulsen era el mismo que se utilizaba en los telégrafos o en las cuerdas de piano.

El telegráfono consistía en un micrófono (transductor electroacústico) que convertía las ondas sonoras que recibía en variaciones de voltaje (señales eléctricas). Estas señales eléctricas hacían girar un cilindro que tenía arrollado helicoidalmente un hilo de acero. El carrete cilíndrico giraba bajo un electroimán. En el proceso, registraba la variación de intensidad de un campo magnético sobre un hilo de acero donde quedaban grabadas zonas de distinta magnetización. Luego, invirtiendo el proceso, las variaciones magnéticas eran reconvertirlas en señales eléctricas y las variaciones eléctricas volvían a convertirse en sonido a través de un altavoz (transductor electroacústico).

En Dinamarca y Alemania se fabricó un reducido número de telegráfonos, pues el invento tenía grandes inconvenientes, entre los que destacan su poca fiabilidad, ya que los carretes de alambre a menudo se torcían, y su señal débil, pues carecía de amplificación.

En 1902, Poulsen sustituyó el hilo de acero por una tira de material flexible, cubierta de polvo imantado, anticipándose de esta forma a las investigaciones de Fritz Pfeleumer y al sistema de grabación que utilizarían magnetófonos modernos, inventados en 1935. Sin embargo, después de 1902, Poulsen abandonó la investigación sobre grabación magnética para centrarse en sus investigaciones sobre radiodifusión.

Poulsen vio recompensadas sus investigaciones cuando obtuvo uno de los premios en la Exposición Universal de París en 1900. La grabación magnética más antigua que aún se conserva fue la realizada por el telegráfono de Poulsen en esta Exposición de París de 1900 y corresponde a la voz del emperador ranz Josef, de Austria. Esta grabación se conserva en el Museo danés de Ciencia y Tecnología.

Directorio

Teresa Márquez Martínez

Directora

Tel.: (222) 774 01 03
(55) 41 55 05 40
tmarquez@conaculta.gob.mx

Ana Stella Cuéllar Valcárcel

Subdirectora de Investigación y Proyectos Culturales

Tel.: (222) 246 10 74
cedif1@yahoo.com.mx

Covadonga Vélez Rocha

Jefa del Departamento de Fototeca

Tel.: (222) 246 10 74
cedif1@yahoo.com.mx

Alfredo Nieves Medina

Jefe del Departamento de Orgamapoteca y Planoteca

Tel.: (222) 246 10 74
cedif1@yahoo.com.mx

María Isabel Bonilla Galindo

Jefa del Departamento de Biblioteca Especializada

Tel.: (222) 246 10 74
cedif1@yahoo.com.mx

Patricio Juárez Lucas

Jefe del Departamento de Archivo Histórico

Tel.: (222) 246 10 74
cedif1@yahoo.com.mx

Rosa María Licea Garibay

Subdirectora de Servicios Educativos y Extensión

Tel.: (222) 774 01 04
rlicea@conaculta.gob.mx

Ana Belen Recoder López

Jefa del Departamento de Comunicación Educativa

Tel.: (222) 774 01 05
brencoder@conaculta.gob.mx

María de la Paz González López

Jefa del Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos

Tel.: (222) 774 01 14
m_gonzalez@conaculta.gob.mx

Oficinas en Puebla

11 Norte 1005, Centro Histórico, C.P. 72000
Puebla, Puebla.
Fax: (222) 774 01 01

Oficinas en México

Tel.: (55) 41 55 05 40
Av. Paseo de la Reforma 175, piso 16, col. Cuauhtémoc.
C.P. 06500, Distrito Federal, México