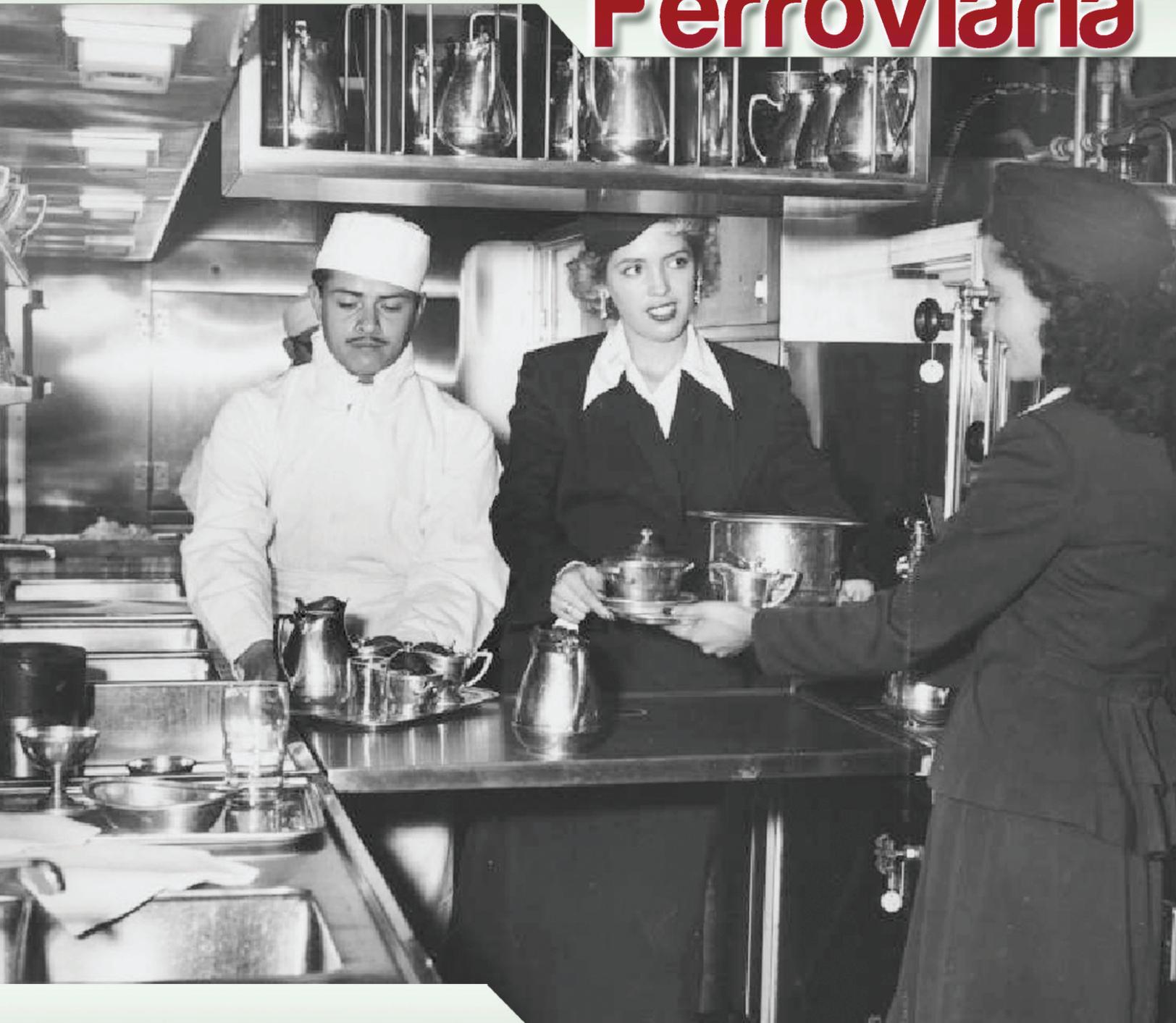


Centro Nacional para
la Preservación del
Patrimonio Cultural
Ferrocarrilero

Mirada Ferroviaria



■ Estaciones

Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX. El camino hacia el progreso

■ Tierra ferroviaria

Un restaurante sobre ruedas: el coche comedor en los Ferrocarriles Nacionales de México

■ Cruce de caminos

La estación de Ferrocarriles Nacionales de México en Campeche: un ejemplo de patrimonio industrial

• **PORTADA**

ÍNDICE

• **PRESENTACIÓN**

• **ESTACIONES**

Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX.5
El camino hacia el progreso. Raquel Ofelia Barceló Quintal

Los ferrocarriles: proyectos y compañías en Jalisco.17
Miguel Ángel Medina García

• **TIERRA FERROVIARIA**

Un restaurante sobre ruedas: el coche comedor30
en los Ferrocarriles Nacionales de México. Covadonga Vélez

Cronología de la educación y campañas de alfabetización en México.43
Isabel Bonilla.

• **CRUCE DE CAMINOS**

La estación de Ferrocarriles Nacionales de México en Campeche:53
un ejemplo de patrimonio industrial. Claudio Alberto Novelo Zapata.

• **SILBATOS Y PALABRAS**

Oda a los trenes del sur. Pablo Neruda61

Prisma. Manuel Maples.....64

Papá Noel. Julio Frisón66

Serie fotográfica. El desagüe del Valle de México. Selección Isabel Bonilla

Para leer más sobre trenes... Vidas sobre railes: cuentos de trenes.....68

• **LOS TRENES HOY**

Fortalece Ferrocarril Mexicano el servicio intermodal69
con rutas en frontera.

Invierte Ferrocarril Mexicano 56.5 millones de dólares70
en nuevos carros de ferrocarril

Avanza KCSM en proyectos de libramientos ferroviarios.....71

Primera locomotora construida en México72
por Bombardier y Progress Rail

Premios del tren73

• **VIDA FERROCARRILERA**

Felipe Escutia. Reparador de vía.75

Rodolfo Morales. Reparador de vía.77

Un viaje por ferrocarril N de M. Verena Mooser Tauchert79

• **ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES**

Archivo histórico82

Biblioteca especializada83

Fototeca86

Planoteca87

Control y depósito de bienes muebles históricos89

• **DIRECTORIO**

Foto de portada:

**Cocinero y meseras del coche
comedor del tren Águila Azteca.
Fondo Ferronales. Fototeca.
Conaculta/CNPPCF/CEDIF**

*Se prohíbe el uso de textos e imágenes que aparecen en esta publicación sin previo
permiso de CEDIF Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias así como del
Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero / Museo
Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, CNPPCF / MNFM.*

Presentación



Estación Mérida, c.a. 1970. Fondo Ferronales. Fototeca. Conaculta/CNPPCF/CEDIF

El número 15 de esta *Mirada Ferroviaria* está de gala. En la sección *Estaciones* contamos con dos colaboraciones, una de la doctora Raquel Ofelia Barceló Quintal, titulada “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX. El camino hacia el progreso”, y otra del maestro Miguel Ángel Medina García, titulada “Los ferrocarriles: proyectos y compañías en Jalisco”. En la primera la autora analiza el proyecto que desarrolló Santiago Méndez para la construcción del Ferrocarril Mérida-Progreso y la solicitud que Edwin Robinson realizó, en representación de la Compañía del Camino de Hierro del Estado de Yucatán, para la construcción de un ferrocarril. También aborda el tema relativo a las disputas entre los distintos grupos de poder; la consolidación de los ferrocarriles y la construcción de los ramales Mérida a Progreso y Mérida a Valladolid, con ramal a Progreso. La autora se ocupa también de analizar el papel que desempeñó la élite henequenera en el control de los ferrocarriles yucatecos.

En la segunda colaboración el autor se refiere a los proyectos que se plantearon para la construcción de los ferrocarriles en el estado de Jalisco antes de 1870, que fueron propuestos desde el centro del país. Medina García señala que ningún empresario tapatío ni tampoco el gobierno local mostró interés por el tema y que fue hasta noviembre de 1877, después de que varias entidades ya habían celebrado algunos contratos con el gobierno federal, cuando el gobierno jalisciense se ocupó del asunto. Estos fueron los antecedentes de varias propuestas que no llegaron a concretarse, ya que sería hasta 1880, con la empresa del Ferrocarril Central Mexicano, cuando comenzaría el tendido de vías férreas en el estado. En septiembre 1882 llegó el ferrocarril a la población de Lagos y en abril de 1883 se inauguró la línea hasta Encarnación.

En la sección *Tierra Ferroviaria* Covadonga Vélez comparte con nuestros lectores su artículo “Un restaurante sobre ruedas: un acercamiento al estudio de los coches comedores en México”, escrito a partir de una revisión documental y de archivo que le permitió analizar cuál fue el desarrollo y las distintas transformaciones que sufrieron los coches comedor, tanto en Estados Unidos como en México. Covadonga Vélez nos describirá en qué consistían los menús y los diversos tipos de servicios que se ofrecían en ese tipo de coches, tanto en recorridos largos, como el de México-Ciudad Juárez o México-Nuevo Laredo, como las distintas especialidades que nacieron dentro de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y que sirvieron para distinguir a los trabajadores que brindaban el servicio dentro de los coches comedores. Señala que así nacieron las categorías de porteros, meseros, auxiliares de cocina o cocineros.

Por su parte, Isabel Bonilla nos ofrece una cronología de la educación y de las distintas campañas de alfabetización que se han desarrollado en nuestro país. Este documento nos permite identificar el momento en el que la empresa Ferrocarriles Nacionales de México brindó su apoyo para el desarrollo logístico de cada campaña. Por ejemplo, que en 1963 se acondicionó y pusieron en operación 24 carros de ferrocarril que sirvieron como escuelas para la enseñanza primaria, además de que se contó con cinco carros para los cursos de capacitación de los propios trabajadores del riel.

Por otra parte, el maestro Claudio Alberto Novelo Zapata, en la sección *Cruce de caminos*, analiza las características de los principales equipamientos inmuebles que conformaron la estación del ferrocarril de la ciudad de Campeche, México, misma que hoy día se encuentra no sólo en desuso, sino en franco abandono y en peligro latente de destrucción.

Silbatos y palabras es la sección en la que las composiciones literarias tienen lugar. Así, para este número les ofrecemos el cuento “Papá Noel”, publicado en España en el año 2000, escrito por Julio Frisón, y los poemas “Oda a los trenes del sur”, de Pablo Neruda y “Prisma” de Manuel Maples Arce. Como recomendación para leer más sobre trenes, proponemos el libro *Vidas sobre railes: cuentos de trenes*, del que ofrecemos una breve reseña.

En la sección *Los trenes hoy* el lector encontrará noticias relevantes sobre el desempeño que tienen las compañías ferroviarias en nuestro país. Sabrá que el Kansas City Southern de México avanza en proyectos de libramientos ferroviarios; que el Ferrocarril Mexicano fortalece su servicio intermodal con rutas en frontera; que ya se cuenta con la primera locomotora construida en México por Bombardier y Progress Rail; que la inversión del Ferrocarril Mexicano asciende a los 56.5 millones de dólares. Por último, en esta misma sección se presenta una reseña sobre la entrega de los Premios del Tren 2011, “Antonio Machado” de Poesía y Cuento, que se llevó a cabo el 17 de octubre de 2011 en la sede de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

En *Vida ferroviaria* nos aporta en este número los testimonios de Felipe Escutia García y Rodolfo Morales Ramírez, ambos trabajadores jubilados de la estación Oriental, además de un breve relato de la señora Verena Mooser Tauchert, quien narra la experiencia que tuvo al viajar en los Ferrocarriles Nacionales de México.

En la sección *Archivos documentales y de bienes* presentamos un registro detallado de los acervos que existen en cada una de las áreas del CEDIF, así como una reseña sobre el pizarrón de horarios, que se resguarda en el Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricas. Se trata de una pieza histórica, única en su tipo, que se localizó en la estación de Fresnillo, 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*.

Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX.

El camino hacia el progreso Raquel Ofelia Barceló Quintal¹

1

A mi abuelo, el ingeniero Manuel Barceló Contreras, quién cambió la vía angosta por la vía ancha de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán.

Introducción

En la primera mitad del siglo XIX el ferrocarril se convirtió en sinónimo de ultramoderno. Solamente en Inglaterra de 1830 a 1850 se tendieron alrededor de 6 000 millas de vías férreas, a consecuencia de dos extraordinarios brotes de inversión concentrada: de 1835 a 1837, época conocida como de la “pequeña manía del ferrocarril”, en la que las acumulaciones de capitales buscaban afanosamente dónde ser invertidas, y la mayoría lo hizo en el ferrocarril; y de 1845 a 1847, periodo caracterizado por “la gigantesca manía del ferrocarril”, en la que el excedente anual de inversión llegó a los 60 millones de libras esterlinas, convirtiéndose el ferrocarril en un programa nacional clave de la inversión inglesa.²

El 27 de septiembre 1825 se inauguró el primer ferrocarril abierto al público, que unía Stockton y Darlington, cuya locomotora fue obra de George Stephenson; su éxito le permitió dirigir otras construcciones importantes no sólo en Inglaterra sino en otros países: Bélgica, Holanda, Francia, Alemania, Italia y España. Su motor corría a 25 kilómetros por hora, y el viaje de Londres a Edimburgo se hacía en 44 horas.

Los triunfos ingleses en la producción de locomotoras coronaron su dominio industrial. La Gran Exposición de Londres de 1851 fue concebida para mostrar el progreso de la humanidad, el Palacio de Cristal, en Hyde Park, albergó los logros del ingenio humano. Los organizadores se esmeraron en lucir el pasado y el futuro de Europa; los artículos ingleses ocuparon la mitad del Palacio de Cristal, el acento era resaltar, además de las riquezas del imperio, la modernidad y el progreso. Como lo expresó el propio príncipe Alberto

1 Profesora-investigadora del Área de Historia y Antropología, del Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo.

2 Eric Hosbawm, *Industria e Imperio*. México, Editorial Ariel, 1979, p. 106.

a los Reales Comisarios: “La exposición de 1851 será una prueba fehaciente e incontrovertible y nos dará un cuadro vívido del desarrollo alcanzado por toda la humanidad [...] será también un nuevo punto de partida desde el cual se podrán lanzarse las naciones en pos de nuevas conquistas y esfuerzos”.³

En el pabellón de las máquinas se podía ver la maquinaria para hacer ruedas de ferrocarril, las últimas locomotoras rápidas, como la Great Western, de 31 toneladas, que desarrollaba la increíble velocidad de 90 kilómetros por hora; martinets de vapor, prensas hidráulicas, entre otras. Aunque Francia ganó un premio en la Exposición por una turbina que requería la sexta parte del espacio que requerían las anteriores, y que la cosechadora mecánica del estadounidense Cyrus McCormick llamó la atención por novedosa, no superaron a las maquinarias inglesas.

La era del progreso llegó a la península de Yucatán, y con ella el espíritu de aventura y animosidad inspiró a los empresarios y comerciantes. Fue evidente que dicha ideología, que dominaba en el ambiente, fue considerada como el avance para alcanzar en un futuro remoto una condición cercana a la perfección de la humanidad.⁴ En el ámbito político y social, de cualquier habitante de una ciudad industrializada o en vías de industrialización parecía evidente que la expansión del comercio y del capital no era posible sin la creación y desarrollo de una buena red de comunicaciones y transportes. La complejidad de las transacciones incrementó las sociedades o asociaciones, y ese sistema se vio apresurado por las enormes necesidades de las primeras empresas ferroviarias.

Para los empresarios y comerciantes yucatecos el progreso encarnó en el desarrollo de la industria del henequén, para lo cual era necesario contar con la infraestructura adecuada: 1) el desarrollo tecnológico del desfibrado del henequén, 2) la creación de capitales, 3) la demanda en el exterior, 4) la habilitación del puerto de Progreso y 5) la presencia del ferrocarril.

La aparición de las primeras máquinas raspadoras se hicieron urgentes ante la demanda de la fibra, y su presencia rompió con el obstáculo que representaba el rudimentario y ancestral procedimiento de desfibrado mediante el cual se obtenía la fibra, que consistía en hacer frotar dos troncos hasta limpiar de pulpa la fibra, herencia de los mayas prehispánicos. Los dueños de cultivos de henequén se preocuparon por crear

maquinarias modernas para el desfibrado; por construir carriles de hierro⁵ dentro de sus haciendas para carros y plataformas, que eran jalados por tracción animal para mover la fibra.⁶ Una vez eliminado el problema del desfibrado, para sembrar mayores superficies de henequén se hizo necesaria la obtención de capitales para financiar el largo periodo de cultivo de seis a siete años, que dura antes de entrar a la fase de explotación. Al no contar los henequeneros con el capital suficiente para la producción, acudieron a los comerciantes yucatecos para obtener financiamiento. Fueron ellos los que se encargaron de vincularse con firmas importantes de Estados Unidos interesados en la importación y comercio de la fibra. En 1852, Eusebio Escalante Castillo, fundador de la Casa Escalante, fue uno de los primeros en buscar refacción con la importante firma estadounidense Thebaud Brothers.⁷

A principios de la segunda mitad del siglo XIX, el henequén era enviado a Estados Unidos a las fábricas de cordeles donde era usado en la elaboración del hilo barato o mezclado con fibras más costosas, tal como el abacá de Filipinas. Al aumentar la demanda del cordel entre los agricultores norteamericanos, se requirió de un cordel más barato para amarrar las pacas de trigo, y el henequén yucateco llenó ese vacío.

Para la exportación de la fibra se requería de un puerto cercano a Mérida y a la zona henequenera. El puerto de Campeche ya no cumplía los requisitos, dados los conflictos políticos, y Sisal no era el adecuado. Se pensó entonces en crear un nuevo puerto. En 1840, Juan Miguel Castro Martín,⁸ con Simón Peón y Pedro Cámara Vergara partieron hacia el oriente en una fragata embarcación bordeando la península, hasta llegar a un lugar que creyeron el ideal. El último mencionado, como agrimensor, verificó que la distancia más corta a la ciudad de Mérida era el punto que marcó 33 480 metros; Castro estuvo de acuerdo y lo bautizó con el nombre de El Progreso, por ser el lugar que daría el flujo de mercancías para el desarrollo de Yucatán.

5 Estos carriles de hierro fueron usados en la minería en Inglaterra y Alemania. Fue en el siglo XIX cuando aparecen los carriles de acero que soportaban grandes cargas, de tres a 30 toneladas, que favorecieron el desarrollo de los trenes.

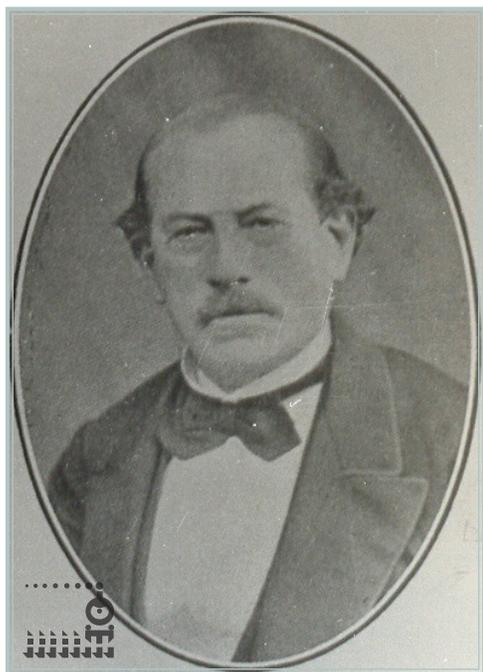
6 Víctor Suárez Molina, *La evolución económica de Yucatán*, vol. I. Mérida, Universidad de Yucatán, 1977, p. 149.

7 Fundada en Nueva York alrededor de 1792, por Joseph Thebaud, un agente francés de la Compañía Francesa de las Indias Orientales, desde 1862 a 1907, año de su colapso, fueron importadores de la fibra.

8 Se le reconoce como el fundador de dicho puerto. Desde 1857 fomentó el poblamiento y el 2 de septiembre de 1872 obtuvo del gobierno federal el contrato para la construcción de la Aduana.

3 Christopher Hobhouse, *1851 and the Cristal Palace*. London, E. P. Dutton, 1950.

4 Véase John B. Bury, *La idea de progreso*. Madrid, Alianza Editorial, 1986.



Juan Miguel Castro Martín

Este nuevo puerto marcaba el destino de la ruta del ferrocarril Mérida-Progreso, cuya presencia inauguraría un modelo económico agro-exportador que apuntaba a la expansión económica mediante la integración de la fibra del henequén a los mercados mundiales de mercancías y capitales.

Santiago Méndez Echazarreta y el primer proyecto del Ferrocarril Mérida-Progreso

El ingeniero Santiago Méndez Echazarreta⁹ formuló el primer proyecto de ferrocarril en Yucatán, el 15 de mayo de 1857, mismo que llevó el título de “Presupuesto del costo de construcción y habilitación de un ferrocarril de una sola vía entre Mérida y Progreso”. En sus cálculos asignaba a la vía una longitud de 33 480 metros, equivalentes a 10 000 varas mexicanas. Méndez proyectó la construcción de 30 alcantarillas de mampostería, cinco pozos y 20 casas de palma para guardar vías; el peso de las rieles fue de 55 libras el metro; tres locomotoras de pasajeros a \$7 000.00; ocho vagones para 40 personas a 1 250 pesos cada uno, y 20 carros para carga de tres toneladas, a 750 pesos por unidad, con un gasto total de 208 835.80 pesos.

Méndez Echazarreta era hijo de Santiago Méndez

9 Para mayor información sobre la biografía de Santiago Méndez Echazarreta véase el trabajo de Isabel Bonilla Galindo, “Un ingeniero mexicano. La obra de Santiago Méndez”, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 7, pp. 30-40.

Ibarra,¹⁰ quien gobernaba Yucatán en ese momento, con una política conciliatoria y estableciendo una reorganización económica para sacar a Yucatán de la crisis que provocó la Guerra de Castas. Se fijó en el problema de la escasez de vías de comunicación. Antes de su gobierno, el comercio exterior se realizaba a través de los puertos Campeche, Sisal, San Felipe de Bacalar y Dzilam; siendo los dos primeros los más importantes.¹¹ Con el inicio de la Guerra de Castas, a mediados del año de 1847, la economía de las zonas sur y oriente de la península quedó afectada, situación que se sumó a los conflictos con Campeche, que terminaron con su separación de Yucatán.¹² Era evidente el desarrollo del cultivo del henequén en la parte noroeste del estado. De ahí que gobierno, hacendados y comerciantes unieran sus esfuerzos por crear el puerto de Progreso.

Méndez Ibarra estaba convencido de que la construcción de los ferrocarriles era el futuro económico, por lo que encaminó a tres de sus hijos al estudio de la ingeniería. El mayor, Santiago lo envió a estudiar a Francia, a la Escuela Central de Artes y Manufacturas de París, y a la Escuela de Aplicación de Artillería e Ingenieros de Metz (Lorena); a los otros dos, Eleuterio y Vicente, los envió a estudiar arquitectura e ingeniería en la Academia de San Carlos. Y Pedro y Luis¹³ estudiaron contabilidad y derecho, respectivamente.

Méndez Ibarra solicitó a la federación la autorización para fundar el puerto de Progreso y obtuvo del presidente Ignacio Comonfort, por decreto del 25 de febrero de 1856, la autorización de la erección del puerto y de poblarlo, fijando una legua cuadrada de terreno para el fundo legal y ejidos, trazo de las calles, plazas y edificios. También consiguió cuatro lotes de cada manzana que se destinaron para vender en subasta pública. Los propietarios se obligarían a cercar o construir en ellos y

10 Nació en la ciudad de Campeche en 1798, cuando esta ciudad era aun parte de la Capitanía General de Yucatán y falleció en la ciudad de Mérida en 1872. Fue gobernador de Yucatán en los periodos 1840 a 1844, de 1847 a 1848, y de 1855 a 1857. Estuvo casado con Concepción Echazarreta, con quien tuvo seis hijos: Santiago, Eleuterio, Pedro, Vicente, Luis y Concepción. Ésta última se casó con el jurisconsulto Justo Sierra O'Reilly, sus nietos, producto de este matrimonio, fueron, Justo, Santiago y Manuel Sierra Méndez.

11 El puerto de Campeche fue habilitado por segunda vez en 1778; el de Sisal, el 13 de febrero de 1807 y rehabilitado el 3 de marzo de 1811.

12 En 1857 Campeche decretó su independencia, y aunque el gobierno central de Juárez tardó algunos años en reconocer el hecho, finalmente en 1862 lo aceptó. Mientras duró el imperio (1864-1867), el territorio campechano fue reintegrado temporalmente a Yucatán.

13 Fue tutor y protector de Justo Sierra y sus hermanos, cuando se trasladaron a México por el fallecimiento de su padre, Justo Sierra O'Reilly.

de esa manera se propició el poblamiento. El agrimensor Casimiro Manzanilla fue el encargado de efectuar esos trabajos en 1857, y de inmediato se comenzaron a levantar las primeras casas de palmas y barro, madera y mampostería. En el fondo, el interés de Méndez Ibarra era construir el ferrocarril Mérida-Progreso, pero para ello se necesitaba primero la creación del puerto.

Méndez Ibarra alentó a su hijo Santiago para que elaborara un proyecto, ya que éste tenía conocimiento de las obras de las grandes construcciones de ferrocarriles en varios países: Inglaterra, Francia, España y Estados Unidos, cuyas líneas ya estaban en circulación. Además, en 1856 fue comisionado por el presidente Ignacio Comonfort para visitar las construcciones férreas de Inglaterra, Francia, Alemania y Austria; y desde hacía varios años se había incorporado, como ingeniero, en el proyecto del Ferrocarril Mexicano, que unía la ciudad de México con Veracruz, la primera y única línea ferroviaria en construcción del país en ese entonces.

Este proyecto no se llevó a cabo debido a que el 26 de julio de 1857 tomó posesión como gobernador del estado Pantaleón Barrera, y el proyecto no pudo ser apoyado económicamente por ser el año más cruento de la Guerra de Castas. Los mayas insurrectos habían atacado las poblaciones de Chikindzonot, Peto, Ichmul, Tihosuco y Tekax. Además, el 6 de agosto estalló la rebelión independentista de los campechanos, al mando del licenciado Pablo García, Pedro Baranda e Irineo Lavalle. Por su parte, Méndez Ibarra, a pesar de haber nacido en Campeche, estuvo en desacuerdo con el movimiento separatista y viajó a la ciudad de México para obstaculizar el proceso e impedir que se escindiera el estado de Yucatán, lo cual fue en vano, ya que en 1862, Campeche fue reconocido por el gobierno federal como estado libre y soberano.

El ingeniero Méndez Echazarreta desistió de la construcción del ferrocarril Mérida-Progreso y se reincorporó al proyecto del Ferrocarril Mexicano, en el que se le encargó la construcción de 12.5 kilómetros, que correspondían al tramo de Veracruz a Río San Juan.¹⁴ En 1858, Méndez Ibarra trasladó su residencia a Veracruz, donde compró acciones del ferrocarril de Veracruz a Medellín y escribió su famoso ensayo, *Noticias sobre las costumbres, trabajos, idioma, industria, fisonomía, etc. de los indios de Yucatán* (1861). Permaneció ahí hasta que su hijo terminó su encargo, para luego trasladarse a la ciudad de México, donde falleció de pleuresía en 1872, a la edad de 74 años. Méndez

14 Manuel Payno, *Memoria sobre el ferrocarril de México a Veracruz*, México Conaculta, 2007, p. 66-67.

Echazarreta continuó trabajando en la construcción de ferrocarriles: en el de Chalco, Chapultepec, en el Distrito Federal; y en el de México-Toluca, en el Estado de México. Fue autor de varias obras relacionadas con los ferrocarriles: *Presupuesto de un ferrocarril* (1857); *Nociones prácticas sobre caminos de fierro* (1864); *Memorias sobre ferrocarriles* (1868) y *Algunas ideas sobre ferrocarriles de vía angosta* (1873).

Edwin Robinson y la Compañía del Camino de Hierro del Estado de Yucatán

En 1861 llega a Yucatán el señor Edwin Robinson, representante de la Michael's House Cornhill de Londres, a fin de invertir en la construcción del primer ferrocarril de la península. El señor Robinson y Francisco G. García formaron una sociedad que llevó el nombre de Compañía del Camino de Hierro del Estado de Yucatán.¹⁵ En sus peticiones solicitan la exención de pagos de derecho de importación:

Que los directores del expresado camino y sus sucesores quedan para siempre revestidos del derecho de entender en el manejo del ferrocarril, de fijar los precios de los transportes tanto respecto de las personas cuanto de los efectos y derechos de muelle y almacenaje en los términos que tengan a bien establecer dichos directores, quedando libres y exentos de pago de derechos de importación de cualquier clase que fuere todos los materiales, almacenes, maquinaria, etc. necesarios para la construcción de almacenes y edificios de la compañía.¹⁶

El contrato que presentó el señor Robinson, "Términos y condiciones del contrato que ha de celebrarse para la construcción de un ferrocarril entre la ciudad de Mérida a Progreso, situado en la costa septentrional del estado de Yucatán", contenía 14 cláusulas, en las que se otorgaban diversas franquicias, entre ellas, el derecho de ocupar, poseer y conservar el camino carretero entre la ciudad de Mérida y el puerto de Progreso, con el fin de construir en él la vía férrea, pero dejando espacio suficiente para que en la carretera continuara el tránsito de personas, caballerías y carruajes.

Se le concedió la explotación exclusiva por 15 años, de cinco leguas a cada lado de la vía. El precio por cada pasajero no podía exceder de un peso, ni de 25 centavos por quintal de carga; se le subvencionaría con 5 000 pesos durante diez años, desde el día que diese servicio en toda la línea; tenía la cláusula de extranjería, y a los 50 años pasaría, con todas sus pro-

15 *El Constitucional*, Mérida, Yucatán, mayo 31, 1861.

16 *Documentos relativos al proyecto de un ferrocarril entre Mérida y Progreso*. Mérida, Imprenta de Rafael Pedrera, 1861, p. 5.

pedades y pertenencias, al gobierno estatal, pagando su valor fijado por peritos.

El contrato pasó al agente de Fomento del Estado por el gobierno, el 15 de septiembre de 1860, que a su vez se remitió, el 18 de mayo de 1861, al Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República.¹⁷ El 2 de septiembre de 1861 obtuvo la respuesta favorable para construir y explotar la vía férrea Mérida-Progreso, quedando exento por 30 años de todo derecho de aduana, contribución, pasajes e impuestos, y los que se establecieren en materiales. También se le concedieron los terrenos baldíos por donde pasara la línea, 25 terrenos en Progreso para edificios públicos y una vez construidas tres leguas de la vía, se trasladaría la aduana marítima de Sisal a dicho puerto. Obtuvo también el privilegio exclusivo de la explotación del ferrocarril Mérida-Progreso del ejecutivo del Estado, el 2 de julio de 1862, el cual fue ratificado por el Congreso local el 13 de septiembre del mismo año.

Los trabajos de construcción fueron aplazados por no haber llegado a tiempo el material, por lo que Robinson solicitó dos prórrogas, una con fecha del 3 de agosto de 1863 y otra con fecha del 4 de febrero de 1864. Estaban bastante adelantadas las gestiones del señor Robinson, cuando acaeció su muerte en la ciudad de Mérida en 1864 a consecuencia de fiebre amarilla.¹⁸ Ante su muerte, la compañía inglesa pierde el interés por construir el ferrocarril, por considerar que el capital que se emplearía no produciría la cuantiosa renta que le generaban sus inversiones en la India.

La disputa por la ruta del ferrocarril de Mérida a Progreso, Sisal o Celestún

Durante el Imperio las concesiones otorgadas en el gobierno de Juárez quedaron sin efecto, entre ellas la de Mérida-Progreso y la habilitación del puerto de Progreso. El señor Juan Miguel Castro recibió, con fecha del 20 de mayo de 1866, un informe del gobierno del estado con la negativa. En él se le hacía notar la existencia de grupos interesados en que no se llevase a cabo el proyecto del nuevo puerto.

17 Manuel Irabién Rosado, *Historia de los FFCC. de Yucatán*. Mérida, Talleres Gráficos Bassó, 1928, p. 4.

18 Carta de pésame escrita por la Junta Gubernativa de Yucatán a la Compañía Michael's House Cornhill, publicada en español, en el periódico *La Nueva Época*. Mérida, Yucatán, 2 de febrero de 1864, p. 3.



Rodulfo G. Cantón en las Oficinas de la Dirección General Ferrocarril Mérida-Peto

A partir de la muerte del señor Robinson, se formaron tres grupos que se disputaban el privilegio de la construcción del Ferrocarril a Progreso, Sisal o Celestún. Un primer grupo estaba integrado por productores, que tenían sus plantaciones en Motul, Mérida, Tixkokob y Temax, y por comerciantes del henequén,¹⁹ que querían la vía hacia Progreso. Al frente de él estaba el licenciado Rodulfo G. Cantón y Cámara, quien fundamentaba la corta distancia del puerto de Progreso y la zona productora de henequén, lo que ahorraría tiempo y dinero en lo fletes.²⁰ Apoyaba a este grupo el señor Juan Miguel Castro Martín, quien argumentaba que:

Sisal es un punto de cierta manera aislado, que sólo la protección de la capital lo ha hecho ser algo y que sin embargo no puede ser más. Progreso tiene a sus inmediaciones a barlovento y sotavento varias poblaciones interesantes productoras de la costa oriental. De Sisal a Hucumá es casi desierto. De Progreso a Mérida, sobre el camino hay 14 poblaciones de importancia y otras muchas a corta distancia, agricultoras de henequén, con cría de ganado vacuno, caballo, etc. [...]. Sisal dista de la capital 63,750 varas. Progreso únicamente 42,460 [...]. Para la conducción de nuestros frutos a Sisal por carros, necesitan estos hacer dos jornadas de un

19 Comunicación dirigida por el señor García Morales al excelentísimo señor Comisario Imperial de la Península de Yucatán, adjuntándoles una exposición de algunos comerciantes y agricultores de Motul pidiéndole a dicho comisario ratifique el privilegio que disfruta la Empresa del Ferrocarril de Mérida al punto de la costa llamado Progreso. Mérida, 1 de octubre de 1864, 2 fojas.

20 Véase *Documentos relativos al proyecto de un ferrocarril entre Mérida y Progreso*. Mérida, Imprenta de Rafael Pedrera, 1861.

día y dos de noche. Para conducirlos a Progreso lo verifican los mismos carros en solo una jornada de una noche, calcúlese la diferencia por valor de fletes de uno a otro punto, en un tiempo dado.²¹

El segundo grupo estuvo formado por comerciantes de la ciudad de Mérida que importaban sus productos por el puerto de Sisal. A ellos los representaba Felipe Ibarra Ortoll, comerciante, que tenía intereses fincados en dicho puerto, así como por los vecinos del mismo. Ibarra argumentaba que el ferrocarril Mérida-Sisal representaba rentabilidad a Yucatán, a la nación y al comercio de Mérida. Entre las utilidades a Yucatán consideraba: la conservación y aumento de valor de los edificios públicos; el ahorro del desembolso que le impondría la traslación de la aduana a Progreso; el aumento del valor de los terrenos pertenecientes al estado; y la conservación de una población ya establecida en Sisal, que se incrementaría hasta llegar a ser de importancia y al mismo tiempo podría ser empleada en la modernización del puerto.

Las ganancias a la nación serían las siguientes: se ahorraría el desembolso de una suma inútil en el traslado de la aduana al puerto de Progreso, aumentaría el valor de los terrenos nacionales de aquel partido. Para Mérida los beneficios a su comercio serían: el aumento del valor de las propiedades y almacenes que los comerciantes tenía en Sisal, y el ahorro del desembolso que implicaría levantar nuevos edificios en Progreso.²² Además, Ibarra Ortoll justificaba que la supresión del puerto de Sisal afectaría al comercio del Golfo de México, cuyo cabotaje representaba la tercera parte del movimiento marítimo general.²³

El tercer grupo estaba compuesto por terratenientes, la mayoría imperialistas, que eran encabezados por Manuel de Arrigunaga y Sabido.²⁴ Este grupo solicitó la construcción de la vía Mérida-Celestún. Sus opositores, en su mayoría liberales, no veían favorable que el puerto de altura se ubicará en Celestún, por estar localizado en el extremo occidental del estado de

Yucatán, casi en sus límites con el estado de Campeche, por lo que beneficiaría más a los comerciantes de esa ciudad que a los de Mérida.

Por fin, el 8 de febrero de 1864 el comisario imperial José Salazar Ilaregui otorgó al señor Manuel Arrigunaga la concesión de la vía Mérida-Celestún y la habilitación del puerto en este último lugar. Esta actitud del gobierno provocó la inconformidad de los hacendados yucatecos quienes lucharon hasta invalidarla. Esta vía nunca llegó a construirse, quedó en documentos oficiales debido a las protestas del pueblo yucateco, por considerar esta ruta la menos viable para el desarrollo del estado. Pero en la práctica este proyecto no fue más allá del trámite oficial, sin levantarse terracería ni colocarse ni un sólo durmiente.

Al restablecerse la República, Juan Miguel Castro logró obtener de la Diputación de Comercio la aprobación para la construcción de la aduana, y en septiembre de 1870 se contrató a los ingenieros Fermín Domingo y Antonio Cupul para empezar la construcción. La primera piedra fue colocada el día 16 de dicho mes, en presencia del gobernador, licenciado Manuel Cirerol, y el administrador de la aduana, Ricardo Molina Solís. Ese mismo año, el 1 de julio, el puerto fue declarado de altura y cabotaje. El 14 de octubre, el ministro de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República autorizó la construcción del muelle de Progreso, conforme a un plano y proyecto del ingeniero Olegario Cantón, y el 25 del mismo mes, el gobernador, Manuel Cirerol, dio a conocer el decreto de apertura del nuevo puerto.

Con el traslado de la aduana a Progreso se inició el camino carretero Mérida-Progreso y empezaron los trabajos del muelle. Para poblar el puerto de Progreso el gobierno del estado concedió un solar y 60 pesos a las primeras cien personas que solicitasen establecerse ahí. Fueron varias las familias que aprovecharon fincar su vivienda y que encontraron trabajo en las múltiples obras que se crearon: el muelle, las vías y la estación del ferrocarril.

En 1871, el gobierno expidió un decreto en el que se manifestaba el interés por la construcción del ferrocarril Mérida a Progreso y una subvención de 60 000 pesos a quien obtuviera la concesión. En este momento, la situación económica del estado daba un giro favorable, dada la explotación del henequén, lo que permitió que los agricultores y comerciantes lograran reunir 150 000 pesos para obtener la concesión.

El 20 de noviembre de 1873, un grupo de hombres de negocios de la ciudad de México, conocidos

21 Romeo Frías Bobadilla y Rubén Frías Bobadilla, *Progreso y su evolución 1840 a 1900*. Yucatán, Talleres Díaz Massa, 1957, p. 71.

22 Véase *El ferrocarril entre Mérida y Sisal. Un proyecto realizable*. Mérida, Imprenta de M. Aldana Rivas, mayo 25 de 1870.

23 *Idem*.

24 Hijo del capitán de marina mercante, Juan Bautista de Arrigunaga Muxica y Ana Sabido de Vargas y Biempica. Se casó con Faustina Gutiérrez y Estrada, hija del que fuera gobernador de Yucatán, de junio a agosto de 1837, Joaquín Gutiérrez y Estrada y de Faustina Estrada y Lambert, y sobrina del imperialista José María Gutiérrez y Estrada Encabezó, quien encabezó en el año de 1863 la comisión que ofreció en el castillo de Miramar a Maximiliano de Habsburgo el trono de México.

como el del grupo de Los Catorce,²⁵ aprovechándose de los adelantos ya logrados para la construcción del Ferrocarril Mérida-Progreso, solicitó el traspaso de la concesión: Entre ellos estaban los señores Ángel C. Lascurain, Esteban Benecke y Sebastián Camacho, representantes de la Compañía Mexicana Limitada de los Ferrocarriles Interoceánicos e Internacional; además de Antonio Mier y Celis, Pedro del Valle, Guillermo Barrón, Miguel Riel, Cayetano Rubio, Miguel Lizardi, Pío Bermejillo, David Ferguson, Carlos Phellix, Manuel Mendoza Cortina y José María Sada.²⁶ Este grupo, aunque logró la concesión, no pudo llevar a cabo la construcción por centrar sus intereses en el Ferrocarril Interoceánico.²⁷ El presidente Lerdo de Tejada declaró caduca la concesión.

José Rendón Peniche y el Ferrocarril Mérida-Progreso

José Rendón Peniche, liberal vinculado con el general Manuel Cepeda Peraza, ocupó los cargos de jefe de Hacienda, presidente del Ayuntamiento de Mérida y diputado federal. Cuando ocupó este último cargo en la ciudad de México hizo amistad con Pedro Contreras Elizalde,²⁸ y por él supo que la concesión del Ferrocarril Mérida-Progreso estaba vacante, y decidió solicitarla. La amistad de Contreras Elizalde con el licenciado Lerdo de Tejada influyó decisivamente para que se cediera la concesión a ambos, el 10 de abril de 1874. En el siguiente mes, Rendón Peniche viajó a Nueva York, para adquirir los primeros materiales de la vía férrea, y ahí conoció al señor Eduardo González Gutiérrez, con quien formó una sociedad de comerciantes y le sirvió de aval para solicitar un crédito por 30 000 dólares a una casa de Londres, para la adquisición de materia-

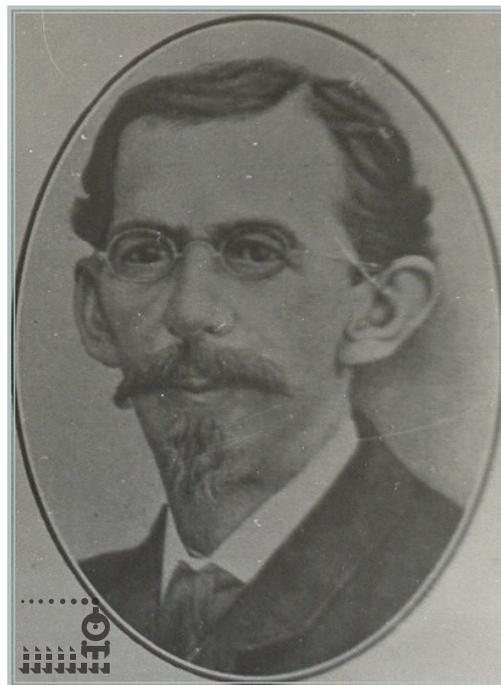
25 Nombre que se le dio a los socios de la Compañía Mexicana Limitada de los Ferrocarriles Interoceánicos e Internacional, por el número de sus integrantes.

26 Véase Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México. La República restaurada. Vida Económica*. México, Editorial Hermes, 1977.

27 Se inició la construcción en 1878, la línea unía el Golfo de México con el Pacífico y partía de la estación de San Lázaro, cubriendo la ruta ciudad de México-Puebla-Veracruz, y después partía hacia el Istmo de Tehuantepec, desde Coatzacoalcos hasta Salina Cruz. Era una línea de vía angosta.

28 Hombre muy culto, en París asistió a los cursos que impartió Augusto Comte en el Palais Royal y fue quien influyó en Gabino Barreda para que tomara cursos sobre el positivismo. Moisés González Navarro, "Los positivistas mexicanos en Francia", en *Historia Mexicana*, vol. IX, núm. 1, julio- septiembre, 1959, pp. 119-129. Participó en la elaboración y firmó el acta de la Constitución de 1857, como diputado representante del estado de Yucatán. Fue yerno del licenciado Benito Juárez, casado con Margarita Juárez Maza, el 20 de febrero de 1868. También fue hermano de María del Pilar Contreras y Elizalde, madre del médico, dramaturgo, poeta y novelista José Peón y Contreras (1843-1907).

les el camino de fierro.²⁹ Por otra parte, el gobierno del estado le concedió a la empresa el pago de una subvención en diez años, que representaban anualmente seis mil pesos anuales, y el establecimiento de una lotería para arbitrarse fondos. El 31 de marzo de 1875 se le adjudicaron en propiedad los terrenos de la plaza de Mejorada, para construir la estación del ferrocarril Mérida-Progreso.



José Rendón Peniche

El 1 de abril de 1875 se colocó el primer riel, en el espacio donde se construiría la estación de Mejorada, habiendo sido dicho riel previamente bendecido, por el ilustrísimo obispo de la Diócesis de Mérida, el doctor Leandro Rodríguez de la Gala. Apadrinaron el acto el gobernador de Yucatán, licenciado Eligio Ancona; el presidente de la Diputación de Comercio, Benito Aznar Cámara; el representante de los comerciantes, Manuel Dondé Cámara; y por parte de los hacendados henequeneros Juan Miguel Castro.³⁰ También estuvo presente el Consejo Administrativo de la Empresa, integrado por Francisco Zavala, presidente; licenciado José Font y Gutiérrez, vicepresidente; Augusto L. Peón y Peón, vocal primero; Juan Crassemann, vocal segundo;³¹ Alfredo Domínguez Peón, vocal tercero;

29 *La Revista de Mérida*. Mérida, Yucatán, 15 de septiembre de 1881.

30 Obispo del 22 junio de 1868 al 15 de febrero de 1887.

31 Comerciante y comisionista alemán, socio de J. Crassemann y Cía., dueño de la ferretería El Candado y fue quien trajo a Yucatán los primeros molinos de viento.

Felipe Ibarra Ortoll, tesorero y el licenciado Nicanor Rendón y Cárdenas, secretario.

El día de la inauguración abundaron los discursos. El primero que pasó a la tribuna fue Francisco Zavala, presidente del Consejo de Administración; le siguieron: Benito Aznar Pérez, presidente de la Diputación del Comercio; Manuel Dondé Cámara, hacendado y comerciante; Juan Miguel Castro, en representación de los hacendados; José Millet Hübbe, como apoderado de la sociedad La Unión; José Correa Canto, del Conservatorio Yucateco, y Joaquín Castillo Peraza, del Liceo de Mérida. Los artesanos de Mérida se encargaron de levantar un arco en honor a José Rendón Peniche y al ingeniero Vicente Méndez Echazarreta.³²

La construcción de la vía se llevó a cabo bajo la dirección del ingeniero Vicente Méndez Echazarreta, hijo del exgobernador Santiago Méndez Ibarra, quien construyó los primeros 12 kilómetros, tramo que comprendía de Mérida a Xcanatún. Durante varios meses el cruzamiento de la calle 50 con 57 y las cuerdas siguientes, de la 50 hacia el norte, estaban cubiertas de durmientes, escombros y trabajadores. El tendido de las vías se vio condicionado por las características físicas del espacio, que si bien favorecía que la zona noroeste fuera llana y de piedra calcárea, lo cual permitió la colocación de los durmientes sin necesidad de construir un terraplén, tenía el inconveniente de que la piedra era muy dura y se necesitaba mucha mano de obra. La construcción del tramo Mérida-Xcanatún tuvo varias dificultades por falta de dinero; las acciones que la compañía lanzó a la venta no cubrieron los primeros gastos, por lo que se buscaron fondos por otras vías. Pedro Contreras Elizalde se retiró fatigado por tantas contrariedades y el propio Méndez Echazarreta renunció. Terminado este tramo, la vía se puso al servicio al público, con tracción de mulas. La empresa contrató al ingeniero Olegario Molina Solís,³³ quien dirigió los trabajos durante los siguientes 24 kilómetros; es decir, de Xcanatún a Progreso. Fue auxiliado por el ingeniero Olegario G. Cantón y Cámara. El 2 de febrero de 1879 corrió la primera locomotora de vapor, llamada El Pato, la cual fue comprada al Ferrocarril Mexicano. Salió de Mérida a las 7.30 de la mañana.³⁴

³² Manuel Irabién Rosado, *op. cit.*, p. 13.

³³ *La Razón del Pueblo*. Mérida, Yucatán, 2 de abril de 1875, p. 3.

³⁴ Gabriel Ferrer de Mendiola, "Historia de las comunicaciones", en *Enciclopedia yucatanense*, vol. III. Mérida. Ediciones del Gobierno de Yucatán, 1977, pp. 507-626 y 546.



Progreso, Muelle Núm. 1

Para la década de 1880, las condiciones del puerto de Progreso ya habían cambiado. Los trabajos de infraestructura estaban avanzados, varios comerciantes habían fabricado sus casas comerciales, consignatarias y comisionistas y tenían bodegas para almacenar las mercancías de importación y exportación. Entre ellas, estaba la sucursal de la Casa Escalante e hijo, construida cerca del muelle, que contaba con una vía férrea de su negocio hasta éste; la Casa de Comisión Diego y Compañía, representantes de la Cía. Neoyorquina y Mexicana; la de Ibarra y Dondé, apoderado de Las Indias Orientales y del Pacífico, la de Rogelio G. Cantón, agente de Havre; y Hoffman y Domínguez, de la Steamship Line. El comercio se incrementó por el intercambio con los puertos del Golfo de México, Cuba y España; que demandaban carne salada, palo de tinte, derivados del algodón y henequén.

El 16 de septiembre de 1881 se inauguró la ruta Mérida-Progreso. El acto se llevó a cabo a las 9 de la mañana, y a las 10 en punto partió el tren con la locomotora La Guadalupe, que arrastró varias plataformas cargadas y un vagón de pasajeros, donde iba la comitiva encargada de la inauguración. Entre ellos viajaba el gobernador interino, el general Teodosio Canto. El tren llegó a las 12:15 a la estación de Progreso, donde se llevó a cabo la bienvenida y recepción con la que concluyó el evento. El jefe de estación, Anatolio García Cano, se hizo cargo de dar la bienvenida. Se mencionaron elogios por el esfuerzo del señor José Rendón Peniche, concesionario de la obra, y los poetas Javier Santamaría y Joaquín Castillo Peraza pronunciaron discursos en verso. La banda de música ejecutó alegres marchas.

De septiembre a octubre de 1881, los viajes a Progreso eran uno diario, después de descargar retornaba

a Mérida. El servicio de correos, que antes era transportado en carruajes los lunes, jueves y sábados, empezó hacerse por ferrocarril todos los días. Todo iba de maravillas para la Compañía del Ferrocarril Mérida-Progreso, hasta que en diciembre de 1881, tres meses después de inaugurado el ferrocarril, hubo dificultades con el Ayuntamiento, ya que la empresa construyó en el muelle una tercera vía a fin de facilitar las maniobras. El Ayuntamiento ordenó al jefe de estación que destruyese los rieles de la tercera vía, y dado que hizo caso omiso de la orden, la institución llevó a cabo la destrucción causando un revuelo que llegó hasta la capital.³⁵ Probablemente el incidente se debió a que tres meses antes de la inauguración, otra compañía, la del ferrocarril Mérida-Valladolid, con ramal a Progreso obtuvo la concesión y se convirtió en competidora.

La presencia de la línea del Ferrocarril Mérida-Progreso incrementó el valor de los terrenos del norte de la ciudad, al igual que el de las haciendas que se encontraban en la ruta. Por ejemplo, Olegario Molina adquirió la hacienda Sodzil; otros pusieron todo su esfuerzo para transformar las tierras del noroeste en plantíos de henequén, y adquirir maquinaria moderna para el desfibrado y plataformas para transportar la carga, y la construcción de rieles Decauville que unían sus haciendas con la vía del ferrocarril.

El ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso

El 2 de abril de 1880, el general Francisco Cantón Rosado obtuvo de la Secretaría de Fomento la concesión para explotar el Ferrocarril Mérida-Valladolid, la cual fue aprobada por el Congreso de la Unión el 15 de diciembre del mismo año, y por la Legislatura del Estado de Yucatán, el 31 de enero de 1881. El ferrocarril pasaba por las poblaciones de Tixkokob, Motul, Temax, Espita y Valladolid; es decir los municipios del norte, centro y parte del este del estado. El general Cantón, pensando en el beneficio de estas poblaciones con salida al puerto de Progreso, proyectó unir esta línea con un ramal a dicho puerto, que partiera de la estación de Conkal, pasara por Chixulub (pueblo) y de ahí se dirigiera a Progreso. El proyecto fue aprobado el 14 de junio de 1881.

El 5 de febrero de 1881, al final de la calle de Osorno,³⁶ se clavó el primer riel. El acto inició a las ocho y media de la mañana, con la bendición del primer riel por el párroco de Santa Ana, Pedro Sánchez López. Asistieron Rafael Castilla Echánove, Ignacio Magaloni,

Fabián Carrillo Suaste, Néstor Rubio Alpuche, Javier Santamaría y Apolinar García y García.³⁷ La estación fue construida en el barrio de la Mejorada, al oriente de la plaza principal, en el espacio que ocupa hoy la Casa del Pueblo,³⁸

Dirigió los trabajos de la vía el ingeniero Antonio Espinosa Rendón. Los primeros 16 kilómetros se terminaron el 5 de mayo de 1883, llegaban hasta Conkal. Apadrinaron el acto el gobernador Octavio Rosado, el jefe de armas, general Joaquín Téllez, Miguel Espinosa Rendón, Eulogio Duarte, Manuel Dondé Cámara, José María Ponce, Felipe Ibarra Ortoll, Policarpo Echánove, José Benigno Burgos y Pastor Rosado. Para este recorrido se usó la locomotora que se llamó Conkal. El ingeniero Espinosa Rendón trabajó hasta 1884, año en que deja la empresa a su sucesor, el ingeniero Mariano Brito Sansores.³⁹

El 4 de julio de 1886 se inaugura el ferrocarril de vía angosta que comunicaría los puntos de Chicxulub, Pueblo y Conkal, en un recorrido de 47 kilómetros hasta Mérida, pasando por la ciénaga. También un nuevo muelle, propiedad del general Francisco Cantón, quien construyó el ferrocarril de vía angosta.



Locomotora Conkal

La línea llegó a Temax, el 5 de mayo de 1897, y todavía se siguieron los trabajos hasta Tinún, donde llegó el 14 de octubre de 1904, y por fin a Valladolid, a fines de 1905, sin haberse terminado la estación de Valladolid. Con motivo de la llegada de Porfirio Díaz se puso un tren especial a disposición del general Cantón,

³⁷ *La Revista de Mérida*. Mérida, Yucatán, 7 de febrero de 1882.

³⁸ Ubicada en las calles 65 (con 48 y 50) núm. 434. Al construirse la estación central de ferrocarriles en 1920, el edificio fue abandonado. En 1926, el gobernador Álvaro Torre Díaz destinó el edificio para una nueva construcción, La Casa del Pueblo. Para ello convocó a un concurso en ese año, siendo el ganador el arquitecto italiano Ángel Bachini (1861-1948). El edificio fue terminado el 1 de mayo de 1928.

³⁹ Ocupó el trabajo hasta 1902.

³⁵ *El Monitor Republicano*. México, D. F., 6 de enero de 1882.

³⁶ Actualmente corresponden a las calles 47 y 48.

que salió de Valladolid el 3 de febrero de 1906, a las 3.45 p.m., y que salió para Mérida al día siguiente con los invitados que fue a recoger. No fue sino hasta el 4 de mayo de dicho año cuando se abrió al tráfico esta línea, presidiendo la ceremonia el gobernador Olegario Molina.

El ferrocarril Mérida-Valladolid tuvo por superintendentes a los licenciados Francisco Cantón Rosado, Delio Moreno Cantón, Néstor Rubio Alpuche, como maquinista a Carlos Castro Morales y como conductor a Felipe Carrillo Puerto.⁴⁰ Estos dos últimos fueron gobernadores de Yucatán de 1918 a 1920 y de 1922 a 1924, respectivamente.

A pesar de que el sistema ferroviario de Yucatán se extendió por la zona henequenera, se construyeron dos líneas más, la de Mérida a Peto, que más tarde se pensó extender con el nombre de Sudorientales, hasta Vigía Chico, Quintana Roo; y la de Mérida a Campeche. La construcción de la primera perseguía un doble interés: controlar los levantamientos indígenas y reprobando los sitios abandonados a causa de la Guerra de Castas. El segundo abarcaba algunos municipios con plantaciones de henequén, y pretendía limar las asperezas con el vecino estado, ya que el puerto de Campeche había sido desplazado por completo por el de Progreso, y los comerciantes campechanos tenían interés de acceder al ferrocarril para obtener productos de importación.



Locomotora Núm. 10 G. Cantón del Ferrocarril Mérida a Peto

La élite henequenera y el control de los ferrocarriles

A fines del siglo XIX se formaron dos grupos de hacendados henequeneros que tenían interés por controlar las vías férreas: el grupo de Eusebio Escalante

Bates y el de Olegario Molina Solís. Al primer grupo pertenecían, además de Escalante Bates, Carlos Peón Machado, Pedro Peón Contreras, Nicolás y Eusebio Escalante Peón, Raimundo Cámara, Alfredo Domínguez, entre otros. Escalante Bates era dueño de la Casa Escalante e Hijo, exportadora vinculada a la casa neoyorquina Thebaud Brothers, que compraba la fibra de henequén. Además este grupo poseía acciones en la Compañía Comercial del Cuyo y Anexas, que se dedicaba a la explotación de la madera, sal, palo de tinte, ganado y maíz; en la Compañía Harinera del Sudeste; en el Banco Mercantil de Yucatán; la Compañía de Tranvías de Mérida, S. A. y en la Agencia Comercial S. en C., que era la sucursal de la Casa Escalante e Hijo, en el muelle de Progreso. En 1902, este grupo poseía las siguientes líneas del ferrocarril: Mérida a Valladolid, con ramal a Progreso; Mérida a Campeche, con ramales a Hunucmá y Muna, y los ferrocarriles de los "Muelles y Almacenes de Comercio", en Progreso.

El grupo Molinista, cuyo líder era Olegario Molina Solís, estaba integrado por sus yernos Avelino Montes y Rogelio Suárez, su hermano Demetrio Molina, los señores Agustín Vales, Ernesto de Regil, Alberto García Fajardo, Perfecto Bolio, entre otros. Molina Solís, como se mencionó antes, fue ingeniero en el ferrocarril Mérida-Progreso, y superintendente del mismo. Su importante rol dentro de la compañía ferrocarrilera le permitió una participación aliada con Rendón Peniche en una compañía de importación-exportación. Se puede decir que fue su introducción hacia el comercio henequenero.

En 1907, Molina Solís adquirió las líneas Mérida-Progreso y Mérida-Izamal-Sotuta de Rendón Peniche y con ellos formó la Compañía de los FFCC de Mérida a Progreso, Izamal y Sotuta. Ese mismo año fundó la casa Exportadora O. Molina y Compañía, que trabajaba para la Amsinck & Co., de Nueva York, mismos que le proporcionaron maquinaria y capital para el henequén. Fue accionista de la Compañía del Ferrocarril, Muelles y Almacenes de Progreso, S. A., creada el año de 1899 con el objeto de controlar la exportación en Progreso. Se inició con un capital social de 660 000 pesos y en 1900 se incrementó a 1 500 000 pesos.

En 1900 fue accionista de la Compañía de los FFCC Sudorientales de Yucatán, S. A., creada por el grupo conocido con el nombre de Científicos, vinculados directamente al régimen porfirista. Entre ellos se encontraban: el licenciado Joaquín Casasús, presidente del Congreso (1895-1903), y consejero de Southern Pacific Railways Co.; el licenciado Justo Sierra Méndez, ministro de Educación; Rosendo Pineda, subse-

40 Gabriel Ferrer de Mendiola, *op. cit.*, pp. 558-559.

cretrario de Relaciones Exteriores y consejero de la Panamerican Rail-Way; Enrique Creel, ministro de Relaciones Exteriores. Además, Molina Solís fue miembro del Consejo del Banco Yucateco durante 12 años, gobernador del estado de Yucatán de 1902 a 1906 y secretario de Fomento de 1906 a 1911.

En 1900 la guerra entre España y Filipinas propició que el precio de la fibra yucateca se elevara, ya que la fibra de Manila desapareció en el mercado y sus compradores, los estadounidenses, se vieron obligados a comprar exclusivamente la producción de Yucatán. Este hecho produjo profundos cambios en la economía de los especuladores de la fibra. Muchos llegaron a amasar grandes fortunas.

En el año de 1902 cambia la política económica del henequén. El *trust* International Harvester Co., integrado por McComick Machine Co.; Deering Harvester Co.; Plano manufacturing Co.; Warder, Bushnell & Clessner Co.; y Milwaukee Harvester Co., tenía como objetivo ejercer el monopolio de la producción henequenera. Este *trust* controlaba la venta de máquinas segadores de trigo y el hilo de engavillar, a los agricultores estadounidenses. Ese mismo año Molina Solís celebró un acuerdo con la International Harvester Co. para deprimir el precio de la fibra, y el *trust* se comprometió con la Peabody y Urcelay, ambos exportadores de henequén, a no pagar precios más altos que los proporcionados por Molina Solís; y éste último tenía la misión de inducir a la Casa Escalante e Hijo a cooperar y en caso de no llegar a un acuerdo la International Harvester Co. trataría directamente con ella.⁴¹

Ese mismo año Molina propuso la fusión de los ferrocarriles que poseía cada grupo para formar la Compañía Consolidada de los Ferrocarriles, Muelles y Almacenes de Yucatán, S. A. Más tarde, el 1 de noviembre de 1902, la sociedad cambió de denominación por la de Ferrocarriles Unidos de Yucatán. El fundamento de la fusión, según Molina Solís, fue para evitar la competencia entre las compañías ferrocarrileras sobre la tarifa de los fletes entre los ferrocarriles de Mérida-Progreso, con ramal a Izamal,⁴² y el de Mérida-Valladolid.

Las compañías que entraron en la consolidación fueron las siguientes: la Compañía Constructora del Muelle Fiscal de Progreso, S. A.; la Compañía del Fe-

rocarril de Mérida-Valladolid, con ramal a Progreso; la Compañía Peninsular, A. C.; la Compañía de los FFCC de Mérida-Progreso, con ramal a Izamal, y la Compañía de Muelles y Almacenes de Progreso, S. A. El capital social fue de 23 millones de pesos. El grupo de Escalante Bates aportó 14 766 743.64 pesos que representaban 65 % del monto total, y el grupo de Molina Solís la cantidad de 8 233 256.36, equivalentes al 47.6 %.⁴³

En el primer consejo de administración el grupo de Escalante quedó con el dominio de la empresa: Carlos Peón Escalante, como presidente; Eusebio Escalante Bates, como vicepresidente; Nicolás Escalante Peón como secretario. En segundo plano quedó Molina. En 1907, quiebra la Casa Escalante e Hijo, y las acciones del grupo escalantista de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán y las del Banco Peninsular las adquirió la Casa Avelino Montes, S. en C.; que fuera antes la Casa O. Molina y Cía, que en 1906 cambió su denominación debido a que Olegario Molina fue invitado por el presidente Díaz a formar parte de su gabinete como ministro de Fomento.

El 31 de agosto de 1907, el grupo de Molina tomó el Consejo de Administración, que fue integrado de la siguiente manera: José Trinidad Molina Solís, como presidente; Joaquín Peón, como vicepresidente; el licenciado Julián Aznar, como secretario, Pedro Peón de Regil, Avelino Montes, Aurelio Portuondo, Manuel Espinosa y Vicente Solís Peón, como vocales. Durante la administración molinista se adquiere el Ferrocarril de Mérida a Peto, en 2 100 000 pesos, obteniendo de esa manera este grupo la administración total de la red ferroviaria del estado de Yucatán. En el puerto de Progreso suspendieron los muelles pequeños, debido a que les resultaban innecesarias por tener el monopolio exclusivo de la exportación. El grupo molinista controló los ferrocarriles hasta la llegada del general Salvador Alvarado, quien incauta la empresa quedando bajo la denominación de Ferrocarriles Constitucionalistas de Yucatán.

Conclusiones

La presencia del ferrocarril en Yucatán propició el auge del henequén, basada por el modelo agroexportador, momento de la temprana economía industrial. En términos cuantitativos generó un movimiento marítimo en Progreso muy intenso. Barcos de todas partes del mundo amanecían diariamente en él, y en su mayoría

41 Gonzalo Cámara Zavala, "Historia de la industria henequenera hasta 1911", en *Enciclopedia Yucatanense*, vol. III. Mérida, Ediciones del Gobierno de Yucatán, 1977, pp. 657-787 y 709.

42 El 12 de mayo de 1887 Olegario Molina compra los ferrocarriles de Mérida a Progreso e Izamal y Sotuta a José Rendón Peniche y forma con ellos la Compañía de los Ferrocarriles de Mérida a Progreso y la de Mérida-Izamal-Sotuta. El 3 de junio de 1890 la empresa queda eximida de la obligación de construir la línea a Sotuta y quedó reducida la línea de Mérida-Izamal.

43 Archivo Notarial del Estado de Yucatán, Notario público Maximiano Canto, Escritura de fusión de los ferrocarriles de Yucatán, 1° de noviembre de 1902.

tenían que esperar turno para atracar. Los almacenes resultaron insuficientes para albergar la mercancía que se recibía. Se veían escenas constantemente de carga amontonada en las plazuelas y calles mientras se les enviaba a su destino.

El impacto del ferrocarril sobre el espacio fue importante. Su presencia modificó el paisaje yucateco, sobre todo porque propició la siembra extensiva del henequén. En cuanto al paisaje, la presencia de las estaciones ferroviarias en el campo no afectó el paisaje, ya que éstas fueron construidas al estilo maya, es decir, con techo de paja, y servían de lugar de espera y oficina del jefe y su auxiliar.

A diferencia de los ferrocarriles del resto del país, los de Yucatán fueron construidos con capital local y administrados por yucatecos. Al capital estadounidense no le interesó invertir por no existir minerales que explotar en el subsuelo de la península; en cambio, sí lo hizo en el norte del país, donde la inversión en las minas requería de las vías férreas para trasladar los minerales a Estados Unidos. Por otra parte, el gobierno mexicano otorgaba la propiedad de las tierras donde se ubicaban las minas.

Antes de finalizar el siglo el puerto de Progreso contaba con cuatro muelles: Fiscal, Cantón, Otero o Agencia Comercial y Rotger. Operaba además en el muelle un tren de alijos compuestos por 15 canoas de 20 a 100 toneladas de desplazamiento, dos lanchas de hierro de 35 a 125 toneladas que pertenecían al señor José G. Escalante Lara; una lancha de 32 toneladas de la señora Rosa Patrón de Escalante; tres canoas de los señores Francisco Patrón M. y Antonio Rodríguez Guerra y seis canoas propiedad oficial, equipo con el que se podía alijar cinco mil toneladas o diez mil pacas de henequén.

En suma, los ferrocarriles en Yucatán estaban íntimamente vinculados a la producción del henequén, el auge de éste último no sólo les permitió financiar la construcción de vías, sino crear élites oligarcas, formadas por grupos de funcionarios públicos y personas estrechamente ligadas a éstos y a empresas extranjeras. Los integrantes de estos grupos, además de ser grandes terratenientes, participaban en la banca, la industria, el comercio y en otras actividades económicas. Las competencias existentes entre la élite henequenera aparenta ser un conflicto interno, pero en realidad expresa los intereses de las compañías extranjeras por el control monopólico del henequén y como consecuencia del ferrocarril.

Los ferrocarriles: proyectos y compañías en Jalisco

Miguel Ángel Medina García

Las palabras *Orden* y *Progreso* nacieron de los más opuestos programas, grupos y clases, y llegaron a producir los más contradictorios efectos. Pero el siglo XIX no se comprende sin esas palabras, como no se comprenden las palabras sin los grupos sociales que las defendieron.

Pablo González Casanova¹

I. El primer ferrocarril en México

La primera concesión para la construcción de un ferrocarril en México fue entregada a Francisco de Arrillaga en 1837, cuando Anastasio Bustamente gobernaba el país. Con esta concesión se pretendía comunicar al puerto de Veracruz con la ciudad de México, pero caducó sin que se hubiera podido construir un solo kilómetro, a pesar de lo cual se considera un logro importante para su tiempo, ya que sólo habían pasado doce años desde que se inaugurara el primer camino de fierro en el mundo, entre Stockton y Darlington, y tres del de Liverpool a Manchester, en Inglaterra.² John Gresham Chapman y Sergio Ortiz Hernán opinan que el fracaso de este primer intento se debió a tres motivos principales. En primer lugar a que el contrato fue realizado de manera apresurada; en segundo, a que el gobierno no tenía claridad sobre las disposiciones que debía contener dicho contrato, y el tercero, a la falta de realismo que existió en la propuesta, pues no se tomaron en serio los distintos factores de costo y los obstáculos orográficos existentes. Sin embargo, esta concesión cimentó las bases para futuras construcciones ferroviarias en México.

Después del primer ensayo y hasta la restauración de la República se otorgaron un sinnúmero de concesiones, las cuales no lograron concretarse. No fue sino hasta

¹ Pablo González Casanova, *Una utopía de América*. México, El Colegio de México, 1953, p. 20.

² Francisco R. Calderón, "Los ferrocarriles", en Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México. El porfiriato. La vida económica*. México, Editorial Hermes, 1973, p. 614.

1867 cuando comenzó el verdadero desarrollo de los ferrocarriles en México. Los gobiernos liberales pretendían fortalecer el mercado interno y el comercio con otros países, en especial con Estados Unidos, país que durante este tiempo comenzó a surgir como potencia económica mundial. A partir de entonces, los intereses de Estados Unidos en México “se dirigen a proyectos ferroviarios de expansión de la red norteamericana y a la introducción de capitales en empresas mineras”.³ La necesidad que tenía Estados Unidos de participar en el mercado mexicano lo hizo entrar en competencia con las potencias europeas que operaban aquí.

Cuando Benito Juárez regresa a la presidencia de la República le otorga un nuevo impulso al tendido ferroviario, bajo la consideración de que con esta alternativa de comunicación finalmente México alcanzaría el progreso económico. Además, el propio hecho de que hubiera fracasado la mayoría de los intentos por construir vías férreas hasta entonces exacerbó el deseo de acometerlos. Había la creencia de que los fracasos anteriores se habían debido a las guerras que ahuyentaron la confianza de los inversionistas extranjeros, y a que las concesiones habían sido entregadas a empresarios de escasos recursos o de pocos escrúpulos.⁴ Esto explica el hecho de que a la empresa encargada de la construcción del ferrocarril de México a Veracruz, que había estado vinculada al gobierno imperialista, en lugar de castigarla recibió una nueva concesión a partir de la cual tuvo muchas más ventajas que antes, lo cual suscitó una tempestad de discusiones en el Congreso y la prensa.⁵

Después de haber pasado por muchos problemas, finalmente el 1 de enero de 1873, bajo el gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada, se inaugura la histórica línea del Ferrocarril Mexicano, que unía la capital del país con el puerto de Veracruz.

II. Jalisco y la vía interoceánica

a. Proyectos desde el Centro

Desde la primera concesión otorgada a Francisco de Arrillaga en 1837 se contempló la posibilidad de construir una línea férrea interoceánica que comunicara al puerto de Veracruz con el de San Blas, pasando por las ciudades de México, León y Guadalajara.⁶ Según

3 Paolo Riguzzi, “México, Estados Unidos y Gran Bretaña, 1867-1910: una difícil relación triangular”, en *Historia Mexicana*, vol. XLI, núm. 3. México, El Colegio de México, enero-marzo 1992, p. 370.

4 Calderón, *op. cit.*, p. 613.

5 *Ibid.*, pp. 622-624.

6 Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*. t. I. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1974, p. 58.

de Arrillaga, este trayecto permitiría que “la ciudad de México, situada a mitad del camino entre el Atlántico y el Pacífico, y comunicada con las principales poblaciones del interior, se constituirá en el emporio de los intercambios entre Europa y Asia y con el resto del país”.⁷ Otro intento en ese sentido, fue el de los hermanos Manuel y Antonio Escandón, quienes en 1856 obtuvieron un contrato y el privilegio exclusivo para construir y explotar un ferrocarril que iría de Veracruz a Acapulco, pasando por la capital del país. Además, al igual que lo habían hecho con sus compañías de diligencias, pretendían llevar su línea férrea hasta el Pacífico en el occidente mexicano, lugar en el que, como nos lo explica Margarita Urías Hermosillo, Manuel ya había hecho varias inversiones importantes desde finales de la década de 1840.

[...] Manuel Escandón [...] por el camino que conducía a Guadalajara y los que iban hacia el norte del país, podía movilizar la sal que producían las salinas de Zacoalco, Sayula y Atoyac, que había comprado al gobierno en subasta pública en 1839. Además, podía vender los textiles de contrabando y los que producía en su fábrica “La Escoba”. Asociado con Guillermo Barron, cónsul inglés en San Blas por varios años, dominaba el contrabando en la zona, se decía públicamente; también se denunció que utilizaban sus fábricas “La Escoba” de Escandón y “Jauja” de Barron, para introducir mantas inglesas, las cuales eran vendidas como nacionales.⁸

Para tales fines, los Escandón mediante Sotero Prieto, representante de su compañía en Guadalajara, enviaron al agente del Ministerio de Fomento en esta ciudad, Tomás Brizuela, un ejemplar de su proyecto, así como de los estatutos aprobados por el gobierno, a fin de que los reprodujera y los distribuyera entre la población jalisciense, a fin de ganar su interés en la adquisición de acciones de su compañía ferroviaria. Sin embargo, Brizuela argumentó que un buen número de comerciantes y propietarios jaliscienses tenían muy poca relación con aquella zona del país, y sugirió que se construyera primeramente:

[...] un tramo de ferrocarril en la gran llanura en que está situada Guadalajara, partiendo de ésta al Oriente hasta encontrar el río grande de Toluatlán en el puente, cuya distancia de siete leguas es sumamente plana..., el costo de esa construcción no debe ser excesivo... y el tránsito de personas y efectos puede

7 *Ibid.*, p. 61.

8 Margarita Urías Hermosillo, “Manuel Escandón: de las diligencias al ferrocarril 1833-1862”, en Ciro Cardoso, coord., *Formación y desarrollo de la burguesía en México. Siglo XIX*. México, Siglo XXI, 1987, p. 44.

calcularse diariamente en 500 personas y 2,000 bultos siendo esa la entrada general de víveres para Guadalajara [...] Por el rumbo del Poniente camino de Tepic, se pueden construir otras seis leguas de caminos de fierro hasta la Venta del Astillero [...] Ese rumbo, a más de ser la salida general para Tepic, San Blas, Sinaloa y Sonora, es otra de las entradas de víveres de todos los pueblos de la barranca del río grande para Guadalajara [...] Debiendo la empresa del Sr. Escandón construir el camino de fierro desde México hasta San Blas pasando por Guadalajara, la única manera de hacerlo, en mi concepto, es construir primero los tramos inmediatos a las poblaciones de más recursos, para explotarlos inmediatamente y ayudarse con ellos para la construcción en lugares despoblados [...] De esta manera, pronto se reunirían accionistas para extender la línea hasta Guanajuato, México y Puebla [...]»⁹

Pese a los esfuerzos de la compañía de los Escandón, los trabajos fueron detenidos. Primeramente porque en 1862 murió Manuel y después porque el país fue intervenido por los franceses. Una vez ocupado el país e impuesto el gobierno imperial bajo el mando de Maximiliano, Antonio Escandón se inclinó de manera abierta por la causa imperialista, e incluso formó parte de la comitiva que trajo a Maximiliano a México.¹⁰ De esta manera, aunque continuaron con el proyecto de ferrocarril México-Veracruz, el de la vía interoceánica ya no fue contemplado.

Durante el régimen de Maximiliano, además de haberse dado impulso al Ferrocarril Imperial (México-Veracruz) se otorgaron otras concesiones para la construcción de varias líneas férreas, entre las que destaca la entregada en 1866 a los señores Numa Dousedebes, Julio Ziegler y Ramón Zangronis, para construir un ferrocarril que corriera de la ciudad de Puebla a un punto de las costas del océano Pacífico. A Zangronis, un año antes se le había entregado otra concesión para un ferrocarril que iría de Veracruz a Puebla, para así unir ambas líneas y lograr la anhelada comunicación interoceánica. Sin embargo, tras la caída de Maximiliano, las concesiones que habían sido entregadas durante su periodo quedaron sin efectos.

En 1870, ya bajo el gobierno de Juárez, se expidió una concesión mediante la cual se autorizaba a los señores Smith, Brennan y Richards para construir un ferrocarril que partiera de un punto entre las barras de Tecolutla y Tampico, en el Golfo de México, y terminara en otro situado entre Zacatula y San Blas, en el Pacífico, pasando por la ciudad de México. Dicha concesión

fue traspasada en el año de 1871 al general estadounidense William S. Rosencrans, quien era representante de la compañía Union Contract.¹¹ Posteriormente, por sugerencia del general Palmer, administrador de la compañía, Rosencrans, se modificó el contrato y se solicitaron cambios en lo que se refiere al monto de la subvención y dirección de la línea, pues se pedía que se construyera un ramal a la frontera norte, para el que no se pedía subsidio. Tal modificación acarreó muchos detractores dentro del propio gobierno, debido al temor latente de una nueva invasión estadounidense. Pese a todo, la concesión siguió vigente, pero se declaró caduca en mayo de 1873, por incumplimiento en la entrega de la fianza por parte del concesionario.

Otra concesión parecida a la de Rosencrans y que de igual manera pretendía tanto la comunicación interoceánica como hacia la frontera con Estados Unidos, fue la que se entregó en 1873 a la compañía del Ferrocarril Internacional Mexicano, que tenía como apoderado a Edward Lee Plumb. En el contrato de esta concesión se especificaba que la línea interoceánica comenzaría en la capital del país y terminaría en San Blas u otro punto en el Pacífico entre Mazatlán y Manzanillo. La línea del norte partiría de Lagos, en Jalisco y atravesaría los estados de San Luis Potosí, Coahuila y Nuevo León. Sin embargo, ya sea por una cosa o por otra, dicha empresa también fracasó.

A finales de 1873 y después de los sonados fracasos de las empresas estadounidenses, el gobierno mexicano optó por otorgar un contrato a una compañía formada por capitalistas nacionales, llamada Compañía Mexicana Limitada, mejor conocida como "Compañía de los Catorce".¹² Co ella se pretendía establecer un ferrocarril interoceánico e internacional, pero la falta de experiencia y de capital dio como resultado que la concesión caducara irreversiblemente unos meses después.

Hubo que esperar al arribo de Porfirio Díaz a la presidencia de México para que el tendido ferroviario tuviera un nuevo aliento. A partir de ese momento, si bien es cierto que se dieron mayores facilidades y más apoyo a los concesionarios, también hubo una mayor exigencia por parte del gobierno en lo que se refiere al cumplimiento de las obligaciones contraídas por los contratantes. La política ferroviaria no cambió mucho con respecto a los anteriores gobiernos, pero se pusieron en práctica nuevos métodos que a la postre darían muy buenos resultados. Por ejemplo, las empre-

9 *El País*, t. IV, núm. 237. Madrid, 23 de septiembre de 1861, p.1.

10 Sergio Ortiz Hernán, *op. cit.*, p. 59.

11 Vicente Fuentes Díaz, *El problema ferrocarrilero de México*. México, edición del autor, 1951, p. 19.

12 Calderón, *op. cit.*, p. 735.

sas serían siempre mexicanas, aunque sus miembros y capital fueran extranjeros. También se entregarían concesiones a entidades federativas en términos muy favorables, para construir dentro de sus respectivos territorios líneas de carácter local, que más tarde, unidas y articuladas entre sí, podrían constituir todo un sistema. Además, se pensaba que una vez que se unieran estas líneas se estimularía el desarrollo de un mercado regional y conforme fuera avanzando el tendido ferroviario podría el país insertarse en un mercado nacional e internacional. Con las nuevas políticas en la materia, varios gobiernos estatales se dieron a la tarea de emprender ese tipo de empresas, sobre todo, con la idea de persuadir a capitalistas locales y extranjeros para que invirtieran en ellas.

b. Proyectos desde Jalisco

Hasta esas fechas, en Jalisco sólo a través de la prensa se había especulado sobre la posibilidad de implementar una vía férrea interoceánica que pasara por el estado. Todas las concesiones que se habían proyectado desde 1837, así como las que se contemplaban hacia inicios de la década de 1870, fueron proyectadas desde el centro del país o en el extranjero. Ningún empresario tapatío ni tampoco el gobierno local habían hecho esfuerzo alguno por apoyar alguna empresa de este tipo.

Fue hasta noviembre de 1877, después de que varias entidades ya habían celebrado algunos contratos con el gobierno federal para construir ferrovías, cuando el gobierno local, en un intento por seguir este ejemplo, publicó una circular en la que convocó a la sociedad en general a celebrar una reunión en la que se trataría de organizar una compañía para la construcción de una vía férrea, que partiera de algún punto de la costa del Pacífico, llegara a Guadalajara, con la idea de “promover después su continuación a la ciudad de León, para unirla con la que viene de los Estados del Este de la República”.¹³ Con ello, el gobierno y la sociedad de Jalisco respondían, en cierta manera, a las nuevas políticas ferroviarias impulsadas por el gobierno porfirista. Sin embargo, a sabiendas de lo que ya había sucedido con anteriores proyectos, la “Sociedad Las Clases Productoras” publicó una nota en su periódico semanal, en la que hablaba de dicha convocatoria y recomendaba lo siguiente: “[...] mucho debe agradecerse que el gobierno tome interés en las mejoras materiales, pero es necesario repetir que debemos sujetarnos á lo posible,

pues de otro modo sólo conseguiremos que el pueblo pierda por completo la fe, mirando que no se lleva a término lo que se emprende”.¹⁴

Además, proponían “hacer caminos de fierro de poco costo y entre muchos” y que los grandes proyectos se los dejaran a las compañías de capital extranjero. Al parecer las recomendaciones hechas por “Las Clases Productoras” no fueron escuchadas, ya que el 28 de febrero de 1878, Enrique Pazos, en representación del gobierno del estado, firmó con Vicente Riva Palacio, secretario de Fomento, la primera concesión para la construcción de un ferrocarril en Jalisco. En dicho contrato se pretendía construir una línea que corriera entre las ciudades de Lagos, Guadalajara y San Blas, o cualquier otro punto de la costa del Pacífico, a reserva de extenderla posteriormente a las ciudades de León y Colima, respectivamente. El gobierno federal, por su parte, se comprometía a dar a la compañía que se organizara para tal efecto una subvención de 8 000 pesos por kilómetro construido y el derecho de importar, libre de impuestos, todo el material necesario para hacerla posible.¹⁵ No conforme con esto, el 28 de marzo de ese mismo año, el gobierno de Jalisco, junto a los de San Luis Potosí, Zacatecas y Aguascalientes, firmó otro contrato con la Federación, en el que se comprometían a construir una línea férrea que pasara por las capitales de dichas entidades y por Lagos.¹⁶

No obstante el ímpetu mostrado, el gobierno de Jalisco no logró siquiera dar forma a una compañía, mucho menos reunir el capital necesario para su construcción. Como bien lo había predicho la sociedad “Las Clases Productoras”, la obra nunca fue iniciada y las concesiones caducaron. El gobernador del estado, Jesús L. Camarena, en su informe presentado en febrero de 1879, se lamentaba de la poca respuesta que se había tenido por parte de los capitalistas locales para la formación de alguna compañía que se encargara de la construcción de dichos ferrocarriles:

Los esfuerzos del Ejecutivo tuvieron, sin embargo, que estrellarse contra ese espíritu de apatía y de desconfianza en el porvenir, que hace que nuestros capitalistas se resistan a emprender algo nuevo en que de algún modo se comprometan sus riquezas. A esto es a lo que principalmente atribuye la falta de éxito que hasta hoy han tenido los esfuerzos del Gobierno para realizar empresa tan importante, y de ningún modo a la falta de capitales en el Estado capaces de ejecutar el proyecto [...] Los términos

13 *Colección de los decretos, circulares y órdenes de los Poderes Legislativo y Ejecutivo del Estado de Jalisco*, t. VI. Guadalajara, Congreso del Estado de Jalisco, 1982, pp. 583-583.

14 *Las Clases Productoras*, núm. 5, t. 1. Guadalajara, 2 de diciembre de 1877, p. 1.

15 AHEJ. F-5, 28 de febrero de 1878.

16 Calderón, *op. cit.*, pp. 496-497.

en ambas concesiones expiraron por esto sin que aquellos se aprovecharan en ningún sentido, quedando sólo la esperanza de que se obtenga la revalidación, cuando alguna compañía o empresario extranjero ofrezca llevar a cabo la construcción de ambas vías.¹⁷

Con la llegada de Manuel González a la presidencia del país, se dio un gran auge ferroviario debido a la llegada de grandes compañías estadounidenses. Las concesiones más importantes entregadas durante este tiempo fueron sin duda las que pretendían dotar al país de vías internacionales e interoceánicas. Entre las que destacaron se pueden mencionar principalmente la del Ferrocarril Central Mexicano y la de la Compañía Constructora Nacional. El gobierno mexicano se vio obligado a contratar a estas empresas porque simplemente ya no podía esperar a que algún proyecto con capital nacional tuviera éxito en gran escala, ya que hasta ese momento, con excepción de la línea del ferrocarril México- Veracruz, sólo se habían logrado construir pequeños tramos de vía en diferentes partes del país, mismos que además corrían el peligro de quedar aislados.¹⁸

III. Compañía del Ferrocarril Central Mexicano

A principios del año de 1880, varios empresarios de Boston, que eran dueños de la compañía ferrocarrilera Atchison, Topeka and Santa Fe, en su afán por extender sus vías allende la frontera de Estados Unidos, se organizaron para constituir una nueva empresa a la que llamaron Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano. Esta nueva compañía tenía como objetivo construir una vía que saliera de la ciudad de México y llegara a la frontera de Texas, con ramales a Salvatierra, Dolores Hidalgo, Guadalajara, San Luis Potosí y un punto de la costa del Pacífico.¹⁹

La solicitud de concesión fue presentada al gobierno mexicano por conducto de Manuel María de Zamacona, ministro de México en Washington, pero para ahorrar tiempo, se prefirió optar por traspasarle la concesión ya caduca que tiempo atrás, en diciembre de 1874, se había entregado a Sebastián Camacho para construir un camino de fierro entre México y León. Dicha concesión al ser entregada a la compañía estadounidense fue modificada de manera sustancial. Las modificaciones en cuestión especificaban que la vía se prolongaría hasta Paso del Norte (Ciudad Juárez), con

ramales a Guadalajara y San Luis Potosí. Además, podría extenderse hasta la costa del Pacífico vía el ramal a Guadalajara y a Nuevo Laredo mediante el de San Luis.²⁰

La concesión fue aprobada por el Congreso el 8 de septiembre de 1880, pero los trabajos ya habían comenzado meses antes. Con la firma del contrato el gobierno se comprometió a entregar a la compañía la cantidad de 9 500 pesos por kilómetro construido, y se le otorgó un plazo de dos años para la terminación del tramo de México a León. Se estableció que una vez concluido el plazo se darían cinco años para terminar la línea al Pacífico y ocho para la de Paso del Norte.

En Jalisco, la noticia de que el Ferrocarril Central Mexicano tenía proyectado en su concesión tender una línea de México al Pacífico que pasara por Guadalajara fue recibida con gran entusiasmo por amplios sectores de la sociedad. Sin embargo, el hecho de que en el mencionado proyecto no se especificara aún la ruta que seguiría la línea con rumbo al Pacífico, ni se determinara a qué puerto llegaría comenzó a causar cierta preocupación entre algunos intelectuales y comerciantes locales. En febrero de 1881, el ingeniero Mariano Bárcena publicó un pequeño opúsculo llamado "Los Ferrocarriles Mexicanos", en el que además de resumir lo que hasta entonces había sido la industria ferrocarrilera en México,²¹ proponía varias rutas por las cuales el Central Mexicano podría llevar sus vías al Pacífico. La primera opción era el puerto de San Blas. Si era ésta la ruta elegida, comentaba Bárcena, los beneficios tanto en la agricultura como en la minería serían los siguientes:

[...] la línea partiría de Guadalajara al Occidente aprovechando los cereales, azúcares, café, aguardiente, vino mezcal, etc., que se producen tanto en las cercanías de Guadalajara, como en los ricos terrenos de los valles de Ameca, Ahualulco, Etzatlán, Tequila y Magdalena [...], además, la producción agrícola se aumentará notablemente en esa zona... De Guadalajara hacia el Pacífico se hallan distritos mineros de mucha importancia. Se encuentran a poca distancia los de Ameca, Etzatlán, Hostotipaquillo. Al llegar a Tepic se toca una zona minera de gran valor como son los criaderos de Acuitapilco y La Yesca.²²

20 Sandra Kuntz Ficker, *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano*. México, El Colegio de México, 1995, p. 43.

21 Dicho opúsculo fue publicado en partes en el periódico semanal de la Sociedad de *Las Clases Productoras*. La primera parte apareció en el número 184 con fecha del 5 junio de 1881 y la última en el número 195 con fecha del 22 de agosto de ese mismo año.

22 *Las Clases Productoras*, año IV, núm. 185. Guadalajara, 12 de junio de 1881, pp. 2-3.

17 *Colección de los decretos...*, op. cit., t. VII, pp. 601-602.

18 Calderón, op. cit., p. 505.

19 *Ibid.*, p. 512

Para la segunda opción Bárcena decía:

Si a los intereses de la Compañía conviene buscar otro punto del Pacífico, podrían ser los puertos de Navidad o de Banderas [...] En el primer caso el ferrocarril atravesaría una zona muy importante para la agricultura y la ganadería. Podría partir la línea de Guadalajara para Ameca y Cocula tocando el fértil valle de Ameca [...] El camino al llegar a Cocula, podría dirigirse por Tecolotlán a Autlán, atravesando una zona muy rica en productos naturales, y muy propia para la colonización [...] La Sociedad de "Las Clases Productoras" ha acordado que algunos de sus miembros efectúen un reconocimiento de aquella importante región, para ofrecerlo a las compañías ferrocarrileras. Si la vía se dirigiese a la ensenada de Banderas, serían los mismos resultados.²³

Otra opción que se le presentó a Jalisco para comunicar su capital con las costas del Pacífico fue la del proyecto de la Compañía Constructora Mexicana, presidida por los estadounidenses William J. Palmer y James Sullivan. Dicha compañía, heredera de la Union Contrac del general Rosencrans, obtuvo una concesión para construir una línea interoceánica y una internacional en septiembre de 1880. La primera saldría de México con rumbo al Pacífico en los estados de Michoacán o Colima, y la segunda partiría de un punto entre Maravatío y Morelia y llegaría a Laredo.

A mediados de 1881, representantes de dicha empresa llegaron a Guadalajara con el objetivo de hacer los estudios necesarios para localizar una vía que comunicara a México con Morelia, Jalisco y Manzanillo. El trazo probable que se planteó en ese momento era que la línea que venía de Manzanillo atravesara las ciudades de Colima y Guadalajara, y partiendo de este lugar se dirigiera a La Piedad, pasando al norte del lago de Chapala.²⁴ Sin embargo, como veremos más adelante, dicha compañía tendría serios problemas financieros que la llevarían a la bancarrota y evitaría la conclusión de dichas vías.

El gobierno local por su parte trató de influir para que la línea que se construyera hacia el Pacífico terminara en algún punto del litoral jalisciense. Así, a principios de 1882 celebró con Sebastián Camacho y Ramón G. Guzmán, apoderados del Ferrocarril Central Mexicano, un contrato mediante el cual se obligaba a dicha compañía a construir la línea férrea entre Guadalajara y un puerto en el Pacífico, no siendo más al norte del puerto de San Blas, en un plazo de 40 meses, con una subvención de 1 250 pesos por kilómetro construido.²⁵

²³ *Idem*.

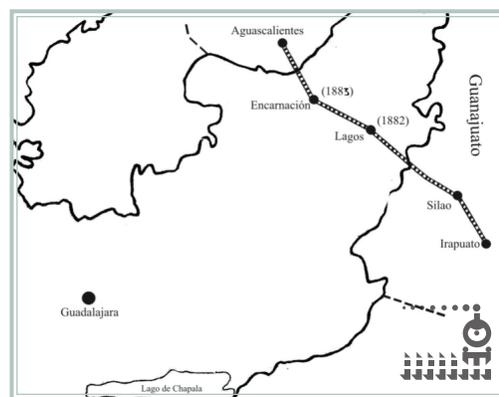
²⁴ *Ibid.*, año IV, núm. 186, Guadalajara, 19 de julio de 1881, p. 1.

²⁵ *Colección de los decretos...*, op. cit., t. VIII, pp. 163-171.

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos tanto de Bárcena como del propio gobierno por presionar al Central Mexicano para que diera celeridad a los trabajos de la línea de Guadalajara al Pacífico, no se comenzó dicho tramo ya que hasta ese momento la prioridad de la compañía era concluir la línea internacional que conectaría a la ciudad de México con la de Paso del Norte.

a. Primer tramo de vía en Jalisco

Los trabajos del Central Mexicano en la línea internacional habían iniciado desde mayo de 1880 y eran llevados con tal rapidez que para el 15 de septiembre de 1881 ya estaban listos y se inauguraba el tramo, de casi 100 kilómetros, entre México y Tula. En febrero de 1882 la línea llegaba a la ciudad de Querétaro y en marzo los trabajos habían comenzado en los límites entre Guanajuato y Jalisco. Fue hasta septiembre cuando la vía férrea llegó a la población de Lagos, en el estado de Jalisco, y en abril de 1883 se inauguró en Encarnación.



El ferrocarril en Jalisco hasta 1883

La llegada del ferrocarril a Lagos y Encarnación significó mucho para Jalisco, ya que el ir a la ciudad de México dejó de implicar una jornada de seis días de camino y evitó los riesgos que conllevaba tal viaje. A partir de entonces, la travesía se hacía en sólo dos jornadas, primero se utilizaba el servicio de diligencias que, desde 1864, se había establecido entre León y Guadalajara, y después, en Lagos, se tomaba el ferrocarril que llevaría al viajero a la ciudad de México.²⁶

El Central continuó con los trabajos de construcción y el 8 de marzo de 1884 logró unir las dos secciones, del norte y del sur, con lo que se terminó la línea inter-

²⁶ Leopoldo I. Orendáin, "Diligencias y ferrocarriles", en José M. Muriá, Jaime Olveda y Alma Dorantes, *Lecturas históricas de Jalisco. Después de la Independencia*, t. II. Guadalajara, Gobierno de Jalisco / UNED, 1981, p. 103.

nacional. El primer tren que corrió por esa línea salió de la ciudad de México el 22 de marzo de 1884 con dirección a Chicago. Recorrió las vías férreas del Central Mexicano y las estadounidenses del Atchison, Topeka y Santa Fe, Hannebal y San José, así como las del Chicago, Burlington y Quincy.²⁷

b. La segregación de Tepic

El asunto de la segregación definitiva de Tepic respecto a Jalisco ocurrió en el año de 1884. Más que un asunto político se trató de un asunto con tintes económicos, en particular comerciales, debido a que en ese Cantón se encontraba el puerto de San Blas, que era la única salida que tenían los jaliscienses hacia las costas del Pacífico. Además, la línea interoceánica que había proyectado el Central Mexicano tuvo como destino a dicho puerto.

Hasta antes de la segregación de Tepic, y durante casi todo el siglo XIX, todos los esfuerzos y propuestas para construir un ferrocarril por territorio jalisciense se habían hecho desde el gobierno del estado y la intelectualidad jalisciense y contemplaban como punto terminal al puerto de San Blas. Ahora tenía que volver a direccionarse a fin de que atendieran la nueva circunstancia geopolítica. La tarea que tenían enfrente no era fácil. En primer lugar, porque desde el 30 de marzo de 1883 los trabajos del Central habían comenzado en San Blas y en segundo porque Jalisco no contaba con un puerto de altura en su litoral. Sin embargo, al parecer la suerte favoreció a los jaliscienses. En abril de 1884, después de haber construido 25 kilómetros de vía, los trabajos fueron suspendidos debido a que se presentó un brote epidémico de fiebre amarilla o vómito prieto en San Blas.²⁸

A partir de entonces comenzó en Jalisco la urgente búsqueda de algún nuevo puerto que fuera adecuado para llevar una línea férrea al Pacífico. Para febrero de 1886, el ingeniero Juan I. Matute publicó un artículo en *Las Clases Productoras* que iba dirigido a Ramón Corona, quien para entonces había regresado al país después de haber sido durante 10 años ministro plenipotenciario de México en España, y fungía como representante del "Círculo Jalisciense" en la ciudad de México. En el mencionado artículo Matute señaló:

A pesar de la desmembración que ha sufrido Jalisco cuenta éste todavía con una extensión de setenta y siete leguas de costa desde la desembocadura del río de Pijinto o de Ameca, en la Bahía de Banderas, hasta

27 Calderón, *op. cit.*, p. 520.

28 *Memoria sobre la epidemia de fiebre amarilla o vómito prieto en el puerto de San Blas, en septiembre y octubre de 1883.* (BPEJ. Miscelánea número 725).

Piedra Blanca, siete leguas al sur del puerto de Navidad. En todo este litoral se encuentran los fondeaderos de los Tomates, Peñitas, Ipala, Púpito, Tenacatita, Tomatlán, Chamela y Navidad, que si no tiene las condiciones técnicas que los puertos de Huatulco, Acapulco y Guaymas, tienen iguales o mejores condiciones que los de otros en Sinaloa, Tepic y Sonora [...], y como Jalisco no debe carecer de su puerto habilitado para esta clase de comercio, bueno es que reunamos y presentemos a los buenos jaliscienses todas las noticias que se puedan adquirir relativas a cada uno de ellos [...]²⁹

En los mismos términos se dirigió a la compañía del Central Mexicano a cuyos dirigentes les propuso los siguientes trazos:

1. Vía de Guadalajara, Zapopan, Tala, Ameca, Ahuacatlán y Las Peñas. Trayecto total, setenta y ocho leguas, la más corta...
2. Vía Guadalajara, Zapopan, Tala, Ameca, San Martín, Quila, Tecolotlán, Tenamastlán, Autlán, Purificación y Chamela. Distancia total noventa y una leguas.
3. Vía Guadalajara, Santa Ana, Zacoalco, Sayula y Zapotlán, donde dicha línea se uniría con la del Ferrocarril Nacional que viene desde Manzanillo. Resultando que la más conveniente a los intereses generales del país y a los de Jalisco en particular, es la de Chamela, pues por ella se pondrían en explotación los productos agrícolas y mineros de la mayor parte del Estado. Además, debemos asegurar que alrededor de Guadalajara no faltarían los jornaleros necesarios, y puesta la compañía de acuerdo con los dueños de las propiedades travesadas, contaría siempre con el número de brazos que quisiera, listos para el trabajo [...]³⁰

El puerto de Chamela comenzó a perfilarse como la mejor opción para suplantar al de San Blas, aunque dada su cercanía y porque ya contaba con un pequeño tramo de vía férrea, Manzanillo también fue considerado una buena opción, sólo que tenía el inconveniente de no pertenecer al estado.

c. El ramal a Guadalajara

Una vez que en 1884 se terminó la línea internacional que corría de México a Paso del Norte, la Compañía del Central Mexicano hizo una pequeña pausa en lo que a continuar sus demás ramales se refiere. Incluso debe anotarse que a pesar de que el plazo establecido en la concesión de 1880 especificaba que el ramal al Pacífico debía pasar por Guadalajara y concluirse en 1887, hacia finales de 1886 sólo se habían construido 25 kilómetros en San Blas, por lo que la compañía del Central tuvo que pedir dos prórrogas para iniciar esa lí-

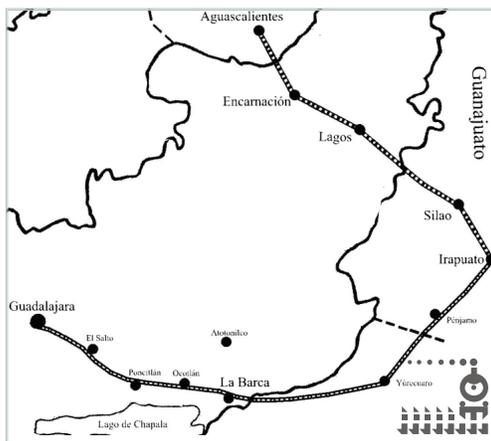
29 *Las Clases Productoras*, año IX, núm. 364. Guadalajara, 7 de febrero de 1881, pp. 1-4.

30 *Idem.*

nea. Sin embargo, como afirma Francisco R. Calderón, “mientras careció de competencia, el Central no tuvo interés en prolongar sus líneas, pero a partir de que la Compañía Constructora terminó su línea internacional, el Central emprendió a marchas forzadas el tendido de las vías entre Valles y Aguascalientes y entre Irapuato y Guadalajara”.³¹

Otros factores que influyeron sobremanera para que el Central iniciara sus trabajos constructivos de la línea al Pacífico, fue el hecho de que en marzo de 1887 ocupó la gubernatura del estado de Jalisco el general Ramón Corona, quien desde el inicio de su mandato hizo las gestiones necesarias para llevar el ferrocarril a Guadalajara. Otra cuestión que también pudo haber influido fue el hecho de que en el mismo mes en que tomó posesión Ramón Corona se constituyó en Guadalajara una compañía que tenía como objetivo crear una vía férrea que conectara a esta ciudad con el puerto de Chamela. Entre las personas que tomaron acciones para conformar dicha empresa se encontraba el propio gobernador.³²

Como quiera que haya sido, lo cierto es que al poco tiempo el Central nombró al ingeniero Roberto F. Tumbull para que iniciara el reconocimiento del trayecto de Irapuato a Guadalajara y se adquirieran los terrenos para el derecho de vía. La construcción de la línea comenzó el 2 de mayo de 1887 y un año más tarde se inauguró el servicio.



El ferrocarril en Jalisco hasta 1888.

Concluidos los festejos y habiendo comenzado a funcionar la línea entre Irapuato y Guadalajara, la cuestión del ferrocarril al Pacífico tomó más fuerza entre los jaliscienses. Además, aunque la línea que iba al norte pasaba por Lagos y Encarnación, se empezó a con-

templar la posibilidad de construir otra que comunicara de manera directa a Guadalajara con la zona de Los Altos, ya que por ser un tramo más fácil, la Compañía del Central había preferido construir la línea por La Barca y Ocotlán, dejando aislada dicha zona.

IV. La vía al Pacífico

Una vez que en 1888 se terminó la línea entre Irapuato y Guadalajara, el Ferrocarril Central detuvo sus trabajos de construcción. Según Sandra Kuntz:

La postergación en el tendido de un ramal hasta el Pacífico debe verse más que como un tropiezo en los afanes de la compañía, como [una] priorización de sus intereses. Con gran influencia en el centro de la República y el control absoluto del tráfico en la segunda ciudad más importante de México (Guadalajara), su mirada tendió a concentrarse en el Golfo, espacio principal del comercio internacional.³³

De esta manera, el Central no volvió a construir vías en Jalisco sino hasta 1895. Sin embargo, durante este tiempo se entregaron varias concesiones a capitalistas locales que tenían como fin construir pequeños ramales de interés regional. Sin embargo cabe mencionar que también hubo otras concesiones más ambiciosas que pretendían unir el litoral de Jalisco con la ciudad de Aguascalientes, pasando por la zona de Los Altos.

a. El ferrocarril a Chamela

En febrero de 1887, La Sociedad de Ingenieros de Jalisco, mediante su *Boletín*, publicó un artículo en el que hacía referencia a la conveniencia de construir un ferrocarril de Guadalajara al Pacífico. Se afirmaba en el texto que la construcción de dicha línea debía realizarse por medio de una compañía que estuviera formada con capital local, ya que la empresa del Central por el momento no tenía ningún interés en llevarla a cabo. La línea que ahí se proponía, y que según los ingenieros era la más conveniente para el estado, saldría de la ciudad de Guadalajara, tocaría las poblaciones de Zapopan, Tala, Ameca, San Martín, Tecolotlán, Tenamaxtlán, La Unión (de Tula), Autlán y Purificación, para terminar en el puerto de Chamela. Dicha línea sería de vía angosta, por ser significativamente más barata que la ancha (utilizada por el Central), y tendría un trayecto de 91 leguas (400 kilómetros).³⁴

Para conformar la compañía se emitirían 50 000 acciones con valor de 120 pesos cada una hasta llegar

31 Calderón, *op. cit.*, p. 543.

32 *Las Clases Productoras*, núm. 379. Guadalajara, 22 de abril de 1887, p. 4.

33 Sandra Kuntz, *op. cit.*, p. 71.

34 *Boletín de la Sociedad de Ingenieros de Jalisco*, t. VII, núm. 2. Guadalajara, 15 de febrero de 1887, pp. 33-50.

a la cantidad de cinco millones de pesos, que sería el costo total de la obra. Tal parece que la convocatoria tuvo eco entre la población jalisciense, ya que para el mes de abril de ese mismo año el número de acciones vendidas llegaba a 718. Entre los accionistas se encontraban personajes como Ramón Corona, Antonio Álvarez del Castillo, Mariano Bárcena, Gabriel Castañón, Manuel Corcuera, Manuel Castillo Negrete, Pedro A. Galván, Guadalupe Montenegro, entre otros.³⁵ Una vez conformada la compañía, el 23 de octubre de 1889, Gonzalo A. Esteva, en representación de la misma, firmó un contrato con el Ejecutivo Federal, mediante el cual recibía una concesión para la construcción de un ferrocarril que constaría de dos partes. La primera de ellas iniciaría en la ciudad Guadalajara y llegaría al puerto de Chamela en el Pacífico y la segunda saldría de Guadalajara y se entroncaría con la línea del Central en la ciudad de Aguascalientes. La subvención otorgada por la Federación sería de 8 000 pesos por kilómetro construido³⁶ y el plazo para terminar por lo menos 75 kilómetros era de dos años, y de diez para que estuviera lista toda la línea.³⁷

Sin embargo, en noviembre de 1889, tras el asesinato de Ramón Corona, que era uno de los principales impulsores del proyecto, y dada la oposición de una parte de los empresarios aglutinados en la recién creada Cámara de Comercio de Guadalajara,³⁸ se puso en peligro, desde sus inicios, la construcción de la línea. A pesar de todo, el proyecto siguió adelante y se solicitó al gobierno local una subvención de 4 000 pesos por kilómetro de vía construido en territorio del estado.

Después de someter el proyecto a consideración de la Cámara de Diputados, el Ejecutivo del estado, que en ese momento estaba a cargo de Mariano Bárcena, firmó el contrato el 1 de marzo de 1890, con el argumento de que dicha línea sería la única salvación para Jalisco, debido al movimiento que provocaría y a los nuevos manantiales de riqueza pública y particular que

se habría de desarrollar,³⁹ pero con la condicionante de que la subvención por parte del gobierno local sería sólo de 2 200 pesos por kilómetro construido y sería entregada cuatro años después de iniciada la obra. Además, el plazo para el término de la vía sería solamente de siete años y no de diez como en la concesión federal. Además, por sugerencia del propio Bárcena, la vía tendría que pasar forzosamente por el poblado de Ameca, casualmente su tierra natal.

El Ingeniero Carlos F. de Landero fue designado para hacer los trabajos de reconocimiento de la línea que habría de seguir el ferrocarril. La ruta propuesta por él para el tramo de Guadalajara a Aguascalientes era la siguiente:

[...] de Guadalajara hacia el Este, siguiendo próximamente la antigua carretera de México hasta cruzar el río Grande cerca del puente de Tololotlán. De ese punto podría seguirse por la vertiente septentrional de la Barranca, hasta tomar el valle del río Verde [...] Siguiendo este valle río arriba se entraría luego al de Teocaltiche. Podría tratarse de seguir por este mismo valle hasta llegar a las llanuras del estado de Aguascalientes.⁴⁰

Sobre el trayecto de Guadalajara al puerto de Chamela hacía las siguientes anotaciones:

De Guadalajara a Cocula podría seguirse en general el trazo del actual camino carretero [...] Cocula me parece el punto más conveniente para entroncar un ramal para la ciudad de Ameca: la distancia entre estas dos ciudades es de aproximadamente 40 kilómetros [...] De Cocula hacia Tecolotlán se cruza una parte de la Sierra Madre Occidental [...], de ahí se desciende a las fértiles llanuras conocidas con el nombre del valle de Autlán [...] El paso de la vía del valle de Autlán al de la Purificación, es la parte más difícil de toda la línea proyectada [...] Es probable sin embargo, que un estudio detenido permita encontrar pasos más practicables que los próximos al actual camino de herradura de la ciudad de Autlán a la villa de la Purificación [...], podría prescindirse entonces de llevar por esa villa la línea principal [...] Del trayecto de Purificación a Chamela, se baja hasta el rancho de San Miguel, para subir de aquí hasta Juan Gaspar, de ahí a la mesa de las Truchas, para subir enseguida hasta Juntas, bajando luego sin interrupción hasta Chamela.⁴¹

En septiembre de 1890, Gonzalo A. Esteva, representante de dicha compañía, depositó una fianza de

39 *Idem.*

40 *Diversos documentos y datos relativos al proyectado ferrocarril de Chamela a Aguascalientes, op. cit., p. 49.*

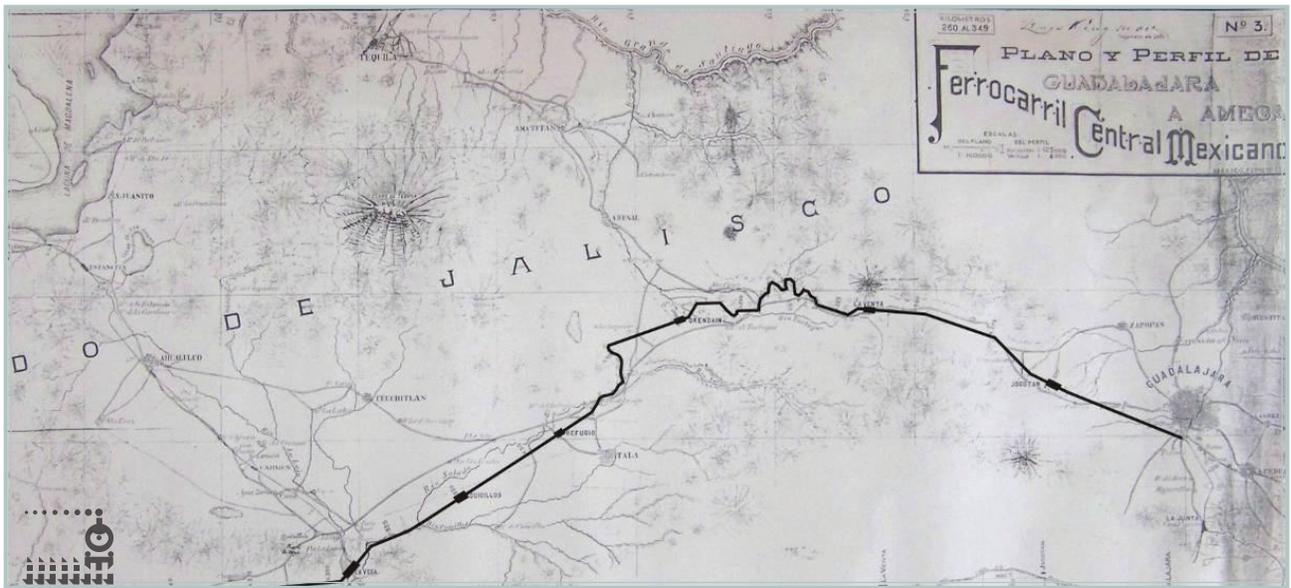
41 *Ibid., pp. 50-59.*

35 *Las Clases Productoras*, núm. 379. Guadalajara, 22 de abril de 1887, p. 4.

36 *Gaceta Mercantil*, t. I, núm. 13. Guadalajara, 10 de noviembre de 1889, pp. 1-6

37 Al principio se buscó que fuera de vía angosta, pero como iba a entroncar con las vías del Central, se prefirió hacerla de vía ancha.

38 La Cámara de Comercio opinaba que “no había seguridad por parte de los empresarios para la construcción del ferrocarril, que la subvención que ofrecía el gobierno era excesiva, que el Ferrocarril Central estaba obligado a prolongar su línea hasta el Pacífico en ocho años, sin subsidios, y que la diferencia de un año no justificaba el gastos”. Cfr. José Rogelio Álvarez, “Introducción”, en *Diversos documentos y datos relativos al proyectado ferrocarril de Chamela a Aguascalientes*. Guadalajara, Cámara Nacional de Comercio de Guadalajara, 1982, p. 10. [México, edición facsimilar, 1890.]



Línea Guadalajara-Ameca

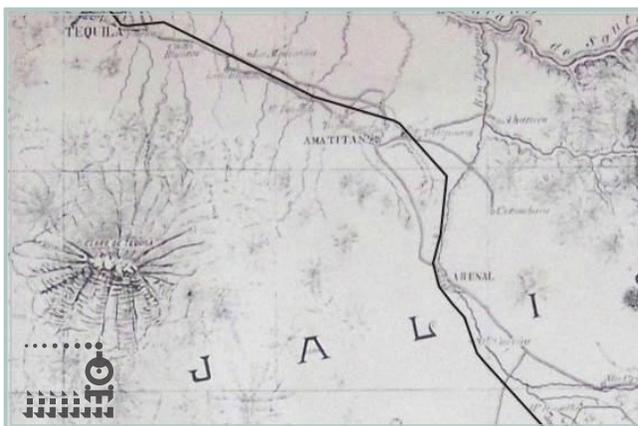
34 000 pesos en el Monte de Piedad de Guadalajara, como garantía del cumplimiento de los compromisos contraídos con el Estado, pues las obras debían iniciarse el 24 de octubre.⁴² A principios de 1891, el Ejecutivo estatal autorizó una prórroga de dos meses para el inicio de los trabajos. Sin embargo, pasó el tiempo y éstos no comenzaron, motivo por el cual el 31 de octubre de ese año la concesión caducó.⁴³

b. Líneas alimentadoras

Después de una pausa de siete años, el Ferrocarril Central de nueva cuenta retomó el reto de llevar su línea hasta el Pacífico, con miras a alcanzar después el puerto de San Blas. Para lograrlo, en septiembre de 1895 la compañía firmó con el gobierno del Estado, a

razón de 3 000 pesos por kilómetro, un contrato para la construcción de un ferrocarril de Guadalajara a Ameca, con un ramal a Tequila.⁴⁴ Los trabajos de construcción iniciaron al poco tiempo de firmado el contrato, y hacia finales de octubre de 1896 la vía hasta Ameca ya había sido terminada y comenzaría a funcionar en noviembre o diciembre de ese mismo año. Tuvo una extensión de 88 kilómetros. Por otro lado, a finales de 1897 quedaba terminada la vía que se desprendió de la anterior, misma que conectaba a Orendáin con Tequila, con una extensión de 28 kilómetros.

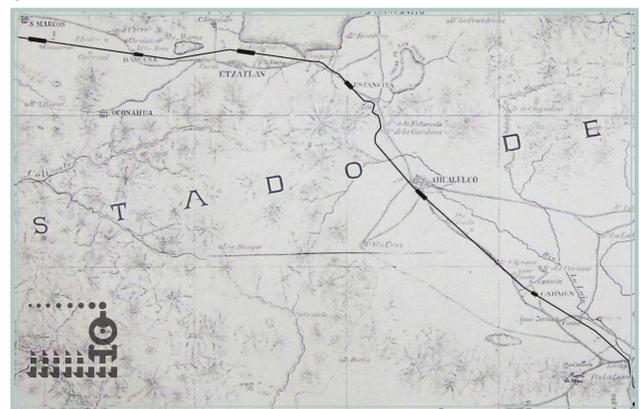
El 14 de septiembre de 1898, el Central firmó un nuevo contrato con el gobierno del estado para construir otro pequeño tramo que se desprendería del ramal Guadalajara-Ameca, a fin de poder conectar La Vega con San Marcos y eventualmente continuar la línea hasta el Pacífico por San Blas. Los trabajos para esta obra comenzaron de inmediato y a finales de 1900 la línea quedó concluida con un trayecto de 45 kilómetros y 800 metros.



Ramal de Orendáin a Tequila

42 Álvarez, *op. cit.*, p. 21.

43 Este proyecto fue retomado durante la segunda década del siglo XX, y en ese entonces se logró construir un pequeño ferrocarril que corría de la estación de Santa Ana Acatlán hasta el poblado de Cocula. Sin embargo estuvo en servicio muy poco tiempo.



Ramal de La Vega a San Marcos

44 AHEJ. F-5, caja 159, 26 de octubre de 1896.

Una vez que el Ferrocarril Central Mexicano decidió emprender de nueva cuenta su trabajo constructivo en Jalisco, no faltaron comerciantes y gobiernos municipales que pidieran que la vía pasara por sus tierras. Tal fue el caso del ramal construido entre Ocotlán y Atotonilco, que se debió en buena medida a las gestiones que hicieron tanto comerciantes locales como el propio gobierno municipal. En ese caso el contrato se firmó e 31 de enero de 1902, y después de varias prorrogas el Central dio por fin inicio a los trabajos de construcción, quedando concluido hacia finales de 1907.



Ferrocarril Ocotlán-Atotonilco

c. Al final de cuentas... por Manzanillo.

El que la compañía del Ferrocarril Central Mexicano decidiera por fin extender sus vías hasta el Pacífico, y que el puerto elegido fuera Manzanillo y no San Blas o algún otro en el litoral jalisciense se debió a varios factores, quizá el más importante fue el de atender sus propios intereses y medir y calcular sus posibilidades, en vez de atender las peticiones que desde mediados del siglo XIX presentaron con ahínco, el gobierno, los comerciantes y los intelectuales de Jalisco.

La idea de construir un ferrocarril al puerto de Manzanillo tuvo sus orígenes en 1880, cuando la compañía Constructora Nacional Mexicana, de origen estadounidense y vinculada a los magnates ferrocarrileros William J. Palmer y James Sullivan, obtuvo del gobierno federal una concesión para construir una vía férrea que saliera de la ciudad de México y llegara a un punto en el Pacífico, ya fuera en el estado de Michoacán o en el de Colima. Como ya se analizó en este artículo, a mediados de 1881 los representantes de dicha compañía plantearon la posibilidad de que su vía saliera de Colima y se conectara con Guadalajara, pero sus trabajos constructivos no fueron constantes en esta región del país, por lo que para el año de 1892 sólo tenían pequeños tramos de vía construidos que no conducían a ninguna parte.

A fin de revertir esta situación y al mismo tiempo entrar en franca competencia con la compañía del Central, a principios de 1892 los representantes de la Constructora Nacional firmaron con la Federación un nuevo contrato mediante el cual se comprometían a llevar su línea férrea desde Manzanillo hasta la ciudad de Guadalajara en menos de tres años.⁴⁵ Por su parte, el gobierno le otorgaría a la compañía una subvención de 5 000 pesos por kilómetro construido, si concluía el trabajo en los términos y con las estipulaciones convenidas en el contrato.⁴⁶

Los trabajos iniciaron hasta finales de 1893 y tres años después, tiempo en el que se suponía el ferrocarril debía estar terminado, sólo se habían construido 68 kilómetros de vía entre Colima y Tuxpan. Pese a los esfuerzos realizados por la Compañía Constructora, que en esos momentos pasaba por serios problemas financieros, tuvo que suspender el tendido de vías y la concesión fue declarada caduca.

El gobierno de Porfirio Díaz, "en su afán por llevar adelante la expansión ferroviaria, había seguido una política un tanto anárquica al otorgar concesiones a quien las solicitara".⁴⁷ Sin embargo, José Yves Limantour, su ministro de Hacienda, desde que recibió su nombramiento al cargo en 1893, buscó la forma de revertir esa situación. Para lograrlo, en 1898 presentó un estudio sobre la política que debía seguirse en materia ferroviaria. Para este hombre, era indispensable que tanto las concesiones como los contratos celebrados entre el gobierno y las compañías constructoras se ajustaran a ciertas reglas y normas, para así aplicar de manera adecuada los recursos de la nación. El ministro manifestó especial interés en la posición financiera de los solicitantes, en la importancia de la línea que pretendían construir y en la utilidad que tendría para la República. De hecho, en la *Ley sobre ferrocarriles*, que se publicó en abril de 1899, el gobierno dividió en tres tipos las vías férreas del país. Por un lado estaban las vías generales de comunicación;⁴⁸ por otro las vías de interés local en el Distrito Federal y territorios, y por último las vías de interés local en los estados.

Del primer grupo, correspondiente al de las vías generales de comunicación, se hicieron dos divisiones: las líneas de importancia principal y las de importancia

45 Para ese entonces, recién se había terminado el ferrocarril entre el puerto de Manzanillo y la ciudad de Colima.

46 *El Economista Mexicano*, t. XIII, núm. 19. México, 11 de junio de 1892, p. 218.

47 Calderón, *op. cit.*, p. 569.

48 Éstas eran las que comunicaban dos o más estados, que tocaban un punto de la costa de la República o algún punto de la frontera mexicana.

secundaria. Los beneficios de ser de importancia principal consistían en acceder a una subvención por parte de la Federación y de la entidad que se interesaban en su construcción. Las que no entraban dentro de esta clasificación sólo recibirían exenciones de impuestos.⁴⁹

Lo interesante aquí, y que benefició a Jalisco sobremanera, fue que en la división de líneas de importancia principal entraron, entre otras, la de Guadalajara-Tepic-San Blas y la de Guadalajara-Colima-Manzanillo, y que ambas rutas conectaban con la ciudad de México a través de Guadalajara.⁵⁰

Después de que se dio a conocer el informe que Limantour presentó en 1898, y previendo las modificaciones que a la postre se darían, la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano renunció al derecho que tenía de construir una vía entre Pachuca y San Luis, al tiempo que firmó con la Federación un contrato mediante el cual se comprometía a construir un ferrocarril que partiera de Guadalajara, pasara por Zapotlán y terminara en Colima, con la facultad de prolongarlo hasta el puerto de Manzanillo. La subvención que recibiría para la construcción del tramo entre Guadalajara y Zapotlán sería de 5 000 pesos por kilómetro construido; para el de Zapotlán a Colima de 15 000 pesos y para el de Colima a Manzanillo de 3 500 pesos.⁵¹ En la construcción del ferrocarril de Guadalajara a Colima, el Central tenía el derecho de adquirir de la Compañía Constructora Nacional el tramo de vía previamente realizado entre Manzanillo y Tuxpan (y no explotado de manera adecuada debido a la quiebra). Además, si lo requería podía aumentar el ancho de ésta, ya que era de escatillón angosto, mientras que las del Central eran de escatillón ancho.

Dicho contrato especificaba que el tramo de Guadalajara a Zapotlán debía estar terminado a más tardar en octubre de 1901; el de Zapotlán a Colima en octubre de 1904 y el de Colima a Manzanillo en octubre de 1905. Por su parte, el gobierno de Jalisco, en un contrato firmado en abril de 1899, se comprometía a entregarle a la compañía una subvención de 3 000 pesos por kilómetro construido dentro de su territorio.

Cabe destacar que a finales del siglo XIX y principios del XX, la compañía del Central Mexicano, que había pasado por serios problemas financieros, recibió una fuerte inversión por parte del empresario petrolero estadounidense Henry Clay Pierce, quien adquirió una participación dominante en la compañía. Con esta inversión, el Central retomó el ritmo agresivo que había

caracterizado su expansión en la década de 1880 y que se había visto frenado en la siguiente.⁵² De esta manera y teniendo todo a su favor, el Central hizo los reconocimientos y el trazo que seguiría la vía, y a finales de 1899 comenzó los trabajos de construcción. En un informe presentado por la compañía en diciembre de 1900, se decía que ya se encontraban en explotación 54 de kilómetros en la ruta prevista entre Guadalajara y Zapotlán.⁵³ El tendido de rieles prosiguió en forma vertiginosa y a finales de 1901 la vía llegaba ya a las inmediaciones de Tuxpan. Sin embargo, los trabajos tuvieron que detenerse por problemas internos de la compañía, y en 1905, por no haber cumplido los plazos estipulados en el contrato, la concesión se declaró caduca. Un año antes, en 1904, el Central había sufrido una reestructuración interna y se había creado una nueva compañía filial que se encargaría de concluir el ferrocarril al Pacífico.

Esta nueva empresa tomó el nombre de Compañía del Ferrocarril Mexicano al Pacífico y el 27 de septiembre de 1905 firmó con la Federación un nuevo contrato para terminar la vía de Tuxpan a Colima y de Colima a Manzanillo. Además, se le autorizó construir y explotar uno o dos muelles en el puerto de Manzanillo. Los trabajos comenzaron y los 68 kilómetros entre Tuxpan y Colima quedaron terminados a finales de 1906. En la construcción de este tramo de vía, durante la perforación de un túnel, el temporal de lluvias ocasionó un derrumbe en el que perecieron 17 hombres y los trabajos se detuvieron por un corto tiempo. Sin embargo, en diciembre de 1908, un año antes de lo estipulado en el contrato, quedó terminada la vía desde Guadalajara a Manzanillo con una longitud de 375 kilómetros. De esta manera, y después de 28 años,⁵⁴ por fin quedó terminada la vía interoceánica que tanto se había añorado a lo largo del siglo XIX.

49 Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles...*, op. cit., p. 151.

50 *Diario Oficial*, t. XLII, núm. 12. México, 13 de mayo de 1899, pp. 2-3.

51 AHEJ, F-5, caja 165, 14 de septiembre de 1898.

52 Sandra Kuntz Ficker, "El Ferrocarril Central Mexicano: claroscuros de una gran empresa en el México porfiriano", en *Boletín Documental*, año V, núm. 19. Puebla, Museo Nacional de los Ferrocarriles, abril-junio 2004, p. 5.

53 AHEJ, F- 5, caja 165, 28 de diciembre de 1900.

54 Cabe recordar que la compañía del Ferrocarril Central Mexicano había firmado el contrato para construir el ferrocarril interoceánico desde el año de 1880.

Un restaurante sobre ruedas: un acercamiento al estudio de los coches comedores en México

Covadonga Vélez Rocha

Departamento de Fototeca

cvelezrocha@yahoo.com.mx

Introducción

En este trabajo nos acercamos nuevamente al tema de la gastronomía en el ámbito ferroviario. Esta vez dejaremos la estación y nos subiremos al tren, al de los largos recorridos, al que hacía la ruta México-Guadalajara, o incluso iremos más lejos, hacia el norte, a Ciudad Juárez o Nuevo Laredo, porque en los trenes que cubrían estas rutas encontraremos el objeto de este estudio: el coche comedor, mismo que permitía a los pasajeros comer durante el viaje de una forma más cómoda, y en algunos casos hasta con cierta elegancia.

Un coche comedor es, como el título de este trabajo lo indica, un restaurante sobre ruedas, pero con una característica muy peculiar, se encontraba en constante movimiento. Si queremos definirlo de una manera más técnica, entonces debemos mencionar que es un coche de pasajeros, clase D, para uso de pasajeros en tránsito, equipado con cocina, mesas, asientos, con o sin bar, y quienes laboran en él son cocineros y meseros.¹

A finales del siglo XIX el coche comedor se definía como un coche provisto de una cocina, utensilios y arreglos para el servicio de comidas, a manera de un hotel, ya que la comida podía ser cocinada dentro del propio coche y servida como en los hoteles.²

Los coches comedores fueron puestos en funcionamiento en la segunda mitad del siglo XIX, a fin de que los pasajeros del tren tuvieran la posibilidad de comer durante el viaje sin la necesidad de descender del mismo, evitando el tiempo de espera en los restaurantes de las estaciones, y el temor de que el tren partiera dejando varado al pasajero en alguna estación.

1 Walter Dunhan, *Taller de conservación de carros de ferrocarril. Preparado especialmente para la educación y entrenamiento de los trabajadores de carros de ferrocarril*. México, FNM, 1956. (Biblioteca Técnica Ferrocarrilera, 26), pp. 104, 106.

2 John C. Wait, *The Car Builder Dictionary*. Nueva York, The Railroad Gazette, 1895, p. 41.

Esta idea de comodidad para los viajeros se concretó en la red ferroviaria estadounidense, sobre todo cuando George M. Pullman ideó y creó los primeros coches dormitorio, y luego los coches comedor.³

Los inicios en los trenes estadounidenses

No es extraño que el modelo para el interior del primer coche comedor creado por Pullman se haya basado en uno de los mejores y más elegantes restaurantes de la ciudad de Nueva York, el Delmonico's, el cual fue fundado en 1837, y que hasta el día de hoy brinda sus servicios a los clientes en la calle 56 Beaver St, NYC.⁴

Lo que Pullman quería era crear un verdadero restaurante sobre ruedas, dotado de una cocina completa y un gran comedor, al cual tuvieran acceso todos los pasajeros del tren. Este coche fue puesto en servicio en 1868, en el Ferrocarril Chicago and Alton.

La compañía Pullman continuó construyendo y administrando coches comedor, y firmó acuerdos con diversas empresas ferroviarias para la operación de este tipo de coches.⁵ El precio de la comida por persona era de un dólar.⁶

Pero no sólo la empresa de Pullman puso en operación este tipo de coches, otras compañías ferroviarias también incorporaron por su propia cuenta este tipo de servicio, a fin de mejorar las condiciones de viaje de sus usuarios y para mantenerse en competencia con otros ferrocarriles.⁷ Sin embargo, debe decirse que aunque siempre fue imitado nunca fue igualado del todo el estilo de los de Pullman, sobre todo en los aspectos internos del coche, como los acabados en madera, sillas de madera y fina tapicería, cortinas hechas con finas telas, elegante mantelería que cubría las mesas, lámparas en cada mesa y en el techo del coche, cubertería de gran brillo, loza de porcelana o de cerámica fina, meseros elegantemente vestidos, y una cocina que podía describirse un tanto pequeña, pero lo bastante útil como para llevar a cabo el objetivo de alimentar a los pasajeros de un tren.

3 *Revista Ferronales. Órgano del personal de los Ferrocarriles Nacionales de México*, t. II, núm. 5, mayo de 1931, p. 9.

4 <http://www.delmonicosny.com>

5 American Railway Association, *Car Builders' Cyclopedia of American Practice*. Tenth Edition, U. S. A., Simmons-Boardman Publishing Company, 1922, p. 283.

6 *Ferronales*, t. XLI, núm. 8, agosto de 1962, p. 26.

7 *Ibid.*, pp. 26-27.



Imagen tomada del libro de Hubert Howe Bancroft, *The book of the fair an historical and descriptive. vol II. Estados Unidos, The Bancroft Company Publishers, 1895, p. 553.*

Algunos cambios en el coche comedor

Con el paso de los años, en Estados Unidos los coches fueron cambiando en su diseño y en su interior. Se llevaron a cabo diferentes sustituciones de materiales que eran utilizados para la producción de mesas, sillas, cortinas y enseres para la cocina, lo que se tradujo también en un cambio de apariencia del coche comedor.

La aplicación exitosa del acero inoxidable a la construcción de coches de pasajeros fue uno de los logros más importantes en la historia de la industria. La compañía Sharon Steel Corporation fue una de las pioneras en la fabricación de acero inoxidable para uso comercial desde la década de 1930. Desde entonces, Sharon Steel se convirtió en la proveedora de acero inoxidable para diversas compañías ferroviarias. En el caso de los enseres para el servicio de comida y bebidas, la empresa creó metales "Sharonart", que era no era otra cosa que un proceso de pulido en la piezas que les daba un acabado con un brillo sorprendente. En este caso, Sharon Steel suministró objetos decorativos bajo el proceso de "Sharonart" para los coches comedores y sus cocinas, además de utensilios de cocina, como platos y cubiertos,⁸ por lo que el tono plateado se hizo más evidente dentro del coche.

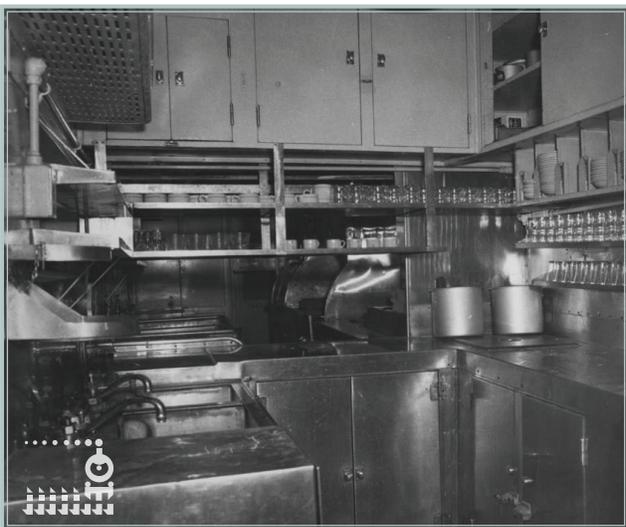
Si la madera era un elemento distintivo en el interior del coche comedor, utilizada en las paredes, estantes y mesas, para la década de 1940 la formica se convirtió en uno de los materiales más utilizados en estos coches, sobre todo en las mesas, ventanas, repisas, estantes, paneles, e incluso en el revestimiento de paredes y techos. Este material se convirtió en una nece-

8 Association of American Railroads. *Car Builders' Cyclopedia of American Practice*. Sixteenth Edition. U. S. A, Simmons-Boardman Publishing Corporation, 1943, p. 709.

sidad para los estándares más altos de la apariencia y la economía que se necesitaba en los coches de pasajeros. En un principio, la Compañía de Aislantes Formica, ubicada en Cincinnati, Ohio, enviaba a los constructores de coches la formica lista para su instalación, de acuerdo a como lo especificaba cada compañía.⁹

Al igual que la madera, las telas y los brocados utilizados para la tapicería de las sillas y las cortinas también formaron parte de la elegante decoración de los primeros coches comedor. Sin embargo, en la década de 1940, este nivel de elegancia y lujo deja de ser utilizado y en su lugar aparece una tapicería de plástico, conocida como Pantasote, la cual añadió brillo y cierta comodidad a las sillas, y no sólo eso, sino que también se utilizó para las cortinas de los coches, porque evitaba que se arrugaran y les daba mayor fuerza y caída, evitando el desgaste a corto plazo de las cortinas de tela.¹⁰

Las cocinas también se fueron adaptando a las necesidades de los cocineros, y pronto se renovaron a fin de que fuera más ágil desempeñar las actividades de elaboración de alimentos. La compañía Angelo Colonna, dedicada a la producción de equipo de servicio para el ferrocarril, se especializó no sólo en el diseño y fabricación de enseres para alimentos y bebidas, sino de cocinas completas que permitieran agilizar el servicio y cumplir los requisitos sanitarios, todo esto realizado en modernos diseños.¹¹

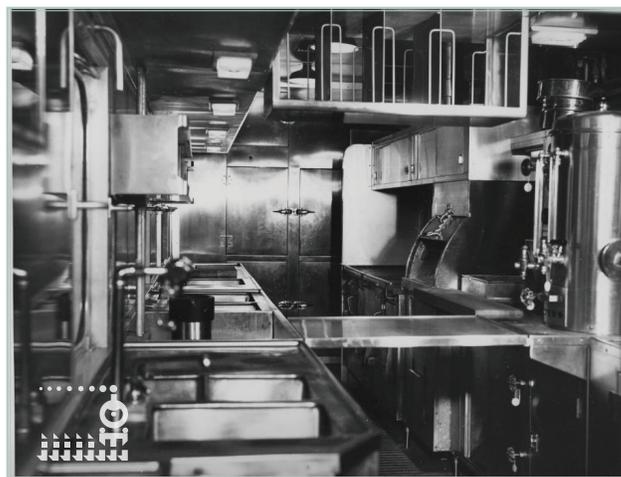


Cocina de un coche comedor. Fondo Ferronales. Fototeca. Conaculta/CNPPCF/CEDIF

9 Association of American Railroads. *Car Builders' Cyclopedia of American Practice*. 17 ed. Estados Unidos, Simmons-Boardman Publishing Corporation, 1946, p. 583.

10 *Ibid.*, p. 793.

11 Association of American Railroads. *Car Builders' Cyclopedia*, 19 ed. Estados Unidos, Simmons-Boardman Publication, 1953, p. 671.



Cocina de un coche comedor. Fondo Ferronales. Fototeca. Conaculta/CNPPCF/CEDIF

Otras compañías también se dedicaron a la fabricación de cocinas para coches comedor, como la American Car and Foundry Company, la John Van Range Company¹² y, por supuesto, la Pullman Standard Car Manufacturing Company. Todas impusieron un estilo moderno a las cocinas de los coches, dándoles un toque de mayor luminosidad y minimalismo.

Con el paso del tiempo los servicios en la mesa también se fueron modificando de manera gradual. De elegancia a sobriedad se pasó al minimalismo; de una mesa exquisitamente servida, con azucarera, cremera, jarra, pimentero, salero, florero, vajilla, copas, la carta, y una gama de cubiertos para todo tipo de alimentos, se pasó a una mesa en la que sólo se observaba un mantel, algunos cubiertos, la carta y un florero sin flores, y al paso del tiempo a unas mesas que nada tenían encima para cubrir las, mucho menos cubiertos o algún tipo de loza



Interior de un coche comedor. Fondo Ferronales. Fototeca. Conaculta/CNPPCF/CEDIF

12 *Ibid.*, pp. 501, 667.



Interior de un coche comedor. Fondo Ferronales. Fototeca. Conaculta/CNPPCF/CEDIF

Otros coches con servicio de comedor

Además de estas reformas, la producción de coches en Estados Unidos también comenzó a diversificarse; los pasajeros ya no sólo contaron con el coche comedor para satisfacer su apetito en el tren, pues en algunos trenes se podían encontrar coches buffet, que contaban con instalaciones para servir una comida más sencilla que la que se servía en el coche comedor. También estaban los coches cafetería, equipados con cocina, además del área propiamente de cafetería. En ellos se servían alimentos y bebidas. Entre estos coches había algunos que tenían un compartimiento acondicionado ya fuera como comedor o para jugar cartas, y estaba permitido fumar dentro del coche. Los coches cafetería, al igual que los coches comedor, eran atendidos también por cocineros y meseros.

Dentro de esta gama de coches había uno de descanso que tenía un mostrador para lunch. Contaba con estantes para cocina y lunch, un espacio para asientos o sillas móviles, y otro más para salón de descanso u observatorio. Otro coche que debemos mencionar aquí es el coche comedor dormitorio, el cual tenía características similares a las de un coche comedor, pero tenía, además, un espacio acondicionado para dormir.¹³ Por otra parte también había coches restaurante-bar-salón, que contaban con dos compartimientos, el del bar-salón, el cual tenía capacidad para 22 pasajeros, a los que les permitía disfrutar un rato de descanso y recreación, ya fuera jugando a las cartas o simplemente para pasar un rato entre amigos o conocidos. Este tipo de coche estaba diseñado de manera que pudiera ser

13 Walter Dunhan, *Taller de conservación de carros de ferrocarril. Preparado especialmente para la educación y entrenamiento de los trabajadores de carros de ferrocarril*, op. cit., pp. 106-107.

utilizado como un espacio adicional para el comedor, si el número de pasajeros excedía a lo establecido. El compartimiento del comedor, equipado con mesas y asientos para 24 personas, se encontraba separado del anterior por una pared falsa, y contaba con una cocina de diseño moderno, que aseguraba el disfrute de platillos deliciosos y un servicio impecable.¹⁴

La producción de coches de pasajeros

En 1922, los ferrocarriles estadounidenses contaban con 1 433 coches comedor y 393 coches cafetería.¹⁵ Para 1940 este número había descendido; en el caso de los coches comedor sólo quedaban 631, y de los coches cafetería, como tales, su número era indeterminado, ya que se sabe que había 627 carros que englobaban a los coches observatorio, a los coches club y a los coches cafetería.¹⁶

En Estados Unidos, cuando el país entra a la Segunda Guerra Mundial, la construcción de coches de pasajeros se vio interrumpida. Hasta entonces la compañía manufacturera Edward G. Budd era la que se había encargado de construirlos, pero al entrar al conflicto la producción que se encontraba en etapa avanzada fue entregada a la empresa The Missouri Pacific's Colorado Eagle, y para principios de 1942 los proyectos estaban detenidos. Fue entonces cuando las instalaciones de la compañía se dedicaron por completo a un programa de rápida producción para la guerra.¹⁷

Los coches comedor en México

Desde finales del siglo XIX el Ferrocarril Central Mexicano, cuya ruta comprendía de la ciudad de México a Ciudad Juárez, tenía contrato con la compañía Pullman para incluir en sus trenes coches salones, dormitorio y comedores. Los trenes de este ferrocarril, que cruzaban la frontera hacia Estados Unidos, contaban con estos elegantes coches. Tal fue el caso de las corridas que se hacían diariamente entre México y San Antonio, Texas, o entre México y El Paso.¹⁸

En la *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal, desde 1 de enero de 1895 hasta 31 de diciembre de 1899* se consigna el dato de que en 1900, entre el equipo rodante del Ferrocarril

14 Association of American Railroads. *Car Builders' Cyclopedic of American Practice*. Fifteenth Edition. U. S. A., Simmons-Boardman Publishing Corporation, 1940, p. 551.

15 American Railway Association. *Car Builders' Cyclopedic of American Practice*. 1922, op. cit., p. 283.

16 Association of American Railroads. *Car Builders' Cyclopedic of American Practice*. 1940, op. cit., p. 535.

17 *Ibid.*, 1943, op. cit., p. 544.

18 *Revista Ferronales. Órgano del personal de los Ferrocarriles Nacionales de México*, t. VII, núm. 2, febrero de 1936, p. 28.

Nacional Mexicano, que tenía la ruta México-Nuevo Laredo, había dos coches comedor para el servicio de pasajeros, de los cuales no se especifica si pertenecían a la compañía Pullman. Y lo mismo sucede con el equipo rodante del Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico, en el que aparece un coche buffet, sin que se consigne su procedencia.¹⁹

En 1908 se crea la compañía Ferrocarriles Nacionales de México y la compañía Pullman se convierte en copartícipe de los servicios que se ofrecían a los viajeros, incluyendo los coches dormitorio, comedor y salón. Con el paso de los años se hizo notorio el poco uso que los pasajeros hicieron del servicio de coches Pullman, como bien se relata en uno de los artículos de la revista *Ferronales* del año 1931: "Es necesario que los servidores de ellos hagamos de los carros Pullman la propaganda más amplia que sea posible para atraerles el favor del público, porque éste muchas veces está poseído de prejuicios que hay que hacer desaparecer, y entre ellos está el que sólo pueden viajar en Pullman los potentados".²⁰

Al parecer, ante el lujo y la comodidad de este equipo rodante se creó la idea de que en él sólo viajaba la gente de dinero, que eran quienes podían pagar cuotas altas de pasaje, ya que para los demás era imposible pagarlas.



Pasajeros en un coche comedor. Fondo Ferronales. Fototeca. Conaculta/CNPPCF/CEDIF

19 Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Reseña Histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal, desde 1 de enero de 1895 hasta 31 de diciembre de 1899*. México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos Federales, 1900, pp. 195 y 200.

20 Revista *Ferronales*. Órgano del Personal de los Ferrocarriles Nacionales de México. Tomo II, número 5, mayo de 1931, p. 11.



Pasajeros en un coche comedor. Fondo Ferronales. Fototeca. Conaculta/CNPPCF/CEDIF

Las personas que sí viajaron en los coches Pullman disfrutaron en su viaje de comodidades, no sólo en los dormitorios sino también en los comedores. Los coches Mitla y Monte Albán se encontraban equipados con un excelente mobiliario para el comedor, en los que los pasajeros disfrutaban de buenos platillos a precios accesibles, como pollo a la parrilla, pavo al horno, milanesa con papas y filete con papas a un peso. Si deseaba algo más sencillo y más económico podía optarse por pedir un pan con mantequilla o dos bísquets calientes con mantequilla, por sólo 25 centavos; o un sándwich de jamón, queso o pavo por 40 centavos; unas enchiladas por 75 centavos, y una lengua a la vinagreta o entomatada por 80 centavos. Para beber, los comensales tenían una gran variedad de bebidas a elegir: café con leche, vaso de leche, jugo de naranja o refresco, que costaban 25 centavos. Si necesitaban algo más fuerte entonces estaban las cervezas XX y Carta Blanca, que valían 50 centavos cada una. Todos los precios ya tenían incluido el 10% correspondiente al impuesto de la deuda pública.²¹

Para la década 1960 se encontraban funcionando los coches comedor: Chachalacas, Antón Lizardo, Tequisquiapan, Playa de Santiago, Playa Oriente, Club Tapachula, Mocambo, Villa del Mar, Playa Norte, Monte Verde, Playa del Carmen, Santa Cruz Analco y Playa Copacabana, identificados con los números 3609, 3636, 3651, 3628, 3643, 378, 3646, 3627, 3639, 337, 3655 y 3659, respectivamente.²²

21 *Revista Ferronales*. Órgano del personal de los Ferrocarriles Nacionales de México. Tomo IX, número 11, noviembre de 1938, p. 20.

22 Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación



Pasajeros en un coche comedor. Fondo Ferronales. Fototeca. Conaculta/CNPPCF/CEDIF

El coche comedor Chachalacas NM-3609 estaba distribuido en tres partes, por un lado tenía un salón con una silla doble, nueve individuales y mesitas con lámparas de buró en las cuatro esquinas, además un comedor con ocho mesas y cuatro sillas cada una. Las mesas se encontraban ubicadas junto a las ventanas del coche para que los pasajeros pudieran admirar el paisaje. Finalmente estaba la cocina que contaba con cinco alacenas, tres gabinetes, dos refrigeradores, un fregadero para el lavado de los trastes, una estufa y un depósito para leña.²³



Interior de un coche comedor. Fondo Ferronales. Fototeca. Conaculta/CNPPCF/CEDIF

Ferrovias (CEDIF), en adelante AHCEDIF, Fondo Coches y Carros, Planos de coches de pasajeros.

23 AHCEDIF, Fondo Coches y Carros, Planos de coches de pasajeros, □ Plano diseñado en la sección técnica de Aguascalientes, datos tomados en el coche comedor Chachalacas □, Aguascalientes, 30 de junio de 1962, plano AUP-2268.

El coche comedor Tequisquiapan NM-3651 se encontraba distribuido en dos partes, el comedor con diez mesas plegadizas de 32 ½" x 40 ½", con cuatro sillas cada una, todas ubicadas junto a las ventanas del coche, y la cocina, que tenía dos cómodas grandes, un compartimiento para los útiles de aseo, un compartimiento para el tablero de control del interior del coche, dos refrigeradores, un lavabo, dos mostradores, cuatro fregaderos para el lavado de los trastes, una estufa y un horno.²⁴

El coche comedor Playa de Santiago NM-3628 también estaba dividido en dos partes, el comedor con doce mesas y cuatro sillas por mesa, y la cocina, dotada con una cómoda, dos roperos, el centro eléctrico para abastecimiento de las 29 lámparas de techo y las lámparas de mesa, cuatro alacenas, cinco fregaderos y un escurridor para los trastes, dos refrigeradores, una despensa, una cafetera, una estufa, una hielera y un depósito para carbón y leña.²⁵

Otro coche comedor también dividido en dos partes fue el Playa Oriente NM-3643. El comedor tenía 12 mesas plegadizas de 32" x 41", con cuatro sillas cada una, y la cocina estaba equipada con dos refrigeradores, un mostrador, una estufa, un horno, una carbonera, una alacena, una cafetera, dos fregaderos, una

24 AHCEDIF, Fondo Coches y Carros, Planos de coches de pasajeros, Plano del coche comedor Tequisquiapan, núm. 3651.

25 AHCEDIF, Fondo Coches y Carros, Planos de coches de pasajeros, Plano del coche comedor Playa de Santiago, núm. 3628.



Coche comedor Playa de Santiago NM-3628. Fondo Ferronales. Fototeca. Conaculta/CNPPCF/CEDIF

hielera, tres cómodas, y el tablero de control eléctrico del coche.²⁶

El coche comedor Mocambo NM-3646 tenía un comedor para 14 mesas, una frente a cada ventana, con cuatro sillas cada una, una cómoda, y el compresor para el aire acondicionado. La cocina contaba con un trastero, una alacena, tres refrigeradores, dos cafeteras, un fregadero con mostrador, dos estufas, y un ropero.²⁷

En el coche comedor Villa del Mar NM-3627 el comedor contaba con seis mesas con cuatro sillas cada una, y seis mesas con dos sillas, todas pegadas a las ventanas del coche, además de un trastero. La cocina estaba equipada con cinco cómodas, un estante para las cosas del aseo del coche, un refrigerador, un compartimiento para leña, una estufa, un horno, un compartimiento grande para hieleras, cinco fregaderos para el lavado de los trastes, cafeteras, dos hieleras, un compartimiento para basura y una gaveta.²⁸



Mesas de un coche comedor. Fondo Ferronales. Fototeca. Conaculta/CNPPCF/CEDIF

26 AHCEDIF, Fondo Coches y Carros, Planos de coches de pasajeros, Plano del coche Playa Oriente, núm. 3643.

27 AHCEDIF, Fondo Coches y carros, Planos de coches de pasajeros, Plano del coche Mocambo, número 3646, Aguascalientes, 22 de agosto de 1967.

28 AHCEDIF, Fondo Coches y carros, Planos de coches de pasajeros, Plano del coche Villa del Mar, número 3627.



Mesa de un coche comedor. Fondo Ferronales. Fototeca. Conaculta/CNPPCF/CEDIF

Finalmente el coche comedor Playa Norte NM-3639 tenía en su comedor diez mesas plegadizas de 31" x 41 1/2", con cuatro sillas cada una, un compartimiento para el tablero electrónico y refrigeración, dos roperos y una alacena. La cocina contaba con tres refrigeradores, dos hieleras, un trastero, un gran mostrador, una estufa, un lugar para las cafeteras, el lavabo para los trastes, un depósito para hielo, un depósito para leña, una carbonera y una cómoda.²⁹

Los trabajadores del coche comedor

La empresa Ferrocarriles Nacionales de México incluyó en la Especialidad de Coches Especiales, Dormitorios y Conexos, a los trabajadores del coche comedor; es decir, a los cocineros, meseros, auxiliares de cocina, porteros e inspectores de coches especiales.³⁰

Para ingresar al servicio de un coche comedor era indispensable haber cursado al menos la instrucción primaria, sin que fuera obligatorio comprobar estudios sobre gastronomía. El aspirante debía ser propuesto por el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), por conducto del representante general de la Especialidad de Coches Especiales, Dormitorios y Conexos. Los puestos base a los que podían aspirar para poder ingresar a esta especialidad eran los de portero, mesero, auxiliar de cocina o cocinero.

Por cocinero, la empresa denominó al empleado que era el encargado de condimentar alimentos a bordo de los coches comedores y coches especiales. El

29 AHCEDIF, Fondo Coches y carros, Planos de coches de pasajeros, Plano del coche Playa Norte, número 3639.

30 Biblioteca Especializada del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, en adelante BECEDIF. *Actas revisión de las prevenciones particulares. Especialidad de Coches especiales, dormitorios y conexos. Comisión paritaria de prevenciones particulares de la Especialidad de coches especiales, dormitorios y conexos.* Acta número 1, 8 de julio de 1957, f. 2.

mesero era el encargado de servir al pasaje a bordo de los coches comedores y especiales, y el auxiliar de cocina era el encargado de auxiliar al cocinero en sus labores, sin sustituirlo.³¹

La línea de ascenso en el personal de esta especialidad era de portero a auxiliar de cocina, quien podía ascender a mesero o a cocinero, y éste a conductor. Quienes aspiraban al puesto de cocinero o conductor estaban obligados a presentar un examen que demostrara su capacidad para ocupar ese puesto.³²

Una vez en servicio, el trabajador debía registrar su domicilio en un libro que la empresa proporcionaba, para que pudiera ser localizado por cualquier asunto relacionado con el trabajo. Además de registrarse a la llegada y a la salida de los trenes, ya que debía anotar su nombre, el número del tren, nombre y número del carro al que estaba asignado, y la fecha correspondiente.³³ También debía estar enterado de los boletines y circulares que la misma empresa expedía en relación con el servicio.³⁴

En su jornada laboral, el personal de un coche comedor debía cuidar todos los artículos y accesorios que tenía a su cuidado; si por alguna razón se perdía algo, el trabajador tenía que otorgar un vale por el faltante al responsable de recibir los equipos de los coches. En el caso de la loza, cristalería y otros objetos utilizados dentro del coche, la rotura de alguno de estos enseres no implicaba que el trabajador tuviera que pagar por ellos, siempre y cuando existiera una justificación escrita y firmada por el conductor del coche dormitorio o del inspector del servicio.³⁵ Así mismo, si la vajilla o los enseres de la cocina eran de mala calidad o la cantidad no era suficiente para el servicio, el trabajador no tenía responsabilidad alguna.³⁶ Por lo

31 BECEDIF. *Actas revisión de las prevenciones particulares. Especialidad de Coches especiales, dormitorios y conexos. Comisión paritaria de prevenciones particulares de la Especialidad de coches especiales, dormitorios y conexos.* Acta núm. 2, 9 de julio de 1957, f. 3.

32 BECEDIF. *Actas revisión de las prevenciones particulares. Especialidad de Coches especiales, dormitorios y conexos. Comisión paritaria de prevenciones particulares de la Especialidad de coches especiales, dormitorios y conexos.* Reglamento de labores anexo a las prevenciones particulares para los trabajadores de la especialidad de carros dormitorio y conexos. Acta núm. 8, 19 de julio de 1957, f. 3.

33 BECEDIF. *Actas revisión de las prevenciones particulares. Especialidad de Coches especiales, dormitorios y conexos. Comisión paritaria de prevenciones particulares de la Especialidad de coches especiales, dormitorios y conexos.* Reglamento de labores anexo a las prevenciones particulares para los trabajadores de la especialidad de carros dormitorio y conexos. Art. 3, f. 1.

34 BECEDIF. *Actas revisión de las prevenciones particulares. Especialidad de Coches especiales, dormitorios y conexos. Comisión paritaria de prevenciones particulares de la Especialidad de coches especiales, dormitorios y conexos.* Acta número 16, 31 de julio de 1957, ff. 1-2.

35 *Ibid.*, f. 2.

36 *Ibidem*, f. 3.

general, un coche comedor iba dotado de suficientes manteles, servilletas, toallas, piezas de vajilla, cubiertos, piezas de cristalería, trastos de cocina, delantales y sacos para los meseros,³⁷ por si surgía alguna eventualidad en el trayecto, y siempre tomando en cuenta la posibilidad de la pérdida de alguno de ellos, sobre todo de las toallas, servilletas y cubiertos.

Los trabajadores tampoco eran responsables de la descomposición de los alimentos que se resguardaban en la cocina,³⁸ ya fuera por la propia naturaleza de los mismos, como podía suceder con las frutas y verduras, o porque se careciera de los elementos necesarios para conservarlas, en este caso porque el refrigerador se descompusiera en el camino, por la falta de hielo, entre otros inconvenientes. Por todo ello el trabajador debían avisar de manera inmediata a su jefe o a la oficina de la empresa, según procediera. Para tales casos, las tripulaciones de servicios en coches dormitorio y comedores de Ferrocarriles Nacionales de México reconocían como jefe inmediato al conductor del propio servicio. Las tripulaciones de coches de primera, con asientos numerados y coches comedores, cuando viajaban agregados a trenes donde no había servicio con un conductor de coches dormitorio y comedores de los propios ferrocarriles, debían reconocer como jefe inmediato a los inspectores de los coches especiales, carros dormitorios y conexos.³⁹



Pasajeros en un coche comedor. Fondo Ferronales. Fototeca. Conaculta/CNPPCF/CEDIF

37 *Revista Ferronales*, t. XXII, núm. 3, marzo de 1953, p. 31.

38 BECEDIF. *Actas revisión de las prevenciones particulares. Especialidad de Coches especiales, dormitorios y conexos. Comisión paritaria de prevenciones particulares de la Especialidad de coches especiales, dormitorios y conexos.* Acta núm. 16, 31 de julio de 1957, f. 3.

39 BECEDIF. *Actas revisión de las prevenciones particulares. Especialidad de Coches especiales, dormitorios y conexos. Comisión paritaria de prevenciones particulares de la Especialidad de coches especiales, dormitorios y conexos.* Reglamento de labores anexo a las prevenciones particulares para los trabajadores de la especialidad de carros dormitorio y conexos. Art. 1, f. 1.

La tripulación de un coche comedor comenzaba sus labores a las 6:00 horas, debido a que el horario de atención al público era a partir de las 7:00 horas, dividiéndose de la siguiente manera: los desayunos se servían de las 7 a las 10 horas. La comida de las 12 a las 15 horas, y la cena de las 19 a las 22 horas. Independientemente del servicio de alimentos, entre las 7 y las 22 horas se proporcionaba servicio de sándwiches, té, café, bebidas y refrescos para los pasajeros que así lo solicitaran.⁴⁰ Por la noche, a partir de las 23:00 horas, la tripulación tenía derecho a que se le asignaran camas altas en los coches dormitorio, cuando se podía disponer de ellas, por lo que su descanso oscilaba entre las 23:00 horas y las 6:00 horas del día siguiente, sin estar obligados a desempeñar ningún servicio durante ese tiempo.⁴¹



Tripulación de un tren en donde se encuentran cocineros, meseros, porters, entre otros. Fondo Ferronales. Fototeca. Conaculta/CNPPCF/CEDIF

Cada trabajador de la tripulación debía presentarse a sus labores aseado, afeitado, con su uniforme planchado, y su ropa y calzados limpios. Quedaba prohibido llegar al servicio en estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes, y no podía ingerir bebidas alcohólicas durante sus horas de trabajo, fumar o practicar juegos de azar.⁴²

40 BECEDIF. *Actas revisión de las prevenciones particulares. Especialidad de Coches especiales, dormitorios y conexos. Comisión paritaria de prevenciones particulares de la Especialidad de coches especiales, dormitorios y conexos.* Acta núm. 62, 21 de julio de 1958, f. 1.

41 BECEDIF. *Actas revisión de las prevenciones particulares. Especialidad de Coches especiales, dormitorios y conexos. Comisión paritaria de prevenciones particulares de la Especialidad de coches especiales, dormitorios y conexos.* Acta núm. 21, 14 de agosto de 1957, f. 1.

42 BECEDIF. *Actas revisión de las prevenciones particulares. Especialidad de Coches especiales, dormitorios y conexos. Comisión paritaria de prevenciones particulares de la Especialidad de coches especiales, dormitorios y conexos.* Reglamento de labores anexo a las prevenciones particulares para los trabajadores de la especialidad

En las horas de atención al público, cuando había un conductor en el coche comedor, éste debía permanecer ahí para proporcionar a los pasajeros una nota de pedido, de la cual el mesero desprendía dos copias, una para él y otra para el cocinero. Una vez que el pasajero degustaba sus alimentos y pedía su cuenta, para efectuar el cobro, el conductor cerraba la cuenta y la entregaba al mesero, quien se dirigía al pasajero para recibir el importe, mismo que llevaba al conductor, junto con la nota de pedido original, porque éste al finalizar el viaje debía formular su informe y depositar la remesa correspondiente.⁴³ Es importante señalar que si durante el viaje hacían falta provisiones, el conductor podía utilizar ese dinero para comprar lo necesario, ya que la cantidad sería reintegrada por el proveedor de la empresa al terminar el viaje, pero si por alguna circunstancia esto no ocurría, entonces el conductor no tenía responsabilidad en la demora del depósito de la remesa.⁴⁴

El cocinero del coche comedor

A este tipo de trabajador, que para ejercer el puesto no se le exigían estudios del ramo, la empresa sí ponía como obligatoria una capacitación práctica, que podía ser de dos a cuatro viajes en diferentes líneas. Esta "capacitación" incluía no sólo a los de nuevo ingreso, sino también a los que pretendían ascender a otros puestos.⁴⁵

Una vez en el cargo el cocinero, por las características propias de su trabajo, tenía que presentarse en la terminal de residencia con tres horas de anticipación al inicio del viaje, y si no estaba en ella, dos horas antes. En este tiempo, el cocinero recibía los enseres y artículos necesarios para desempeñar su trabajo, así como las mercancías para la elaboración de los alimentos. Si hacían falta algunas provisiones, combustible, agua, hielo o lo que necesitase, tenía la obligación de comunicarlo inmediatamente al conductor para que le surtiera lo necesario. De igual forma, recibía filipinas limpias como parte de su uniforme, ya que los pantalones le

de carros dormitorio y conexos. Arts. 2, 5, y 6.

43 BECEDIF. *Actas revisión de las prevenciones particulares. Especialidad de Coches especiales, dormitorios y conexos. Comisión paritaria de prevenciones particulares de la Especialidad de coches especiales, dormitorios y conexos.* Acta núm. 65, 30 de julio de 1958, f. 1.

44 *Actas revisión de las prevenciones particulares. Especialidad de Coches especiales, dormitorios y conexos. Comisión paritaria de prevenciones particulares de la Especialidad de coches especiales, dormitorios y conexos.* Acta núm. 68, 15 de agosto de 1958, f. 1.

45 *Actas especialidad de trabajadores de coches comedor, salón cantina y especialidades. Prevenciones generales para la especialidad de trabajadores de coches comedores, salón cantina y especiales.* 1970. Acta núm. 1, cláusula 1140.

eran proporcionados una vez al año,⁴⁶ además de su gorro.

Durante el viaje se encargaba de elaborar en la cocina del coche los alimentos que los pasajeros solicitasen del menú. En los horarios de comidas, tenía derecho a tomar 30 minutos para tomar sus alimentos, sin perjuicio de las labores que estaba desempeñando.⁴⁷ Al finalizar las labores del día, el cocinero debía vigilar que el auxiliar de cocina aseara los utensilios y enseres, así como la propia cocina, para que al día siguiente estuviera lista para la siguiente jornada laboral, ya que el coche comedor se abría al público a las siete de la mañana.

Al término del viaje, el cocinero debía permanecer en el coche una hora con treinta minutos, los cuales empleaba para entregar todo su equipo de trabajo y las mercancías que sobraban a la oficina correspondiente para los coches especiales.⁴⁸



Cocinero de un coche comedor. Fondo Ferronales. Fototeca. Conaculta/CNPPCF/CEDIF

El mesero del coche comedor

Las labores de este trabajador estaban orientadas hacia la atención al público. Ellos recibían las órdenes que los pasajeros requerían del menú, y se encargaban de hacerlas llegar al cocinero. Una vez lista la orden de comida, el mesero la entregaba a los comensales, labor un tanto difícil si recordamos que se encontraba en un coche en movimiento. Por eso para él también eran

46 *Actas especialidad de trabajadores de coches comedor, salón cantina y especialidades. Prevenciones generales para la especialidad de trabajadores de coches comedores, salón cantina y especiales.* 1970. Acta núm. 1, cláusulas 1156-2 y 1156-3.

47 *Actas especialidad de trabajadores de coches comedor, salón cantina y especialidades. Prevenciones generales para la especialidad de trabajadores de coches comedores, salón cantina y especiales.* 1970. Acta núm. 1, cláusula 1150-1.

48 *Actas especialidad de trabajadores de coches comedor, salón cantina y especialidades. Prevenciones generales para la especialidad de trabajadores de coches comedores, salón cantina y especiales.* 1970, *op. cit.*, cláusula 1156-2.

importantes los viajes de práctica.

Al igual que el cocinero, el mesero debía presentarse con tiempo anticipado al inicio del viaje para recibir el inventario de las bebidas, útiles, enseres y accesorios para el servicio del coche, que no tenían nada que ver con los que recibía el cocinero. Además, tenía que supervisar que el coche comedor estuviera dotado de agua, hielo y todo lo necesario para el desempeño de sus labores. Cuando esto no sucedía así, debía reportar los faltantes a la oficina o al conductor. Una vez concluido este proceso, comenzaba a preparar todo lo necesario para el inicio del viaje y para el servicio a los pasajeros.⁴⁹

Al finalizar el viaje también debía permanecer en el coche para entregar todos los enseres que se le habían otorgado al inicio de la jornada.



Mesero de un coche comedor. Fondo Ferronales. Fototeca. Conaculta/CNPPCF/CEDIF

Coches comedores en la actualidad

En el caso de nuestro país, ante la suspensión del servicio de pasajeros, ya no es posible hablar de los coches comedores, sólo es posible hacerlo si nos referimos a aquellos que brindan un servicio más enfocado hacia el turismo, como es el caso del Ferrocarril Barrancas del Cobre, mejor conocido como Chepe.

Este ferrocarril cubre la ruta de Chihuahua a Los Mochis y viceversa, y se interna en la Sierra Tarahumara. Ofrece a los pasajeros vistas espectaculares de paisajes que se observan a lo largo de la ruta, incluidas las Barrancas del Cobre.

Los servicios de tren que ofrece el Chepe son de Primera Express y Clase Económica, pero es en el pri-

49 *Actas revisión de las prevenciones particulares. Especialidad de Coches especiales, dormitorios y conexos. Comisión paritaria de prevenciones particulares de la Especialidad de coches especiales, dormitorios y conexos.* Acta núm. 73, 22 de agosto de 1958, f. 1.

mero en donde se encuentra, junto con el coche bar, el coche comedor, lo que permite a los pasajeros degustar deliciosos platillos, al mismo tiempo que observan hermosos paisajes.⁵⁰

En el extranjero se encuentran compañías ferroviarias que ofrecen recorridos en los que los trenes incluyen el servicio de comedor. Sólo como ejemplo, anoto aquí a la compañía estadounidense Amtrak, en cuyos trenes de larga distancia se incorporan coches comedores acondicionados para ofrecer un excelente servicio de comida a los pasajeros.

En estos trenes el servicio de comedor va incluido en el pago del boleto, con excepción de los pasajeros que compran boleto clase turista. Si alguno de ellos desea comer en el coche comedor lo puede hacer con un cargo adicional.

El horario de servicio del coche depende de la operación del tren. En él los pasajeros cuentan con un servicio completo de comidas preparadas por el chef a bordo, que incluyen desayuno, comida y cena. Para estas dos últimas comidas se pide a los pasajeros que reserven su lugar, por lo que un miembro del personal de Amtrak recorre el tren para pedir a los pasajeros que seleccionen su hora de comida o cena, lo que evita que el coche comedor se sature.

En cada ruta de los trenes, el pasajero encuentra una selección invariable de alimentos cocinados por el chef, que para el desayuno incluyen huevos revueltos, tortilla de tres huevos con relleno de vegetales y queso, tostada francesa con compota de arándanos o desayuno continental, con cereal frío o caliente, frutas frescas, y una gran variedad de pan y yogurt. En la comida se incluye una hamburguesa vegetariana de chipotle y frijoles, una hamburguesa de filete, una ensalada vegetariana, un sándwich de especialidad y un plato especial que varía de acuerdo al chef. Entre los platos para la cena se encuentran ensaladas, filete marinado, medio pollo asado a las hierbas, un plato vegetariano de pastas, mariscos acompañados de una salsa contrastante, y un platillo especial del chef. Las bebidas para acompañar las comidas son café, té o leche, aperitivos, cerveza fría, y vinos blancos y tintos que se pueden comprar por botella o por copa. Para terminar, los postres están disponibles en cada una de las comidas del día, y se ofertan en tres categorías diferentes: chocolate, cheesecake, frutas o frutos secos. La carta también incluye helados de la marca Haagen Dazs y sorbete de limón Cio Bella Sicilian.

⁵⁰ <http://www.chepe.com.mx/servi/prime.html>

Para los niños se ofrece otro menú en el coche comedor. El desayuno incluye huevos revueltos o tostadas francesas, y para la comida y la cena hay hot dogs, pizzas, sándwich de queso a la plancha, bocadillos de pollo y albóndigas con pasta. En el coche comedor también se incluyen menús para dietas con requerimientos especiales, entre ellas podemos encontrar las comidas Kosher, las cuales son preparadas y empaçadas bajo la supervisión de rabinos. Las comidas vegetarianas que no contienen productos animales ni productos lácteos, ni huevos, bajas en grasa y sodio. Además de las comidas vegetarianas que no contienen carne, pero sí productos lácteos o huevos, y las comidas bajas en grasa, sodio, sin gluten, sin trigo ni cacahuates. El coche comedor de los trenes de Amtrak también da servicio de comida para clientes con discapacidades, sirviéndoles la comida en su habitación, en su asiento o en el coche salón.⁵¹

Si se prefiere viajar en tren con más elegancia también hay compañías que ofrecen en sus trenes el servicio de comedor. Me refiero al Venice Simplon Orient Express. El último recorrido del legendario Orient-Express se llevó a cabo en mayo de 1977, pero en 1982 volvió a entrar en funcionamiento, ahora con el nombre de Venice Simplon Orient Express, que hace el recorrido de Londres a Venecia. Este tren cuenta en su equipo con tres coches comedor: el Cote d'Azur, número 4141; el Etoile du Nord, número 4110; y el L'Oriental, número 4095. En ellos se sirve comida gourmet preparada por chefs franceses, quienes utilizan los más finos ingredientes para preparar todos los alimentos que se incluyen en el menú.

De esta misma compañía del Orient Express se encuentra otro ferrocarril que circula por las vías inglesas, el British Pullman and Northern Belle, que también cuenta con coche comedor. La cocina mide 4.50 x 1.80 metros, y en ella se preparan los menús que varían de acuerdo a la zona que se está visitando en Inglaterra, e incorporan productos de las regiones por las que atraviesa el tren. De este modo se da a los proveedores un papel crucial y a los clientes el verdadero sabor de la región que visitan. En el coche comedor se sirven 22 000 botellas de champaña al año, y más de 150 kilos de caviar.

⁵¹ <http://español.amtrak.com/amtrak/enes/24/-www-amtrak-com/servlet/contentserver?>



British Pullman

Sample Menu

4 COURSE SPRING - SEASONAL MENU
April - June 2011SEASONAL SOUP SERVED
WITH A CHIVED CRÈME FRAICHESEARED KENTISH GUINEA FOWL LEG WRAPPED IN PARMA HAM STUFFED
WITH A WILD MUSHROOM MOUSSE, SMOKED POTATO FONDANT, SPRING GREENS AND RED ONIONS
ACCOMPANIED BY A TOMATO AND RED WINE JUS
(START OF MAY SPRING GREENS WILL CHANGE TO DYAS FARM ASPARAGUS)

GREAT BRITISH CHEESEBOARD AND HOME-MADE CHUTNEY

PRUNE AND APRICOT FRANGIPANE TART
WITH POURING CREAM (APRIL)WHITE GRAPEFRUIT AND ORANGE CURD TART
WITH POURING CREAM (MAY)

STRAWBERRY AND RHUBARB FOOL CRUMBLE CHEESECAKE (JUNE)

RAINFORREST ALLIANCE COFFEE

Un menú del coche comedor del British Pullman. http://www.orient-express.com/web/vsoe/venice_simplon_orient-express.jsp

Otro tren que pertenece a la compañía Orient Express es el The Royal Scotsman, que maneja dos coches comedores: el Victoria, que ofrece un ambiente elegante con mesas para dos y cuatro personas, y el Raven, que tiene mesas para seis u ocho pasajeros. Ambos coches están lujosamente decorados con paneles de caoba y telas finas. El chef crea platillos que se preparan con ingredientes locales, como el salmón ahumado escocés, y vino para todos los gustos, ya que su bodega posee una amplia gama, además de whiskies de malta. En estos coches se sirven desayunos escoceses o continentales, y las cenas están divididas en formales e informales, a las cuales se le solicita al pasajero vestir de un modo determinado. A la primera se debe llegar al coche con smoking o kilt para los caballeros, y para las damas con vestido de coctel o de noche; a la segunda, en el caso de los hombres, se les pide usar chaqueta y corbata, exceptuando en clima cálido, y las mujeres deben portar un vestido más sencillo.⁵²

52 http://www.orient-express.com/web/vsoe/venice_simplon_

Las opciones que existen en el mundo para viajar en tren son diversas, y en buena parte de ellas se ofrece la posibilidad de comer en un coche comedor y de degustar exquisitos platillos, sólo hay que buscar estas opciones y emprender el viaje. Por lo pronto aquí queda la invitación abierta para vivir esta rica experiencia.



Pasajeros en un coche comedor. Fondo Ferronales. Fototeca. Conaculta/CNPPCF/CEDIF



Pasajeros en un coche comedor. Fondo Ferronales. Fototeca. Conaculta/CNPPCF/CEDIF

Bibliografía

American Railway Association. *Car Builders' Cyclopedía of American Practice*, 10 ed. Estados Unidos, Simmons-Boardman Publishing Company, 1922, 1192 pp.

Association of American Railroads. *Car Builders' Cyclopedía of American Practice*. 15 ed. Estados Unidos, Simmons-Boardman Publishing Corporation, 1940, 1352 pp.

Association of American Railroads. *Car Builders' Cyclopedía of American Practice*. 16 ed. Estados Unidos, Simmons-Boardman Publishing Corporation, 1943, 1324 pp.

[orient-express.jsp](http://www.orient-express.com/web/vsoe/venice_simplon_)

Association of American Railroads. *Car Builders' Cyclopedia of American Practice*. 17 ed. Estados Unidos, Simmons Boardman Publishing Corporation, 1946, 1444 pp.

Association of American Railroads. *Car Builders' Cyclopedia*. 19 ed. Estados Unidos, Simmons-Boardman Publication, 1953, 1280 pp.

Dunhan, Walter, *Taller de conservación de carros de ferrocarril. Preparado especialmente para la educación y entrenamiento de los trabajadores de carros de ferrocarril*. México, FNM, 1956, 188 pp. (Biblioteca Técnica Ferrocarrilera, 26)

Howe Brancoft, Hubert. *The book of the fair an historical and descriptive*. Vol II. USA, The Brancoft Company Publishers, 1895, pp. 500-1000.

Revista Ferronales. Órgano del personal de los Ferrocarriles Nacionales de México, t. II, núm. 5, mayo de 1931, 40 pp.

Revista Ferronales. Órgano del personal de los Ferrocarriles Nacionales de México, t. VII, núm. 2, febrero de 1936, 44 pp.

Revista Ferronales. Órgano del personal de los Ferrocarriles Nacionales de México, t. IX, núm. 11, noviembre de 1938, 44 pp.

Revista Ferronales, t. XXII, núm. 3, marzo de 1953, 40 pp.

Revista Ferronales, t. XLI, núm. 8, agosto de 1962, 136 pp.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Reseña Histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal, desde 1 de enero de 1895 hasta 31 de diciembre de 1899*. México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos Federales, 1900, 206 pp.

Wait, John C. *The Car Builder Dictionary*. Nueva York, 1895, The Railroad Gazette, 346 pp.

Biblioteca Especializada del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF)

Actas revisión de las prevenciones particulares. Especialidad de Coches especiales, dormitorios y conexos. Comisión paritaria de prevenciones particulares de la

especialidad de coches especiales, dormitorios y conexos. 1957-1958.

Actas especialidad de trabajadores de coches comedor, salón cantina y especialidades. Prevenciones generales para la especialidad de trabajadores de coches comedores, salón cantina y especiales. 1970.

Páginas web:

<http://www.chepe.com.mx/servi/prime.html>

<http://español.amtrakcomamtrakenes/24/-www-amtrak-comservletcontentserver?>

http://www.orient-express.com/web/vsoe/venice_simple_orient-express.jsp

<http://www.delmonicosny.com>

Archivo:

Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF). Fondo Coches y Carros.

Fototeca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF).

Cronología de la educación y campañas de alfabetización en México

En México se han puesto en marcha seis campañas de alfabetización, que se describen a continuación:

Primera campaña de alfabetización (1921-1930)

1920

José Vasconcelos impulsa la primera campaña formal de alfabetización desde la rectoría de la Universidad Nacional de México. Esta ambiciosa campaña buscó solventar la falta de instrucción que tenía la población. Se pensaba que los diez años de guerra que había sufrido el país habían repercutido en la instrucción de la población, por lo que el analfabetismo de los adultos era muy alto, “la campaña de alfabetización fue precedida por una verdadera campaña ideológica. Mediante una serie de circulares publicadas por la prensa capitalina [...] el rector invitó al público a colaborar en esta obra de redención nacional”. El censo de 1921 (a pesar de todos los problemas que implicó realizarlo) dio una fotografía aproximada del problema: 66.1% de la población total no sabía leer ni escribir.

1921

La campaña de alfabetización se trasladó a la SEP como una Dirección a cargo de Eulalia Guzmán y recibió mucha propaganda oficial, incluso se echó mano de los periódicos más importantes de la ciudad de México. Para ejecutarla se formó un ejército de niños con instrucción primaria y un número importante de maestros honorarios (3 022). Para marzo de 1922, cada uno de ellos debía colaborar con la labor alfabetizadora. Se establecieron escuelas nocturnas urbanas para adultos y en el campo esta labor recayó en las misiones culturales y en las escuelas rurales.

1 de marzo. La SEP crea la Dirección General de Educación Técnica (DETIC) con el propósito de echar

a andar el proyecto de escuelas técnicas en ferrocarriles y textiles. (Esta Dirección no logró establecer ninguna escuela ferrocarrilera).

25 de septiembre. Se crea oficialmente la Secretaría de Educación Pública.

12 de octubre. Vasconcelos asume la titularidad de la SEP.

1922

9 de julio de 1922. Se inaugura el edificio de la Secretaría de Educación Pública.

Se nombra al ingeniero Wilfrido Massieu director de la Escuela de los Ferrocarrileros, institución que formaría a seis tipos de profesionales en tres años.

1923

La Escuela de Artes y Oficios para hombres absorbe la enseñanza ferrocarrilera dentro de una formación más general.

Desaparece el Departamento de Instrucción de Ferrocarriles.

1924

Con la salida de Vasconcelos de la SEP la campaña de alfabetización queda como uno más de los proyectos educativos del gobierno y durante el régimen de Calles desapareció. El problema de la alfabetización ni siquiera se mencionó en las administraciones de propio Calles, Portes Gil, Pascual Ortiz Rubio y Abelardo Rodríguez.

Se inaugura el Instituto Técnico Industrial al que acuden trabajadores ferrocarrileros.

1926

En FNM se reabre el Departamento de Instrucción con el fin de mejorar las capacidades del personal que había escalado a puestos para los que no estaba debidamente preparado.

1929

Se logra la autonomía de la Universidad Nacional.

1930

Diciembre. Por iniciativa del señor A. R. Mendoza, superintendente de Transportes de la División del Norte, se crea en Monterrey la Biblioteca Ferrocarrilera "Servando Canales".

1931

Febrero. Se informa sobre la campaña pro-lengua-je que el señor A. R. Mendoza, Superintendente de

Transportes de la División Monclova puso en marcha con el objetivo de desterrar del caló ferrocarrilero todas las palabras y frases de origen extranjero.

Septiembre. Por disposición del presidente ejecutivo de FNM se crea la biblioteca de la Oficina de Estudios Económicos del Comité Reorganizador en el tercer piso de Palacio Nacional, en la capital de la República.

1932

Noviembre. Se reabre la Biblioteca de los Empleados de Express en la ciudad de México.

Segunda campaña de alfabetización 1934- 1940

1934

La modificación del artículo tercero constitucional permitió, por primera vez establecer de manera oficial, en el texto constitucional, una política de Estado para dar un carácter socialista a la educación y obligar a las escuelas privadas a seguir los programas oficiales.

Con la llegada de Lázaro Cárdenas al poder se toma nuevamente la idea de erradicar el analfabetismo en el país mediante el Programa Nacional de Educación, que incluía un proyecto de alfabetización.

1 de septiembre. Se expide la circular AA con la que se invita al personal ferrocarrilero en general a donar toda clase de libros para crear la Biblioteca del Hospital Colonia.

Se crean Liga de Trabajadores de la Enseñanza, la Universidad Obrera y la Federación Nacional de Trabajadores de la Enseñanza.

1935

El gobierno crea el Instituto Nacional de Educación para Trabajadores, que debía establecer escuelas secundarias, preparatorias y superiores, bibliotecas, museos y editar publicaciones.

1936

Surge la Confederación de Trabajadores de México, a la que se afiliaron gran cantidad de maestros, y que se extendió por casi todo el país, dando origen con esto al Sindicato de Trabajadores de la Enseñanza de la República Mexicana.

Mayo. Se da a conocer el proyecto para el establecimiento de una Escuela de Artes y Oficios para hijos de ferrocarrileros. Su funcionamiento presentaría dos aspectos: el exclusivamente educativo y el social. En el proyecto se consignó que el alumnado debía pertenecer a la clase obrera.

1937

Se pone en marcha la Campaña Nacional de Educación Popular. La propaganda de esta campaña tomó tintes de cruzada redentora nacional, y el propio Cárdenas la encabezó como presidente de la República. Al igual que en 1920 se invitó a la sociedad a participar en esta tarea, e incluso se ordenó a otras dependencias y departamentos del gobierno a trabajar en ella, además de que se invitó a “organizaciones políticas, centrales obreras y grupos campesinos” a “establecer centros de alfabetización, imprimir carteles y folletos, [así como a] organizar representaciones y exhibiciones”.

Se lanza también otra campaña, la de Pro-educación Popular con la que el gobierno se comprometió a “desanalfabetizar” al país en tres años, además de lograr el “mejoramiento técnico y cultural de los maestros así como la elevación del nivel higiénico de las comunidades y viviendas para obreros”.

Noviembre. Aparece publicado en la revista *Ferrolas* el promocional “El internado donde sus hijos se harán hombres de porvenir”, en el que se anuncia que a todos los ferrocarrileros se les obsequiará una póliza que asegura el porvenir de sus hijos y que les permitirá estudiar en el Instituto Washington.

1939

Por acuerdo del representante del STFRM se crea la escuela primaria “Manuel Fernández” en la ciudad de Aguascalientes.

Tercera campaña de alfabetización**1940 – 1946**

En la década de 1940 a 1950 se fundaron diversas instituciones educativas, entre ellas, el Comité Administrador del Programa Federal de Construcción de Escuelas (CAPFCE), el Instituto Nacional de Bellas Artes, la Asociación Nacional de Universidades e Institutos de Enseñanza Superior (ANUIES) y el Centro Regional de Educación de Adultos y Alfabetización Funcional para América Latina (CREFAL).

Por otro lado, la campaña alfabetizadora de Torres Bodet no concluyó en 1946, sino que el gobierno de Miguel Alemán la adoptó para su sexenio (1946- 1952).

1942

16 de enero. Se expide la Ley Orgánica de la Educación Pública.

1943

Se da la unificación de los sindicatos magisteriales. El nuevo Sindicato Nacional de Trabajadores de la Edu-

cación (SNTE) fue reconocido mediante decreto presidencial como el único organismo representativo de todo el magisterio nacional.

Diciembre. Se planteó una nueva campaña contra el analfabetismo, para la que se echaría mano de todas las armas que la propaganda de la época permitía, “el interés era evidentemente político: acabar con viejos rencores y odios que hicieron crisis en el sexenio anterior y unir al país nuevamente, integrando por medio de la lectura a todos los habitantes”.

1944

3 de febrero. Se instala la Comisión Revisora y Coordinadora con el propósito de revisar los planes educativos, programas escolares y libros de texto adoptados oficialmente.

21 de agosto. El presidente Ávila Camacho expide la Ley de Emergencia en virtud de la cual emprendió en todo el país la Campaña Nacional contra el Analfabetismo.

24 de agosto. Se publica la circular número GG-117, exp. AO-76-94 en la que se informa a todo el personal de FNM sobre la Campaña Nacional contra el Analfabetismo que puso en marcha el gobierno federal. En dicha circular se exhorta a que todo el personal y sus familias a dar cumplimiento a las obligaciones que les corresponden, y colaborar en lo que esté a su alcance con las autoridades y demás elementos designados para hacerla cumplir.

1945

12 de mayo. Se crea la Comisión Nacional, con un representante de la SEP, uno del STFRM y los jefes del Departamento de Instrucción y del Departamento de Publicidad de FNM, quienes ponen en marcha la Campaña Nacional contra el Analfabetismo dentro del sistema ferroviario. Esta Comisión se integra por 16 sub-comisiones y tiene como propósito recorrer las diversas divisiones ferrocarrileras y garantizar que en un plazo breve se logre que los ferrocarrileros analfabetos y sus familiares aprendan a leer y escribir.

7 junio. Se expide la carta circular Exp. PCM 76-94, en la que se informa de la creación de la Comisión Nacional y se suplica a los convocados a iniciar las gestiones a fin de que de manera voluntaria, tanto el personal de confianza como el de escalafón y sin distinción del organismo sindical contribuya con las cantidades que quieran asignarse para el desarrollo de la campaña y de los gastos que origina, tales como pagos a maestros, compra de útiles escolares, etcétera.

13 de agosto. Se crea la Biblioteca J. J. Franco en el Departamento de Servicios Especiales.

24 de agosto. La Secretaría de Educación y Propaganda de la Sección 18 del STFRM organiza un sencillo festival en los Talleres de San Lázaro en el marco de la Campaña de Alfabetización en los Ferrocarriles.

Noviembre. Se establecen cuatro centros colectivos de enseñanza en el Distrito Federal para hijos y trabajadores ferrocarrileros.

Diciembre. FNM otorgó el Premio permanente al mejor estudiante de la carrera de ingeniería civil de ferrocarriles y caminos y el Premio medalla de oro al alumno Bernardino Hernández Cosío, de la escuela Secundaria Nocturna número 7. El primer premio fue convocado de manera conjunta con el Instituto Politécnico Nacional. El pago del mismo corrió a cargo de FNM y tuvo un monto de \$500 pesos.

1946

Se promulgó una reforma del artículo 3º constitucional para reconvertir la educación socialista y en su lugar establecer una educación integral, científica y democrática para combatir los altos índices de analfabetismo que imperaban en la época.

1 febrero. Pablo. M. Hernández, gerente general de FNM y Jaime Torres Bodet, secretario de Educación Pública, inauguran la Escuela Técnico Ferrocarrilera número 1 en terrenos de la Estación Central de Buenavista.

Febrero. FNM inaugura los centros de alfabetización de Cárdenas, SLP, y Tampico.

Abril. Aparece la primera lista de trabajadores ferrocarrileros que contribuyen económicamente para el sostenimiento del profesorado y útiles en la Campaña Nacional contra el Analfabetismo y para beneficio de aquellos ferrocarrileros que no saben leer, así como de sus familiares.

Agosto. Se inaugura la Escuela Técnico Ferrocarrilera número 2 en la Terminal de Aguascalientes.

Septiembre. Hasta esta fecha se han abierto 25 centros de alfabetización ferrocarrilera en distintas partes del sistema. En algunas ciudades, como Guadalajara, Oaxaca, Puebla, Jalapa, Aguascalientes y México, se han establecido hasta tres o cuatro centros en virtud de que la población ferrocarrilera es numerosa. También se han abierto centros ambulantes de alfabetización en las líneas México- Veracruz, México-Tehuantepec y Puebla- Oaxaca.

1947

Abril. Se inaugura la Escuela Técnica Ferrocarrilera número 3, en la ciudad de Monterrey.

Se crea el jardín de niños "Héro de Nacozari" en la ciudad de Aguascalientes.

1948

Queda institucionalizada la campaña alfabetizadora y se establece la Dirección General de Alfabetización y Educación Extraescolar, dependiente de la SEP. Estuvo integrada por las misiones culturales, escuelas de alfabetización, centros colectivos de alfabetización, cursos de alfabetización para el personal del ejército y un Instituto de Alfabetización para Comunidades Indígenas Monolingües.

1949

La CTM creó el actual SNTE, con la dirigencia de Luis Chávez Orozco, quien sólo permanecería un año en el cargo por existieron desde el origen divisiones internas en el sindicato.

1950

Inicia otro periodo importante en la historia del sistema educativo mexicano, el de la *expansión*, mismo que culminó hasta la década de 1990.

1951

Febrero. Fueron inauguradas las escuelas "Felipe Pescador" XVI-A-R-d-X001, en la estación de Juan Pegaza, Morelos, y "Licenciado Manuel R. Palacios", XII-23-A-R-M-X-001 en la estación de Prieto, en Hidalgo. Además inició sus actividades la Escuela Ambulante de Tomellín, Oaxaca, para atender la educación de los hijos de los trabajadores de las cuadrillas S-6, S-8, S-9, S-10 y S-82.

Mayo. Se inaugura la escuela urbana "Plan Alemán de Rehabilitación Ferroviaria" y su jardín de niños para atender a los trabajadores de la Terminal del Valle de México.

Agosto. Por acuerdo del licenciado Manuel Palacios, gerente general de FNM se crea la Comisión especial para la atención, organización y funcionamiento de las escuelas ambulantes. Se nombra como responsable al licenciado Luis Madrazo B.

4 de agosto. Se inaugura la escuela primaria Margarita, para atender a las cuadrillas que operan en los patios de la Estación de Buenavista.

1952-1958

En el gobierno del presidente Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958) se consolidaron muchas de las propuestas de los gobiernos anteriores y los servicios educativos crecieron en forma importante. El gasto en educación aumentó, especialmente en subsidios a las

universidades y salarios de los profesores. Asimismo, se creó el Consejo Nacional Técnico de la Educación (CONALTE) y el Centro de Investigación y Estudios Avanzados del IPN (CINVESTAV).

1955

31 de enero. Para cumplir con los compromisos contraídos por la empresa en el Convenio de Revisión del Contrato Colectivo, la gerencia general de los FNM puso en marcha el programa intensivo de alfabetización. La responsabilidad de esta tarea estuvo a cargo de la Ayudantía de Relaciones Públicas y la Auxiliar de Servicios Sociales. Su ejecución estuvo a cargo de 17 promotores, 613 instructores individuales, en su mayoría ferrocarrileros, y 12 profesores de centros colectivos.

10 de agosto. El ayudante de Relaciones Públicas de FNM, en representación de su gerente general, senador Roberto Amorós, hizo entrega a los dirigentes del STFRM de 31 bibliotecas.

Agosto. Comienzan a funcionar 16 “Armones alfabetizadores” a los que gerencia general, por conducto de la Ayudantía Auxiliar de Servicios Sociales, les delegó la instrucción de ferrocarrileros.

1956

29 febrero. Por iniciativa del gerente general de FNM, licenciado Roberto Amorós se expiden las *Normas para conceder estímulos y recompensas*, en las que se establece que los trabajadores ferrocarrileros que tengan buen desempeño y se capaciten serán merecedores de estímulos (medallas) y recompensas (vacaciones adicionales, premios en efectivo, bibliotecas familiares, becas para capacitación técnica, impresión de la obra o trabajo en la Biblioteca Técnica Ferrocarrilera, becas de educación primaria y superior para hijos menores de 18 años).

1957

30 abril. Mediante convenio entre FNM y el STFRM se funda el Instituto de Capacitación Ferrocarrilera.

Cuarta campaña de alfabetización. Comienza en 1958 con el retorno de Torres Bodet a la educación.

La administración de López Mateos (1958-1964) significó el regreso de Jaime Torres Bodet a la titularidad de la SEP, quien propuso el Plan Nacional de Expansión y Mejoramiento de la Enseñanza Primaria, que se tradujo en el Plan de Once Años y en una nueva etapa en los

programas de alfabetización y educación extraescolar que ponía énfasis en la idea de que alfabetizar no significaba simplemente enseñar a leer y escribir, sino impartir conocimientos prácticos de utilidad inmediata para lograr el mejoramiento de los niveles de vida del hombre y su comunidad.

1959

12 de febrero. Se crea la Comisión Nacional de Libros de Texto Gratuitos. Desde entonces el discurso acerca de lo que significaba la alfabetización se transformó. Ya no se trataría tan sólo de la enseñanza de la lectura, escritura y los conocimientos elementales de la aritmética, sino que se impartirían conocimientos rudimentarios.

La escuela primaria “Manuel Fernández” que se ubica en la ciudad de Aguascalientes se transforma ahora en escuela tipo “Artículo 123”.

1960

Se establece la Casa de Acción Social para la Mujer Ferrocarrilera en la ciudad de Aguascalientes. En ella se imparten clases de cocina y repostería; arreglo personal, corte, sastrería, tejido, artesanía regional, juguetería y cerámica; costura, pintura, conservación de productos alimenticios, desarrollo de personalidad y relaciones humanas y educación médica para el hogar.

Se inaugura la escuela secundaria “Ferrocarriles Nacionales” la cual se incorpora al Instituto Autónomo de Ciencia y Tecnología de Aguascalientes.

1962

La CONALITEG consolidó su arraigo entre la población mexicana cuando empleó una obra de Jorge González Camarena como portada de los libros de texto: “La Patria”, una mujer de tez morena, rasgos indígenas y mirada valerosa que, apoyada en la agricultura, la industria y la cultura -simbolizadas en las imágenes del escudo y la bandera nacionales, un libro y diversos productos de la tierra y la industria-, representaba el pasado, presente y futuro de nuestra nación.

1963

Septiembre. Se acondicionan y comienzan a funcionar 24 carros de ferrocarril para la enseñanza primaria, además de cinco carros para los cursos de capacitación. Su movimiento se hace entre los centros principales de trabajo. En cada uno de los carros se imparte una materia diferente, y estas son: Taller mecánico, refrigeración, electricidad y telégrafos, frenos de aire y vía y estructuras. Ambos tipos de enseñanza contienen

la esencia del Programa de Once Años que puso en marcha la Secretaría de Educación Pública.

1964

Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970) consideró importante ampliar las oportunidades educativas mediante apoyos económicos a la educación normal y la capacitación para el trabajo. Entre las políticas más importantes de este sexenio y el anterior se encuentran la formulación del Plan para el Mejoramiento y la Expansión de la Educación Primaria en México o Plan de Once Años y la distribución de libros de texto gratuito para las escuelas primarias, que también motivó la creación de la Comisión Nacional de los Libros de Texto Gratuito (CONALITEG). Asimismo, con el objetivo de ofrecer salidas laterales que posibilitaran la incorporación al trabajo a los alumnos que no accedieran a los niveles educativos superiores, entre 1963 y 1970 se implementaron diversos programas y se crearon varios centros de adiestramiento y capacitación para el trabajo industrial y agrícola.

1965

Enero- marzo. Se imparte a trabajadores ferrocarrileros de la ciudad de Puebla el curso de capacitación *Mecánica y electricidad de locomotoras diesel*, en un coche-escuela.

14 abril. El gerente general ingeniero Eufasio Sandoval viaja a San Luis Potosí para recibir oficialmente un motor seleccionado modelo 251 de una locomotora diesel eléctrica marca Alco que obsequió la Alco Products Incorporated para la enseñanza del personal riellero de la Escuela Diesel del Instituto de Capacitación Ferrocarrilera, ubicada en esa ciudad.

Junio. Los FNM con el propósito de abatir el índice de analfabetismo localizado fundamentalmente entre el elemento de vía y sus familiares puso en marcha su Plan de Acción Inmediata que se conoció como Campaña Intensiva de Alfabetización. Para el arranque de esta Campaña se establecieron 24 Centros de Enseñanza Colectiva fijos en las escuelas Artículo 123 y Casas de Acción Social para la Mujer. La dirección de la Campaña estuvo a cargo del Departamento de Relaciones Públicas de FNM que distribuyó 6,000 cartillas oficiales editadas por la SEP; 6,000 ejemplares del Instructivo del Plan de Acción Inmediata que comprendía los fundamentos de acción social y educativa, el concepto de alfabetización, así como los propósitos que se perseguían y su organización; 6,000 folletos con sencillas orientaciones para enseñar a leer y escribir y 6,000 fichas personales (amarillas y azules) donde

figuraban datos de los instructores y de los analfabetas a su cargo. Además, se anunció la distribución de 5,000 carteles alusivos en toda la República.

1966

Febrero. Aparece en la portada de la revista *Ferronales* la imagen de los libros de texto. El texto de pie de imagen dice: "Nada es más caro a los mexicanos que nuestra Enseña Nacional que simboliza la Patria. El futuro de la Patria de mañana es la niñez de hoy. Por ello se ha elegido una hermosa alegoría para portada de *Ferronales* ya que en febrero se celebra el aniversario de la Constitución, se rinde homenaje a la bandera y el futuro del país, la niñez, retorna a las aulas".

Febrero. Aparece en la revista *Ferronales* el desplegado "La Comisión Nacional de los Libros de Texto Gratuitos, dependiente de la SEP, de conformidad con las bases del concurso abierto por esta Comisión con fecha 3 de agosto de 1965 da a conocer la lista de los jurados que calificarán las obras presentadas para sexto año para las materias de Lengua nacional, Historia y civismo y Geografía.

Mayo. Aparece publicado en la revista *Ferronales* el artículo "Dos ejemplos de abnegación. Apóstoles de la niñez". El maestro rural y su trabajo dentro de FNM.

Quinta campaña de alfabetización. Comienza en los últimos años del sexenio de Díaz Ordaz

La llegada de un creciente número de alumnos con la primaria y secundaria terminadas, como resultado de los esfuerzos anteriores hizo que en el sexenio de Echeverría (1970-1976) la presión de la demanda se transfiriera a los niveles siguientes, dando inicio a una época de crecimiento sin precedentes de la educación media superior y superior, que se afrontó con una política de apoyo a la creación de nuevas instituciones en esos niveles: el Colegio de Ciencias y Humanidades, el Colegio de Bachilleres, las Escuelas Nacionales de Estudios Profesionales de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), la Universidad Autónoma Metropolitana, el crecimiento de universidades públicas y de institutos tecnológicos en los estados, y el desarrollo de la educación superior privada. En primaria se efectuó una reforma curricular y se elaboraron nuevos libros de texto; se aprobó también una nueva Ley Federal de Educación Superior. El Instituto Nacional de Educación de Adultos y el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología fueron otras de las instituciones que surgieron en ese período.

1967

Se crean los Centros de Educación Básica para Adultos.

1970-1976

La administración de Luis Echeverría (1970-1976) mostró desde un principio su interés de mejorar el sistema educativo y puso en marcha una Comisión Coordinadora de la Reforma Educativa para diversificar los servicios educativos, aumentar el número de escuelas y reformar los planes de estudio.

1970

29 de diciembre. Por disposición del H. Congreso de la Unión se crea el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología como un organismo público descentralizado de la Administración Pública Federal, integrante del Sector Educativo, con personalidad jurídica y patrimonio propio.

1971

12 de abril. Se inician los cursos en Colegio de Ciencias y Humanidades (CCH) para recibir a la primera generación de estudiantes en los planteles Azcapotzalco, Naucalpan y Vallejo.

11 de septiembre. El presidente Echeverría crea el Consejo Nacional de Fomento Educativo (CONAFE).

Septiembre. Aparece en la revista *Ferronales* el artículo "La forja de mexicanos del futuro en vagones del ferrocarril" en el que se informa de la Escuela Sistemal 119 "Ingeniero Eufrazio Sandoval" que es una escuela tipo Artículo 123, en la que 45 niños de ambos sexos reciben su instrucción primaria en la estación Cazadero, Querétaro. Con esta suman ya 42 escuelas ambulantes en el sistema de FNM.

Octubre. Aparece publicado en la revista *Ferronales* el artículo "Acción educativa integral de los ferrocarriles en Aguascalientes"

1972

25 de marzo. Ferrocarriles Nacionales informa que tiene funcionando 18 carros –escuela para todas las ramas, de ellos 14 se emplean exclusivamente para vía.

Abril. La Asociación Nacional de Universidades e Institutos de Enseñanza Superior (ANUIES), al celebrar su XIII Asamblea Ordinaria en la ciudad de Villahermosa, analiza la necesidad de elevar la calidad y eficiencia de la educación. El resultado de esta asamblea fue: "El Nivel Medio Superior de la Enseñanza Media, con duración de tres años deberá ser formativo".

Abril. Se inauguran tres nuevas escuelas rodantes,

los número 18, 19 y 20. Los dos primeros van a servir para Puentes y Edificios y el carro 20 servirá como taller complementario del número 8 que fue llevado a Buenavista.

Mayo. Aparece en la revista *Ferronales* el artículo "Una escuela llamada Benito Juárez". Se trata de una escuela móvil que sostiene FNM dentro de las estipulaciones del Artículo 123 Constitucional, que está funcionando en San Juan Teotihuacán, México.

La SEP modificó su estructura orgánica e instituyó la Subsecretaría de Planeación y Coordinación Educativa, dependencia que inició la desconcentración técnico-administrativa con la creación de 39 unidades de servicios descentralizados en las nueve regiones en las que fue dividido el país.

1973

Septiembre. Se crea el primer Colegio de Bachilleres en la ciudad de Chihuahua.

Se publica una nueva Ley Federal de Educación que sustituye a la Ley Orgánica de Educación Pública de 1941. Esta nueva ley adoptó la definición de educación como *institución del bien común* y organizó al sistema educativo nacional para establecer nuevas bases que impulsaran los derechos que todos los habitantes del país para recibir educación con las mismas oportunidades.

Sexta campaña de alfabetización 1976-1982

En la administración de José López Portillo (1976-1982) se llevó a cabo un diagnóstico de la situación escolar en el nivel básico y se diseñó el Plan Nacional de Educación (PNE). El diagnóstico del PNE llamó la atención sobre diversos problemas de la educación preescolar: la atención a la demanda era baja, la distribución de oportunidades era desigual con una alta concentración en el medio urbano y con la atención casi exclusiva de los sectores medios y altos. También se identificaron bajos índices de eficiencia en los primeros grados de la primaria, que se presumía estaban asociados a la inasistencia de los niños a la educación preescolar. Por esta razón uno de los objetivos prioritarios del PNE fue la educación preescolar y la puesta en marcha del Programa "Educación para Todos", cuya meta fue atender a todos los niños con rezago educativo.

1976

Se promulga la Ley Nacional de Educación para Adultos, que reguló la educación para los mayores de 15 años que no habían cursado o concluido la primaria

o la secundaria. Esta educación fue concebida como educación extraescolar, basada en la enseñanza auto-didacta y la solidaridad social.

La SEP crea la Coordinación General de Educación Superior, Ciencia y Tecnología.

1978

Se crea la Universidad Pedagógica Nacional.

Se promulga la Ley Nacional de Coordinación de la Educación Superior.

1979

17 y 18 de diciembre. En Tuxtla Gutiérrez, Chiapas se lleva a cabo el "Primer Foro Nacional de Trabajadores de la Educación y organizaciones democráticas del SNTE"; evento en el que se puso de manifiesto el malestar relacionado con las demandas salariales insatisfechas y el carácter autoritario con el que la cúpula del Sindicato manejaba los asuntos de los agremiados. En ese contexto se crea la Coordinadora Nacional de Trabajadores de la Educación, la cual tiene como tarea luchar por la democratización del SNTE y recuperar sentido revolucionario, en beneficio de los trabajadores, la educación y el país.

Se crea el Colegio Nacional de Educación Profesional Técnica (CONALEP), en respuesta a una segunda prioridad del Plan Nacional de Enseñanza, PNE, que tiene como principio vincular la educación terminal con las necesidades de la producción para lo cual se desarrollaron programas para la educación técnica superior.

Se crea el Colegio Nacional de Educación Profesional Técnica (CONALEP), en respuesta a una segunda prioridad del PNE que señalaba el objetivo de vincular la educación terminal con las necesidades de la producción para lo cual fue necesario desarrollar programas para la educación técnica superior.

Se constituye la Coordinación Nacional para la Planeación de la Educación Superior (CONPES).

1980

En 1980, una modificación al artículo tercero constitucional incluyó el concepto de autonomía universitaria. En esa adición la autonomía fue concebida como el ejercicio de ciertas facultades que el Estado otorga a entidades públicas no centralizadas. Así, mediante un acto jurídico emanado del Poder Legislativo, se concedió el derecho a las instituciones universitarias para expedir sus propias normas y reglamentos, para realizar sus fines con respeto a la libertad de cátedra e investigación y para determinar sus planes y programas de estudio, entre otras cosas.

1981

Septiembre. Se crea el Instituto Nacional para la Educación de los Adultos (INEA), con el cual inicia el Programa Nacional de Alfabetización.

1982

Miguel de la Madrid presenta un Plan Nacional de Desarrollo en el que la "revolución educativa" estuvo inscrita como uno de sus principales elementos. No obstante, en su periodo de gobierno tuvo que enfrentar una fuerte crisis económica que lo orilló a reducir el gasto destinado al sector educativo.

La crisis también afectó la demanda de escolaridad en la población de menores ingresos y acrecentó sus niveles de reprobación escolar. En esas condiciones, el sistema educativo mexicano interrumpió las tendencias expansivas que lo habían caracterizado en décadas anteriores

1983

Se presenta el Programa Nacional de Educación, Recreación, Cultura y Deporte, que destacaba entre sus principales objetivos y políticas estratégicas para mejorar la educación: ofrecer un año de educación preescolar a todos los niños de cinco años de edad, descentralizar la educación y reformar los estudios de educación normal. Este programa introdujo el concepto de calidad como un elemento central para consolidar la política educativa.

1989

Agosto. El CEN del SNTE convoca a la Movilización Nacional para la Modernización Educativa.

1991

Se crea la Fundación para la Cultura del Maestro Mexicano que elabora la Propuesta del SNTE para mejorar la Calidad de la Educación.

1992

Carlos Salinas de Gortari firma el Acuerdo Nacional para la Modernización de la Educación Básica, a partir de ese momento los gobiernos estatales se hicieron cargo de la dirección de los centros educativos que el gobierno federal tenía a su cargo.

18 de mayo. Se firma el Acuerdo Nacional para la Modernización de la Educación Básica (ANMEB).

En este periodo se reorganiza el sistema educativo: se hace obligatoria la escolaridad secundaria para todos los mexicanos y su correspondiente cambio en el artículo tercero constitucional; la promulgación de la

Ley General de Educación de 1993; la búsqueda de la calidad y la equidad educativas con la misma o mayor prioridad que la cobertura educativa; el énfasis en el aprendizaje de competencias científicas, tecnológicas y laborales; el fomento de la participación de los empresarios en la gestión escolar y una mayor vinculación con el sector laboral.

1993

13 de julio. Se publica en el Diario Oficial la Ley General de Educación que en su artículo 3° establece que los servicios de educación preescolar, primaria y secundaria se prestarán en el marco del federalismo y con la concurrencia de los tres niveles de gobierno previstos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y conforme a la distribución de la función social educativa que esta ley regula, a través del capítulo denominado “Del Federalismo Educativo”.

1994-2000

El gobierno de Ernesto Zedillo continuó con la política modernizadora de su antecesor. En este periodo el proceso de federalización, además de consolidarse en el nivel básico, se extendió hacia los demás niveles, lo que permitió avanzar hacia la coordinación integral de sistemas educativos por parte de los gobiernos estatales. Destacan, durante esta administración, el avance y la consolidación de los procesos de federalización educativa del Comité Administrador del Programa Federal de Construcción de Escuelas (CAPFCE) y del Colegio Nacional de Educación Profesional Técnica (CONALEP).

8 de junio. El gobierno de Ernesto Zedillo expide la Ley para el Fomento a la Lectura y el Libro.

Primer Congreso Nacional de Educación, titulado “Diez Propuestas para Mejorar la Educación Básica”.

1997

Agosto. Se instrumenta el Programa de Educación, Salud y Alimentación (PROGRESA). Se caracterizó por combinar simultáneamente apoyos de largo plazo en áreas tales como la educación, la salud y la alimentación con el objetivo de formar capital humano.

1998

7 de diciembre. A través de un decreto, Carlos Salinas de Gortari crea el Consejo Nacional para la Cultura y las Artes. Su antecedente inmediato fue la Subsecretaría de Cultura de la Secretaría de Educación Pública, institución de la que se desprende para anexar a él todas las instituciones, entidades y dependencias de

otras secretarías con funciones de carácter cultural. Entre los motivos que generaron su fundación se encuentran su papel en el estímulo y fomento de la creación tanto artística como cultural, garantizando la plena libertad de los creadores.

2000

Septiembre. Se aprueba la “Declaración de Guadalajara: un proyecto educativo en un proyecto de nación” una radiografía del sistema educativo nacional: sus fortalezas y debilidades.

2002

8 de agosto. El gobierno federal, los gobernadores de los estados, el Poder Judicial, Poder Legislativo, empresarios, medios de comunicación, Iglesia, asociaciones de padres de familia, universidades, etc., firman el “Compromiso Social por la Calidad en la Educación”. Esta alianza se propone impulsar una transformación por la calidad educativa a fin de avanzar en la construcción de una Política de Estado.

2006

20 de abril. Se promulga la Ley de Fomento para la Lectura y el Libro.

16 de mayo. Se inaugura la Biblioteca Vasconcelos, en Buenavista. Es considerada la mayor inversión en infraestructura en la administración de Fox.

2007

Marzo. Se cierra la Biblioteca Vasconcelos debido a defectos de construcción, que se reflejaron en serias filtraciones de humedad. El auditor superior de la Federación detectó 36 irregularidades en su construcción y expidió 13 de mociones de responsabilidad a servidores públicos del gobierno federal. Entre las irregularidades detectadas se documentó el extravío de bloques de mármol, a un costo de 15 millones de pesos (aproximadamente 1.4 millones de dólares).

2008

23 de julio. Se promulga la Ley de Fomento al Libro y la Lectura, que fuera vetada por Vicente Fox en septiembre de 2006.

1 de agosto. Se crea el Consejo Nacional de Fomento para el Libro y la Lectura, de la SEP, cuya función es “promover el desarrollo de sistemas integrales de información sobre el libro, su distribución, lectura y los derechos de autor”, entre otros.

13 de noviembre. Se pone en marcha el Programa de Fomento para el Libro y la Lectura: México Lee,

que visualiza que en un periodo no mayor a 3 años, de manera inicial, ciudadanos mexicanos alfabetizados hayan desarrollado integralmente cuatro actividades: familiarizarse con diversos textos en todas sus formas; conocer y ejercer sus derechos y obligaciones; tener capacidad de encontrar información y contenidos de calidad y lograr con argumentos defender sus ideas.

Noviembre. Se reabre la Biblioteca Vasconcelos.

La estación de Ferrocarriles Nacionales de México en Campeche:

un ejemplo de patrimonio industrial

Claudio Alberto Novelo Zapata¹

Luis del Jesús Franco Pérez²

Introducción

A lo largo de su historia en México el ferrocarril ha generado un vasto y diverso patrimonio cultural e industrial, que incluye diversas instalaciones que se generaron para su adecuado funcionamiento, y que han condicionado el crecimiento y desarrollo de las ciudades. En la actualidad la mayoría del equipamiento ferroviario aún se está integrando al modelo actual de ciudad, como testigo y parte de la historia local, y su mayor aportación es la de ser enlace entre las poblaciones mexicanas, y a éstas con el mundo.

El presente artículo tiene como objetivo analizar las características de los inmuebles que conformaron la estación de ferrocarril de la ciudad de Campeche, México, misma que hoy día se encuentra no sólo en desuso, sino en franco abandono y en peligro latente de destrucción. Este acercamiento requiere del análisis de las aportaciones, a partir de una metodología mixta de investigación, que incluya el cruce de datos cuantitativos y cualitativos acerca del desarrollo y la caracterización del fenómeno.

La información que se recabó para este artículo deja en evidencia la falta de información arquitectónica, como resultado del fenómeno social y de la propuesta derivada del Movimiento Moderno Internacional, lo cual obligó a la realización de un análisis urbano arquitectónico y de entrevistas con personajes protagonistas en esta historia.

¹ Jefe del Departamento de Patrimonio Artístico Siglo XX, Subdirección de Patrimonio Cultural Edificado, Dirección de Desarrollo Urbano, Ayuntamiento de Mérida 2010-2012. Docente a nivel licenciatura en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Yucatán. Correo electrónico: claudionov@hotmail.com. Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Yucatán.

² Es maestro en Administración por el Instituto Tecnológico de Mérida. Docente a nivel licenciatura en la Universidad del Valle de México, campus Mérida, y en el Instituto Tecnológico de Calkiní, Campeche. Correo electrónico: lfranco67@hotmail.com.

Historia del Ferrocarril Mexicano

Según el economista Leopoldo Solís, el acontecimiento histórico más importante del porfiriato fue la construcción de los ferrocarriles, suceso que transformó por completo la estructura económica del país. Para este autor:

El ferrocarril, vino a remover una de las principales barreras que había obstaculizado el desarrollo de la economía mexicana [la falta de comunicación y transportes], aceleró el cambio de la organización social dominante y representó un fuerte impulso al desenvolvimiento de todos los sectores de la actividad económica.³

Ian A. Rountree Sánchez afirma al respecto:

Sus efectos se hicieron sentir en todos los sectores de la economía: se explotaron regiones mineras y agrícolas hasta entonces inaccesibles y se impulsó al resurgimiento de la explotación minera, así como estimuló un avance general de la industria, la agricultura, el comercio y las finanzas; lo que impulsó al desarrollo y acondicionamiento de los puertos marítimos; y a la introducción de telégrafos y teléfonos.⁴

El ferrocarril era, por entonces, la expresión más avanzada del progreso; la última palabra de la civilización, y Yucatán, hasta mediados del siglo XIX, abarcaba toda la parte norte de la península; es decir, estaba conformado por el territorio que hoy ocupan Campeche, Quintana Roo y Yucatán. En aquellos años, la península tenía muy poca comunicación con México. Había 1 500 kilómetros de distancia entre esta zona y la capital de la República, además de una cordillera de montañas que la separaban con el resto de la nación. En cambio, por vía marítima, Yucatán se hallaba muy cerca de Cuba, entonces colonia española, y de Estados Unidos. Esas condiciones, además de otras causas, propiciaron que entre las clases dominantes yucatecas se concibieran ideas de autonomía e independencia.

La primera línea ferroviaria que unió a dos estados de la República mexicana fue la del Ferrocarril Mexicano. Era de capital inglés e iba de la ciudad de México al puerto de Veracruz, vía Orizaba, con un ramal de Apizaco a Puebla. Esta línea fue inaugurada por el presidente Sebastián Lerdo de Tejada en enero de 1873. Cabe señalar que al finalizar el año de 1876 México tenía una longitud de 679.8 kilómetros⁵ de líneas férreas.

Fue hasta 1908 cuando nace la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, con la fusión de los Ferrocarriles Central, Nacional e Internacional, además

3 Leopoldo Solís Manjarrez, *La realidad económica mexicana: retrovisión y perspectivas*, p. 51.

4 Ian A. Rountree Sánchez, *La OMC como órgano protector dentro del tratado de libre comercio entre México y la Unión Europea como solución alternativa a la duplicidad de tratados en materia de inversión extranjera*, p. 78.

5 Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México*, t. I, pp. 170

de varios ferrocarriles pequeños. La empresa llegó a contar con un total de 11 117 kilómetros de vías en territorio nacional.

En 1910 estalla la Revolución mexicana, y durante el gobierno de Francisco I. Madero la red ferroviaria aumentó 340 kilómetros; de 1914 a 1925 se construyeron otros 639.2 kilómetros de vías y fueron levantados 238.7 kilómetros, rectificadas algunos trazos y diseñadas nuevas rutas.⁶

Al iniciar la década de 1930 el país contaba con 23 345 kilómetros de vías, y para 1934, cuando Lázaro Cárdenas se encuentra al frente del país, se inicia una nueva etapa para los ferrocarriles. Por aquellos años el Estado comenzó a participar de manera activa en el desarrollo ferroviario, y por lo mismo creó, ese mismo año, la empresa Líneas Férreas, S. A., que tuvo como objetivo adquirir, construir y explotar toda clase de líneas férreas, además de administrar los ferrocarriles Nacionales de Tehuantepec, Veracruz-Alvarado y dos líneas cortas.

En 1936, nace la Dirección General de Construcción de Ferrocarriles, y un año después, en 1937, se decide expropiar la empresa Ferrocarriles Nacionales de México al ser considerada empresa de utilidad pública.



Trabajadores campechanos al servicio del ferrocarril⁷

El ánimo constructor para dotar al país de una red férrea integral, que incluyera zonas cuya importancia económica fue posterior al tendido inicial, continuó durante las décadas siguientes. De 1939 a 1951 la construcción de nuevas vías estuvo a cargo de la federación, que construyó 1 026 kilómetros, además de que el gobierno adquirió el Ferrocarril Mexicano, que pasó a ser una institución pública descentralizada. Pocos años después, en 1957, se inauguró el Ferrocarril Campeche-Mérida y se construyó el tramo Izamal-Tunkás, que formó parte de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, y el tramo Achotal-Medias Aguas, que tenía como meta solucionar el tráfico de Veracruz al Istmo. En 1960 el Ferrocarril Mexicano se incorporó a los Nacionales de México.

6 *Ibid.*, t. II, pp. 152.

7 Se observan el texto: primera locomotora, 7-13-1956, Campeche, Campeche. Fuente: Colección Joaquín A. Gutiérrez Novelo, 2011.

En 1968 se creó la Comisión Coordinadora del Transporte y en ese mismo año se sientan las bases para la unificación ferroviaria nacional, misma que se da en agosto de ese año, cuando se fusionaron el Ferrocarril del Sureste y los Unidos de Yucatán.

En la década de 1980 la labor ferroviaria se centró, de manera fundamental, en la modernización de vías, telecomunicaciones en infraestructura, así como en la corrección de pendientes y en el diseño de nuevos trazos. De 1979 a 1993 se llevaron a cabo también obras de vital importancia en la línea México-Veracruz, vía Orizaba, del antiguo Ferrocarril Mexicano, construido en 1873.

En la actualidad, el antiguo sistema ferroviario ha sido dividido y privatizado en tres grandes regiones: la zona noroeste cuenta con 3 960 kilómetros; la línea del Pacífico Norte suma 6 200 kilómetros, y el Ferrocarril del Sureste tiene 2 200 kilómetros de vías, propiedad del Grupo Carso.

El Ferrocarril en Campeche

En 1910 la Revolución interrumpió la expansión de la red ferrocarrilera en el territorio nacional, dentro de la cual, la integración del sureste ya había sido concebida como una necesidad política y económica. A partir de 1905 el ingeniero Pedro A. González realizó los primeros reconocimientos y algunos trazos para la ubicación de una vía que se dirigiría a la península de Yucatán. Posteriormente, en 1911, un concesionario inglés dirigió otros estudios para trazar una línea que partiera de Santa Lucrecia, Veracruz, hoy Jesús Carranza, cruzara el istmo de Tehuantepec y se dirigiera a Yucatán pasando por Villahermosa.⁸

Finalmente, en 1912, cuando el ingeniero Manuel Bonilla era secretario de Comunicaciones, y subsecretario el ingeniero Manuel Urquidi, quedó terminado el trazo definitivo de la ruta del ferrocarril que uniría a Campeche con la capital del país, a través de una línea que partiría de la hoy extinta Santa Lucrecia. Por desgracia, en febrero de 1913 el asesinato del presidente Madero, que reinició la vorágine de la Revolución, suspendió todas las actividades de fomento económico y los proyectos de vías férreas fueron olvidados por largo tiempo, incluido el del Ferrocarril del Sureste, que estuvo en un largo receso de 21 años.⁹

Aunque el esfuerzo constructor de Porfirio Díaz y los proyectos de Madero no llegaron a la península, de manera excepcional en la región, con recursos campechanos y yucatecos desde 1882 se había establecido el sistema de ferrocarriles de Yucatán. Cabe dejar en

claro que aunque dicha red unía a las dos principales ciudades de la península, estaba completamente aislada del resto de las líneas de los ferrocarriles nacionales. Por ello la idea de la unificación nacional y el desarrollo económico del sureste permaneció latente durante las primeras décadas del siglo XX.

Para los campechanos la construcción del ferrocarril representaba la posibilidad de acceder a la modernidad, al crecimiento y al desarrollo económico de la entidad, ya que se esperaba que dicha infraestructura estimulara actividades productivas como la agricultura, la industria y el comercio. Sin embargo, el proyecto de ferrocarril, que iría de Campeche a Calkiní, y se entrelazaría con otro que llegaría a Mérida y que era considerado el más importante, tardó más de 15 años en concluirse.

Para la construcción de dicho ferrocarril, el hacendado y empresario Fernando Carvajal y Estrada recibió, en mayo de 1899, una concesión del gobierno estatal para emprender el proyecto, misma que le fue ratificada por el ejecutivo y el legislativo el 21 y 22 de septiembre de 1900, respectivamente. Con lo anterior, se comprometía a Carvajal o a la Compañía que organizara, a construir una vía que partiera de la ciudad de Campeche, pasara por los pueblos de Chiná, Poxaxum, Tixmucuy y Pich, de la zona de Campeche, así como por las vías de Hopelchén y Bolonchenticul, de la zona de los Chenes, y terminara más allá de Dzibalché, en un punto ubicado en Quintana Roo. Para la realización del proyecto, Carvajal organizó primero una sociedad denominada: Ferrocarril Campechano, S. A., la cual concluyó los 10 primeros kilómetros de vía entre Campeche y Chiná, en 1904, y dos años más tarde otros 20 kilómetros de vía entre Chiná y Uayamón, finca propiedad del propio Carvajal.¹⁰

Por otra parte, como la finalidad del gobierno local era comunicar al estado con el resto del país y no sólo con una entidad, el 16 de noviembre de 1900, el Poder Legislativo estatal autorizó al ejecutivo para que otorgara una subvención de 2 000 pesos por cada kilómetro realizado, a la empresa que construyera un ferrocarril que uniera al estado de Campeche con los de Tabasco y Chiapas, hasta un punto por determinar en el istmo de Tehuantepec.

La subvención se pagaría con 50 por ciento de los impuestos recaudados por concepto de la comercialización de las maderas dedicadas a la construcción y el palo de tinte que fuesen extraídas de cortes o monterías, que se implantasen con motivo del establecimiento de la vía férrea.

8 "Ferrocarril del Sureste", en Piña Chán, *Enciclopedia histórica de Campeche*, pp. 255-256.

9 *Ibid*, p. 256.

10 Negrín, en Piña Chán, *op. cit.*, pp. 24-25.

Sin embargo, fue hasta 1934, una vez conseguida cierta estabilidad en el país, y cuando se tuvo definido un plan sexenal de reorganización política y económica, que Lázaro Cárdenas retoma el proyecto de construcción del Ferrocarril del Sureste. Los trabajos de desmonte y la construcción de terracerías para la introducción de las vías por el lado de Campeche se iniciaron por el suburbio de Cuatro Caminos del Barrio de Santa Lucía de la ciudad capital. Pero al avanzar la obra e internarse en la inhóspita región selvática, los trabajos se dificultaron, dadas las condiciones del medio, las enfermedades que contrajeron los trabajadores, lo inhóspito de la selva y la deserción del personal. Todo esto obligó a los directores del proyecto a mecanizar la obra, por lo que se hizo necesario utilizar moderna maquinaria pesada, que consistió en dragas, palas mecánicas, tractores, escrapas, arados mecánicos, compresoras, plantas eléctricas, entre otros artefactos.

La maquinaria utilizada llegó por mar a la ciudad de Campeche y fue todo un acontecimiento por lo novedoso que resultaba. Se construyeron los nueve kilómetros del ramal de Santa Lucía, punto inicial de las terracerías, al muelle de piedra de Lerma, con la finalidad de que esta línea sirviera para abastecer los implementos y materiales que continuarían llegando al puerto, y que repercutió en que más adelante se instalaran en el área cercana al muelle los depósitos de petróleo de Pemex. Estas instalaciones perviven en la actualidad.

A pesar de toda esta inversión y esfuerzo, lo cierto es que el mayor problema del proyecto fue lo pantanoso del terreno y la deserción del personal calificado que derivó en que gente de la localidad se adiestrará en el uso de la maquinaria y se las ingeniara para resolver las adversidades que las condiciones naturales imponían.

Pero una vez que estuvieron listas las terracerías, a mediados de octubre de 1936 se inició el tendido de la vía frente a Campeche, y dos años después, en 1938, el presidente Lázaro Cárdenas ordenaba que diera inicio el servicio provisional de pasaje que unió a Campeche con Chiná, Uayamón, Dzuyukac, Hool, San Juan Carpizo y San Dimas, en el kilómetro 86. Y en 1939 se estableció el transporte de carga y pasaje hasta Escárcega, y al año siguiente a Candelaria.

Y ese año, concretamente el 13 de noviembre de 1940, la vía llegó a Tenosique. Se utilizó tren pesado que era movido por locomotora de vapor, pero la falta de agua de buena calidad para su correcto funcionamiento obligó a que se introdujera una locomotora diesel eléctrica, que por cierto fue la primera del país. Tenía el número 23 001, y se trataba de una locomotora General Electric, de 65 toneladas y 500 caballos de fuerza.¹¹

¹¹ *Ibid.*, pp. 259-260.

Desde 1939 el principal producto a transportar fue el chicle, que tuvo gran demanda durante la Segunda Guerra Mundial y hasta 1943. Todo este auge afectó a Ciudad del Carmen, que se recuperó económicamente hasta 1947 con la pesca del camarón. Y precisamente en dicho año, en 1943, comienza a bajar la comercialización chiclera, y será el transporte de madera y de granos lo que permita sostener el tráfico de carga del ferrocarril.

En 1943, cuando llega a la gubernatura Lavalle Urbina, quien la ocupará hasta 1949, las vías de comunicación internas y exteriores de la entidad empezaron a mejorar. A la línea de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán se habían sumado, desde 1942, 333 kilómetros de vías de Ferrocarril del Sureste, mismas que comunicaban a la ciudad de Campeche con Tenosique, Tabasco, y atravesaban las ricas regiones chicleras de Escárcega y Candelaria.

Como la introducción del ferrocarril era obra de la federación, así como el servicio aéreo una concesión a la iniciativa privada a la Compañía Mexicana de Aviación, Lavalle Urbina concentró sus energías en la construcción de las redes carreteras internas.¹²

El 18 de junio de 1949 el ramal que venía siendo tendido desde Coatzacoalcos se unió al ramal que continuaba desde Campeche, en el kilómetro 325. Esto significó el fin del aislamiento de la península de Yucatán con el centro del país. Por fin Ferrocarriles Nacionales de México y Ferrocarriles del Sureste convergían en Coatzacoalcos, Veracruz.

La vía se iniciaba en la margen derecha del río Coatzacoalcos, en el poblado de Allende, y desde allí se vinculaba con las principales poblaciones de las regiones que atravesaba. Es decir, con San José del Carmen, Pichucalco, Teapa, Tacotalpa, Salto de Agua, Palenque, Tenosique, Candelaria, Escárcega, y Campeche. En esta ciudad, la línea del Ferrocarril del Sureste entroncaba con la vía angosta del sistema de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, incorporando a las poblaciones de este estado a una comunicación masiva y accesible, con la gran red de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Para lograr cada uno de los 738 kilómetros de vía se requirieron dos kilómetros de reconocimientos, trazos preliminares, nivelaciones, levantamientos topográficos, proyectos de trazos definitivos, de alcantariado y distribución de terracerías, así como la realización de estudios de economía ferrocarrilera.¹³ En otras palabras, se construyó un total de 1 476 kilómetros de longitud, con un costo de 2 500 pesos por kilómetro definitivo localizado. Además, se requirieron 60 000

¹² *Ibid.*, pp. 222-223.

¹³ *Ibid.*, pp. 262-263.

toneladas de rieles para los 780 kilómetros de la gran troncal, que incluyó el ramal de Campeche a Lerma, y los patios y vías auxiliares. También se movilizaron y ubicaron 1'700 000 durmientes.

El costo total del Ferrocarril del Sureste ascendió a 254' 351 000 pesos, que incluían el derecho de vía, los estudios de localización, erogaciones generales (campamentos, costo y operación de la flota de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas), elaboración de terracerías, obras de arte, tendido de vía, costos auxiliares (maquinaria, vehículos, combustibles, etcétera), operación y conservación.

A las siete de la noche del 29 de mayo de 1950, llegó el presidente de la República, Miguel Alemán Valdés, acompañado de un séquito de primer nivel de su gabinete,¹⁴ a la nueva estación de ferrocarriles ubicada al sureste de la ciudad, a fin de inaugurarla, a casi 15 años del inicio de la construcción de este ferrocarril.

Este acontecimiento, ocurrido a mediados del siglo XX, marcó el inicio de la modernización de vías de comunicación de Campeche, y rompió su aislamiento secular, al enlazar al estado con la capital del país y los principales puntos de la región.

Sin embargo, irónicamente el estado llegaba con retraso a la era del ferrocarril, haciéndolo justamente otro medio de comunicación más expedito —el vehículo automotor sobre caminos asfaltados— que se generalizaba crecientemente en todo el país. Adicionalmente, en relación con el inicio internacional del auge en la construcción de ferrocarriles, Campeche llevaba más de un siglo de rezago. Aun así, en una entidad retraída, la inauguración del Ferrocarril del Sureste alentó expectativas largamente acariciadas de integración nacional y desarrollo económico.

La realización de la obra requirió de 15 años desde el inicio de las terracerías en 1935, hasta la inauguración del ferrocarril en 1950. Si se cuentan los 23 años anteriores, desde que fue definido oficialmente su trazo en 1912 por primera vez, se tiene un total de 38 años de espera para la cristalización de la magna obra. Sin embargo, como en gran parte de la historia de Campeche, la principal ironía fue que al entrar en

operación el ferrocarril, el chicle, su producto de carga más importante, ya estaba en decadencia. No obstante, aún se mantenían vigentes los otros objetivos de la obra, con los cuales soñó Héctor Pérez Martínez: la apertura de las grandes extensiones atravesadas por la vía, a la agricultura moderna y a la ganadería; la explotación de las riquezas tropicales de las selvas del suroeste, de las cuales solamente se había aprovechado intensamente el chicle y, sobre todo, la colonización de estas extensas zonas deshabitadas que permitirían la introducción del factor humano, capaz de transformar los recursos naturales en bienes de consumo e ingresos para la entidad.¹⁵



Foto aérea de la línea ferroviaria y su inserción en el urbanismo de la ciudad de Campeche.¹⁶

El edificio de Ferrocarriles Nacionales de México, en Campeche

El área en la que se construyó la estación central, los almacenes, la unidad médica y los talleres abarca una importante franja que se extiende a todo lo largo de la avenida Héroes de Nacozari. Comprende alrededor de 4 070.30 metros cuadrados de construcción.

La estación central consistió en un espacio de transición o destino final, en el que se generó el intercambio comercial, de abasto y de personas entre las comunidades del interior del estado, y a nivel regional y nacional.

Las bodegas almacenaban diversos productos, como semillas, animales, acero, cal, chicle, madera y otros que se requerían comercialmente en distintos estados. A su vez el ferrocarril transportaba productos derivados del petróleo, los cuales estaban concentrados en Lerma, poblado pesquero y vecino.

¹⁴ Piña Chán, *op. cit.*, p. 263.

¹⁶ Fuente: Google Earth editado por Claudio Alberto Novelo Zapata, 2011.

¹⁴ Como parte de la comitiva venían la primera dama del país, Beatriz Velasco de Alemán; los secretarios del gabinete: Agustín García López, de Comunicaciones y Obras Públicas; Ramón Beteta, de Hacienda y Crédito Público; Nazario Ortiz Garza, de Agricultura y Ganadería; Rafael Pascacio Gamboa, de Salubridad y Asistencia; Adolfo Oribe Alba, de Recursos Hidráulicos; y algunos subsecretarios de Estado, los directores del IMSS y de los Ferrocarriles Nacionales, los líderes del Congreso de la Unión y algunos gobernantes de entidades del centro del país. Para mayor información ver el Informe que presentó el gobernador de Campeche, licenciado Manuel J. López Hernández, en Piña Chan, 2003, p. 253.

Diseño arquitectónico

La parte operativa se compone de tres conjuntos de edificios principales. En el primero está la estación central, los almacenes y la unidad médica. Estos inmuebles se desplantan sobre el nivel de la calle, a un metro de altura aproximadamente, y a ellos se accede mediante rampas y escalones. Son de forma rectangular y se distinguen por su sencillez. Sobresalen los voladizos perimetrales que funcionan como áreas de circulación.

Destaca por su volumen la estación central, ya que tiene doble altura, lo cual le aporta mayor espacialidad. El inmueble fue remodelado hacia 1980 y en ese entonces se le añadieron amplios ventanales, con cancelería de aluminio y cristal ahumado, tanto en la fachada anterior como en la posterior. El edificio remata con una crestería ondulada y con molduras simples.

El área destinada a los talleres presenta un conjunto de edificios, en su mayoría naves industriales, destinados para el mantenimiento de los vagones y locomotoras del ferrocarril. Destaca el acceso principal al conjunto que posee toda la carga estética propia del Movimiento Moderno Internacional, adaptada al contexto local. Se distingue por la intersección de un muro de piedra de la región con una losa ligera de concreto armada que genera un prolongado voladizo sostenido por delgadas columnas. También posee un filtro para el acceso del personal y un área para estacionamiento de bicicletas, entre otros servicios.

Atravesando el acceso y un amplio patio de maniobras se encuentra el edificio administrativo, que consiste en un edificio de dos niveles y una sección sobre pilotes. Tiene un elemento vertical revestido de piedra que corresponde a la circulación vertical y rompe con la horizontalidad del conjunto.

Forma

Este aspecto se analiza con base en los tres principales conjuntos de edificios que hemos identificado y que son las bodegas, la estación central y los talleres.

Las bodegas tienen volúmenes de regular tamaño. Son rectangulares y se disponen a lo largo de la vialidad primaria formando la fachada en conjunto. Se encuentran desplantados sobre el nivel del suelo y en su perímetro se encuentran las áreas de circulación resguardadas por los voladizos de concreto armado aparente que brindan protección del asoleamiento y lluvias intensas, además de permitir mantener secos los diversos productos. También cuentan con muros divisorios en su interior, a manera de locales comerciales, a los cuales se accede mediante cortinas metálicas. En uno de los módulos se adaptó una unidad médica familiar del Seguro Social para la asistencia de los trabajadores.



En la fila superior e inferior se observan aspectos generales de las bodegas y de la localización, y en la fila del centro se muestra la terminal.¹⁷

El edificio destinado a la estación central presenta en planta formas rectangulares y sus fachadas son sobrias, y se integra al conjunto al alinearse al contexto. Destaca en él la horizontalidad mediante una doble altura del edificio central que rompe con la rigidez y le proporciona movimiento.

A diferencia del conjunto público, la forma en los talleres es variada y rica, si bien las naves industriales son cuadrados regulares en planta. Cabe destacar que la plasticidad de las cubiertas dentadas en forma de “serrucho” proporciona movimiento al grupo de edificios. Las aberturas hacia el sur del edificio de la estación están cubiertas, y tiene la finalidad de captar y dirigir al interior la mayor cantidad de luz y ventilación natural. El edificio cuenta además con un mecanismo que le permite regular la apertura de las ventanas.

El edificio administrativo está formado por un volumen de dos niveles rectangular, y el segundo nivel se encuentra soportado parcialmente por pilotes, con base en los lineamientos del Movimiento Moderno.¹⁸

Funcionalidad

La determinan las diversas actividades que se realizan en los respectivos espacios, por lo que en el área de las bodegas encontramos que la función básica será la del almacenamiento y guarda de los productos que iban a ser transportados o que llegaban a la estación en los vagones de trenes.

La estación funcionaba para el ascenso y descenso de pasajeros que utilizaban el tren como medio de transporte para trasladarse a los diferentes municipios del interior del estado, así como a otros estados de la península y del país. Por lo tanto, existían diferentes espacios, destinados a la taquilla, a la sala de espera, a la compra de comestibles, sanitarios y oficinas administrativas.

¹⁷ Fuente: Claudio Alberto Novelo Zapata, Google Earth, 2011.

¹⁸ Le Corbusier, *Principios de urbanismo*, pp. 86, 119, 148.

En el área de talleres se daba servicio de mantenimiento y reparación a los vagones, locomotoras y a todo el equipamiento necesario para el correcto funcionamiento del ferrocarril.



Diversos aspectos del área de talleres y localización.¹⁹

Espacio

Los espacios internos del área de bodegas están conformados por galerones de forma cuadrada dispuestos uno junto al otro. En ellos se almacenaba todo tipo de productos que llegaban y salían de Campeche. El espacio en el que se desplantan estos galerones es un corredor amplio, común a todos, que por el lado de las vías coincide con la altura de los vagones del tren, y por el lado de la calle se eleva, utilizando rampas y escalinatas para su acceso. Es interesante que los vanos con los que cuentan estos espacios están en ambos lados, lo cual permitió que se cargara el vagón por un lado y se descargara por el otro, de manera indistinta.

El espacio interno de la estación central estaba dispuesto de acuerdo a las actividades que se realizaban en él. Así, desde el exterior se aprecia que los espacios eran de planta libre, con el mínimo de muros divisorios, lo cual brinda una sensación de amplitud, que se ve favorecida por la doble altura del vestíbulo y el espacio sobre el conjunto de los edificios que están sobre la misma avenida.

En la zona de los talleres predomina el espacio libre tanto al interior de las naves como en el exterior, ya que para las labores de reparación y limpieza de los equipos motores se requería del mayor espacio disponible, a fin de poder realizar las maniobras.

Estructura y materiales de construcción

Para la construcción de los edificios del conjunto ferrocarrilero se utilizaron materiales innovadores y sistemas constructivos que se iban colocando en el imaginario colectivo y que se diferenciaban de los sistemas tradicionales, lo que representó un alarde tecnológico, producto de la modernidad de mediados del siglo XX. Los materiales empleados fueron: concreto armado,

acero de refuerzo, vigas y columnas de concreto, muros de block. El concreto aparente dominó, lo mismo que la cimbra, puertas y cortinas de acero, ventanas de herrería con los vidrios integrados, entre otros elementos de vanguardia.

Medio ambiente

Cuando se construyó la estación ferrocarrilera, el espacio se encontraba deshabitado y la población se refería al rumbo, de manera coloquial, como “Cuatro Caminos”, debido a que los rieles del tren que estaban cerca de la estación central atravesaban cuatro importantes vialidades que comunicaban estratégicamente puntos de la ciudad. Dado el importante equipamiento que representaba, algunas compañías generaron en las cercanías depósitos o fábricas para que el flete hacia la estación fuera mínimo. Se trataba de un lugar en el que se podía observar a una industria calera, a empresas constructoras, trituradoras de piedras, distribuidores de maquinaria, entre otros giros; incluso el aeropuerto se encuentra a corta distancia. De igual forma el tren debía pasar a cargar en determinadas industrias como Pemex, o las industrias mielera, cementera y harinera, entre otras que se encontraban dispersas en la ciudad.

Como equipamiento de respaldo se menciona al Sindicato de Trabajadores del Ferrocarril y la Unidad Médica del Seguro Social.

Ahora bien, uno de los edificios representativos del Movimiento Moderno en Campeche son las oficinas del agua potable que se construyeron justo enfrente de las bodegas de ferrocarriles. El acceso lo componen dos grandes paraboloides hiperbólicos que enmarcan la entrada al edificio, y contribuyen a la plástica del contexto.

Acabados y mobiliario

Los acabados en los edificios que conforman el conjunto ferrocarrilero son austeros y no aportan gran relevancia. De hecho, lo único que destaca es el uso de tirol grueso en ciertas áreas específicas de la fachada del edificio de la terminal, el cual hace contraste con los muros lisos del resto de los inmuebles. Ahora bien, en lo que respecta a las bodegas, es evidente que no tienen ningún acabado más que el del aplanado aparente de los edificios comunes. En lo que toca al mobiliario, debe anotarse que las bancas de la sala de espera eran de tabloncillos de madera y forja de herrería, y que posteriormente fueron sustituidas por bancas de plástico.

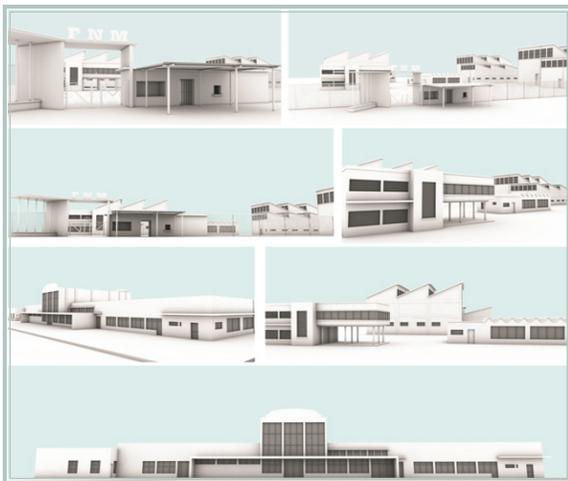
¹⁹ Fuente: Claudio Alberto Novelo Zapata, Google Earth, 2011.

Transformaciones y permanencias

En la actualidad la zona y los terrenos se encuentran conurbados, arraigados a la mancha urbana. Los edificios que pertenecieron a los talleres se encuentran hoy en desuso, y en fechas recientes el terreno fue adquirido por la firma Bepensa, dueña de importantes empresas como Coca Cola, Volkswagen, Seat, entre otras; y se desconoce el uso que se le dará.

Los edificios destinados para las bodegas han sido invadidos por hijos de ferrocarrileros y están enfrentando procesos legales por invasión de la propiedad. Por último, la que era la estación central se encuentra cerrada.

La distribución de las líneas ferroviarias ha condicionado el desarrollo y crecimiento de la ciudad, ya que literalmente la atraviesa en diversas secciones importantes, lo cual hoy día provoca congestionamientos viales.



Registro digital de Ferrocarriles Nacionales de México en Campeche para la catalogación del patrimonio artístico e industrial del siglo XX.²⁰

Conclusiones

Sin lugar a dudas la industria ferroviaria ha jugado un papel importante en el desarrollo y transformación de las ciudades mexicanas y Campeche no fue la excepción. El ferrocarril impulsó en esta ciudad el desarrollo económico, cultural y social, y al mismo tiempo integró al estado al territorio nacional, con lo cual se logró fortalecer el nacionalismo mexicano.

Ese patrimonio ferroviario de Campeche hoy día es un testimonio fundamental para comprender y documentar uno de los periodos más destacados de nuestra historia local. Las instalaciones ferroviarias construidas en esta ciudad son ejemplos representativos de cómo los paradigmas del Movimiento Moderno no sólo permearon en el desarrollo local, sino que se adaptaron a las necesidades puntuales de la comunidad.

Actualmente la mayoría de los inmuebles que se construyeron para que este medio de transporte pudiera ofrecer sus servicios se han integrado a la ciudad, pero se encuentran en desuso, con un futuro incierto. De ahí la necesidad de documentar y catalogar los diferentes espacios que componen ese destacado conjunto de patrimonio industrial.

El análisis de este capítulo de la historia local de Campeche contribuye no sólo a la integración de la historia regional de la península de Yucatán, sino que aporta una nueva mirada a la historiografía y contribuye de manera significativa a valorar nuestra producción industrial urbana arquitectónica moderna.

Referencias

Echeverría, Pedro, *¡Nos llevó el tren! Los ferrocarrileros de Yucatán*. México, Universidad Autónoma de Yucatán, 1999.

Gurria Lacroix, Jorge, *Bibliografía mexicana de ferrocarriles*. México, Ferrocarriles Nacionales, 1956.

Le Corbusier, *Principios de urbanismo*. México, Congreso Internacional de Arquitectura Moderna, 1981.

Ortiz Hernán, Sergio, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, t. I, *La luz de la locomotora*. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1987, 303 pp.

Ortiz Hernán, Sergio, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, t. II, *La rueda rumorosa*. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1987, 423 pp.

Rountree Sánchez, Ian Antonio, *La OMC como órgano protector dentro del tratado de libre comercio entre México y la Unión Europea como solución alternativa a la duplicidad de tratados en materia de inversión extranjera*, Tesis. Universidad de las Américas Puebla, 2003, 78 p.

Uc Valencia, José Joaquín, coord., t. IV, *De la Revolución a la época moderna 1911- 1961*, en Román Piña Chán, *Enciclopedia histórica de Campeche*. México, Colección Pablo García, 2003.

Solís Manjarrez, Leopoldo, *La realidad económica mexicana: retrovisión y perspectivas*. México, Siglo Veintiuno Editores, 1977, p. 51.

Yanes, Emma, *Los días del vapor*. México, Museo Nacional de Ferrocarriles Mexicanos, 1994.

²⁰ Fuente: Claudio Alberto Novelo Zapata, 2011.

“Oda a los trenes del sur”,

Pablo Neruda

Trenes del sur, pequeños
entre
los volcanes,
deslizándose
vagones
sobre
rieles
mojados
por la lluvia vitalicia,
entre montañas
crespas
y pesadumbre
de palos quemados.

Oh
frontera
de bosques goteantes,
de anchos helechos, de agua,
de coronas.
Oh territorio
fresco
recién salido del lago,
del río,
del mar o de la lluvia
con el pelo mojado,
con la cintura llena
de lianas portentosas,
y entonces
en el medio
de las vegetaciones,
en la raya
de la multiplicada cabellera,
un penacho perdido,
el plumero
de una locomotora fugitiva
con un tren arrastrando
cosas vagas
en la solemnidad aplastadora

SILBAMOS Y PALABRAS

de la naturaleza,
lanzando
un grito
de ansia,
de humo,
como un escalofrío
en el paisaje!

Así
desde sus olas
los trigales
con el tren pasajero
conversan como
si fuera
sombra, cascada o ave
de aquellas latitudes,
y el tren
su chisperío
de carbón abrasado
reparte
con oscura
malignidad
de diablo
y sigue,
sigue,
sigue,
trepas el alto viaducto
del río Malleco
como subiendo
por una guitarra
y canta
en las alturas
del equilibrio azul
de la ferretería,
silba el vibrante tren
del fin del mundo
como
si
se despidiera
y se fuera a caer donde
termina
el espacio terrestre,
se fuera a despeñar entre las islas
finales del océano.

Yo voy contigo,
tren, trepidante
tren
de la frontera:
voy a Renaico,
espérame,
tengo que comprar lana en Collipulli,
espérame, que tengo
que descender en Quepe,

SILBATOS Y PALABRAS

en Loncoche, en Osorno,
buscar piñones, telas
recién tejidas, con olor
a oveja y lluvia...
Corre,
tren, oruga, susurro,
animalito longitudinal,
entre las hojas
frías
y la tierra fragante,
corre
con
taciturnos
hombres de negra manta,
con monturas,
con silenciosos sacos
de papas de las islas,
con la madera
del alerce rojo,
del oloroso coigue,
del roble sempiterno.

Oh tren
explorador
de soledades,
cuando vuelves
al hangar de Santiago,
a las colmenas
del hombre y su cruzado poderío,
duermes tal vez
por una noche triste
un sueño sin perfume,
sin nieves, sin raíces,
sin islas que te esperan en la lluvia.
inmóvil
entre anónimos
vagones.

Pero
yo, entre un océano
de trenes,
en el cielo
de las locomotoras,
te reconocería
por
cierto aire
de lejos, por tus ruedas
mojadas allá lejos,
y por tu traspasado
corazón que conoce
la indecible, salvaje,
lluviosa,
azul fragancia!

Prisma

Manuel Maples Arce¹

Yo soy un punto muerto en medio de la hora,
equidistante al grito náufrago de una estrella.
Un parque de manubrio se engarrota en la sombra,
y la luna sin cuerda
me oprime en las vidrieras.

Margaritas de oro
Deshojadas al viento.

La ciudad insurrecta de anuncios luminosos
flota en los almanaques,
y allá de tarde en tarde,
por la calle planchada se desangra un eléctrico.

El insomnio, lo mismo que una enredadera,
se abraza a los andamios sinoples del telégrafo,
y mientras que los ruidos descerrajan las puertas,
la noche ha enflaquecido lamiendo su recuerdo.

El silencio amarillo suena sobre mis ojos.
Prisma, diáfana mía, para sentirlo todo!

Yo departí sus manos,
pero en aquella hora
gris de las estaciones,

¹ Fue un poeta, abogado, diplomático y escritor mexicano, fundador del Estridentismo en la década de 1920. Realizó sus estudios de derecho en la ciudad de México y en 1925 fue nombrado secretario general del gobierno de Veracruz. Ocupó varios cargos diplomáticos en Europa y Latinoamérica. Maples Arce se dio a conocer como poeta en obras como *Rag. Tintas de abanico* (1920), *Andamios interiores* (1922), con la que inicia el Estridentismo, y *Urbe* (1924), que él calificó como “superpoema bolchevique en cinco cantos”. Su compromiso radical no se apagó después de la Segunda Guerra Mundial y su obra entró en un realismo social más comprometido, si cabe, que en la etapa vanguardista. Lo que cambió fue su visión y esperanza, que se hicieron más sombrías. Así se ve en *Memorial de la sangre* (1947) y en *La semilla del tiempo* (1971), obra en la que recoge poemas de distintas épocas de su vida. En prosa escribió su autobiografía: *A la orilla de este río* (1964). Entre sus ensayos sobre literatura y arte destacan: *El paisaje en la literatura mexicana* (1944), *El arte mexicano moderno* (1945), *Incitaciones y valoraciones* (1957) y *Ensayos japoneses* (1959).

sus palabras mojadas se me echaron al cuello,
y una locomotora
sedienta de kilómetros la arrancó de mis brazos.

Hoy suenan sus palabras más heladas que nunca.
Y la locura de Edison a manos de lluvia!

El cielo es un obstáculo para el hotel inverso
refractado en las lunas sombrías de los espejos;
los violines se suben como la champaña,
y mientras las orejas sondean la madrugada,
el invierno huesoso tiritita en los percheros.

Mis nervios se derraman.
La estrella del recuerdo
nafragaba en el agua del silencio.
Tú y yo coincidimos en la noche terrible,
meditación temática
deshojada en jardines.

Locomotoras, gritos, arsenales, telégrafos.
El amor y la vida son hoy sindicalistas,
y todo se dilata en círculos concéntricos.

Papá Noel

Julio Frisón

Sólo falta ese olor ácido de humos prensados que se pega a la piel y la humedece de recuerdos. Golpes de maletas pesadas y paquetes amontonados en un andén hecho de mil pasos y adioses. O los silbidos diluidos en una neblina opaca de prisa y rostros fugaces, amarillentos por la luz, que reflejan unas pocas bombillas.

Más allá están las vías. Relucen como nervios estirados y chispeantes entre piedras gastadas. El paso subterráneo al otro andén rebozado de baldosines emblanquecidos por un neón que se agota en un cartel borrado e inútil. Aquí unos bancos con su perfil de mujeres empañoladas y dolientes, rodeadas de chiquillos que ya quieren empezar los bocadillos y abrir las botellas de gaseosas.

De pie, con gesto agrio dirigido a medias al reloj y a medias al punto lejano de las vías, algunos hombres apuran sus cigarros. Entre sus dedos unos billetes de cartón, sin horadar aún, numerados en negro. El reloj de pared, aliado de retrasos, se mueve a golpes secos. Avanza de minuto en minuto, con su tapa de vidrio nuboso y el paso lento en su vientre de la maquinaria polvorienta.

Urinarios con tejadillo viejo. “Señoras” en blanco, “Caballeros” más verdoso. Sucio de gotas de orina perdida en las paredes escritas de groserías enternecedoras, entre braguetas y trozos de papel cubiertos de arrugas y noticias pasadas de moda.

La ventanilla de billetes, semicerrada, refleja una sombra cansada de recontar dinero usado. Las preguntas a medio contestar, sorprendidas por el ruido bronco y la tos repetida que llega delante de la máquina. Un fragor de metal azul, con su bigote chisporroteando alegres fuegos rojos y amarillos. Después el silencio que rechina, teñido del revoloteo apresurado de pasos.

Una última mirada a lo que queda atrás y una última carrera al puesto de periódicos y revistas. Imágenes de sonrisas perfectas y caras de crema vestidas de malva y amarillo chillón desde sus portadas, y pipas de girasol, y caramelos ácidos que quitan la sed, y algún libraco con tapa de revólver y siete de diamantes que nada tiene que ver con la historia que se cuenta entre sus páginas.

Más allá los vagones de primera con el silencio ensombrecido y quieto de su gutapercha más bordada. Sabor a café con leche y propina larga: “Avíseme, por favor, que estoy en el restaurante”, mientras golpean los ejes de las ruedas, aún calientes, con sonido de campana.

Una caminata lenta hasta el farol que ya tiembla. – Éstos son los vagones de carga para transporte, ¿ves, hijo?... y los unimos a los de pasajeros que son estos otros, un poco más largos, con sus ventanillas y todo...

Recuerdo los dos arbolillos tiernos, alimentados de carbonilla, del final del andén. Se mueven con cada vaivén de las máquinas en un adiós lastimero de mil pañuelos ennegrecidos de hollín, desde sus ramas tenues, torcidas y asustadas. La mirada vieja del jefe de estación al farolillo que se aleja. Una mano junto a su pernera azul sujetando la gorra orlada de hojas doradas sobre un fondo de franela roja; la otra en jarras, sobre la cintura, con un banderín. Nostalgia de los que se despiden con pasos nerviosos, y después indecisos, y luego parados, con los ojos allí, enrojecidos por el vaho y el frío, empapados de soledad por no irse.

-Mira... ésta es la casita del guardavías y más allá una vía muerta...

Cómo aquella del fondo, junto a las ruinas de la fábrica. Rieles enrojecidos de orín y algunas briznas afiladas de hierba que crece entre rabias de humo y goteo de agua sucia. Refugio de un vagón desportillado y del ladrido tembloroso de un perro.

-Aquí ponemos la estación de ladrillos dibujados y techo de plástico gris, con sus ventanas acristaladas de celofán, y un depósito grande para... no sé qué..., que pondremos aquí en el desvío. Y ahora, si le das a esta palanca, se mueve solo, y entra y sale, recorre el campo de alfombra de dibujos retóricos, y el túnel largo y oscuro del sofá de tres cuerpos, y sube la montaña de cartón y el lago de cristal azul pálido por este puente de aluminio, y el pueblecito de casas blancas, y un bosquecillo de árboles casi de verdad, con sus hojas de papel verde encerado... ¡Qué bien hechos están! ¡Otro desvío! ¡Dale a la palanca!... ¿ves?...así, y otra vez a la estación. ¡Qué divertido!, ¿verdad, hijo? Juega, juega otra vez, ¡así!, ahora tú solo... ¡otro viaje! ¿Te gusta? ¿Verdad que es bonito?... y si eres bueno y te comes todo lo que te dé mamá, le diremos a papá Noel que te traiga más vagones el año que viene, y otra máquina... y más casitas... ¡Sigue jugando, hijo!... No, yo me voy... Luego vendré, juega tú... juega, ¿es que no te gusta? Yo estoy un poco cansado y un pitido lejano y agrio, y una lagrimilla de impotencia, redonda, salada de humo y hollín, y recuerdos viejos...

Cuento tomado del libro:

Llamazares, Julio, *et. al. Vidas sobre raíles. Cuentos de trenes*. España, Páginas de Espuma, 2000, pp. 67-70. Colección Narrativa Breve.

Para leer sobre trenes... recomendaciones.

*Vidas sobre railes: cuentos de trenes*¹

Prólogo de Julio Llamazares.

Es una espléndida recopilación de cuentos de autores españoles e hispanoamericanos, cuya obra se desarrolló en la segunda mitad del siglo XX, y en la que el ferrocarril es el hilo conductor. El prólogo es de Julio Llamazares, de quien además se incluye en el libro una narración.

El libro está estructurado en cuatro bloques: *¡Pasajeros al tren!*, en la que se incluyen narraciones de Julio Cortázar, "Final del juego"; Alonso Ibarrola, "En el tren"; Javier Delgado, "El tren", y Juan Benet, "Viator"; en *Railes y traviesas* participan con sus relatos Guillermo Samperio, con "Trencamaleón"; Julio Llamazares, con "Paso a nivel sin barreras"; Virgilio Piñera, con "La locomotora"; Julio Frisón, con "Papá Noel" y nuestro gran maestro Juan José Arreola, con "El guardaguasas". El bloque *Cambio de agujas* está compuesto por "El andén de nieve" escrito por Carlos Castán; "El aliso", de Luis Mateo Díez; "Un placebo llamado", de María López de Carme Riera; "¿El tren para Irún, por favor?", de Hipólito G. Navarro y "Breve historia" de José Antonio Muñoz Rojas. Finalmente esté el bloque *Estación terminal* en el que se incluyen los relatos de Héctor Tizón "Un viaje en tren"; de Julio Ramón Ribeyro, "La estación del diablo amarillo", de Adriano González León, "Los antiguos viajeros", de Gonzalo Torrente Ballester "Una mujer que huye por los túneles", y el de Sara Gallardo "La gran noche de los trenes".

Al margen de esa sistematización el conjunto del libro ofrece una panorámica completa del tren: viajeros, locomotoras, coches, vagones, vías, ferroviarios viajeros, estaciones, pero sobre todo de estilos literarios y de distintas sensibilidades respecto a un único argumento: el tren y su capacidad de sugerir creación artística.

Como protagonista del volumen, el tren confirma su capacidad de provocar fascinación en los artistas, sean músicos, pintores, fotógrafos, o escritores; capacidad que lo ha caracterizado desde hace casi 170 años, cuando una locomotora arrastró por primera vez un tren a ritmo de símbolo y metáfora, reinventándose así mismo en cada viaje y en cada estación.

En definitiva, y como subraya Llamazares en su prólogo, el libro viene a confirmar el aserto poco discutible de que "Literatura y trenes corren parejos tanto por los paisajes de nuestras letras como por los de la geografía".

¹ Madrid, Páginas de Espuma, 2000, 208 pp.

Fortalece Ferrocarril Mexicano el servicio intermodal con rutas en frontera¹



José Humberto Vargas, subdirector de Intermodal de la ferroviaria, informó a la revista *T21* que Ferromex fortalece su operación intermodal con los servicios: California México Express y Guadalajara a Piedras Negras. Dijo el funcionario que el servicio intermodal registró, para el primer semestre del año, un crecimiento del 25 % debido a que desde el año pasado se puso en operación el servicio California México Express que atiende el mercado de California tanto para la exportación como para la importación.

Explicó que en este corredor los contenedores llegan por ferrocarril a la terminal intermodal de Mexicali y de ahí se conectan para seguir por carretera hacia las ciudades de Tijuana, Mexicali e incluso a Los Ángeles.

Indicó que para ofrecer este servicio Ferromex tuvo que realizar una alianza con un transportista de California a fin de lograr integrar un servicio hasta Los Ángeles. En sus palabras: “Estamos integrando el servicio hasta California con la posibilidad de dejar los contenedores vacíos en los Ángeles, eso nos da un ahorro en costo porque ya no tienes que realizar un movimiento de vacío”.

Ferromex comenzó a ofrecer este servicio tres días a la semana, pero dada la demanda que ha tenido se amplió el servicio de lunes a viernes. “Es un servicio directo, intermodal y sin conexiones, lo cual nos ayudó a incrementar la carga”.

Por otra parte, indicó que en marzo pasado iniciaron un servicio de Piedras Negras a Guadalajara para intercambiar con Union Pacific. Además se prevé que a finales de año se comience a brindar el servicio intermodal en la ruta Chihuahua-Ciudad Juárez, en la que se moverán, en una primera etapa, autopartes.

Destacó que el tren se ha convertido en una opción para bajar costos y están acercándose las empresas al ferrocarril, pero sobre todo las empresas que tradicionalmente no tenían acceso al tren y que ahora, con el servicio intermodal, tienen una opción que lleva el ferrocarril a la puerta de sus plantas.

¹ Tomado de *T21.com.mx*. entrevista realizada el 27 de julio de 2011 por Pilar Juárez.

Inversión de 56.5 millones de dólares en el Ferrocarril Mexicano¹

El Ferrocarril Mexicano (Ferromex) solicitó 775 tolvas graneleras de alta capacidad para dar respuesta a la demanda en la región noroeste del país, pese a que el comportamiento de la cosecha 2011-2012 será atípico debido a las heladas.

En un comunicado de prensa, la ferroviaria indicó que la nueva flota requirió una inversión de 56.5 millones de dólares y que fue adquirida al fabricante estadounidense de carros Trinity Industries, además de que tiene una capacidad de 5 250 pies cúbicos.

Ferromex asegura que de acuerdo con las proyecciones de la Secretaría de Agricultura Ganadería y Desarrollo Rural (Sagarpa) para el periodo comprendido entre mayo 2011 y abril 2012, la producción ascenderá a unos 3 150 000 toneladas netas de trigo, maíz y sorgo, lo que representará para la empresa ferroviaria una operación superior a los 35 000 carros.

Los nuevos equipos, ya comenzaron a incorporarse a la flota de arrastre, y permiten a la empresa ofrecer al mercado unidades especializadas e incrementar la participación del ferrocarril en el movimiento de la cosecha, cuyo pico se dio en este 2011 durante los meses de julio y agosto. Cabe destacar que en el año agrícola, que va de mayo de 2010 a abril de 2011, Ferromex movilizó alrededor de 46 500 tolvas.

En el año 2010, los fletes agrícolas representaron 34 % del total de los ingresos de la empresa y 23.1 % del movimiento total de carros, lo que ubica al segmento agrícola como el de mayor importancia para la firma.

¹ Tomado de NTRzacatecas.com, jueves 14 de julio de 2011. El texto fue editado para su publicación en *Mirada Ferroviaria*.

Avanza KCSM en proyectos de libramientos ferroviarios¹

La empresa Kansas City Southern de México (KCSM) informó que registra avances en los libramientos ferroviarios de Morelia y Nuevo Laredo. En el caso del primero se cuenta con un anteproyecto y para el segundo se espera la aprobación del proyecto por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Edgar Guillaumin, subdirector de Relaciones Institucionales y de Protección al Derecho de Vía de KCSM indicó que el anteproyecto del libramiento de Morelia, Michoacán, está por entrar en un proceso de licitación. Dijo que el monto de inversión que se canalizará para este proyecto lo determinará la SCT y que el KCSM sólo participa de manera técnica. Agregó que este proyecto permitirá que la empresa tenga una mejor operación y se eleve la competitividad del estado. “Los más beneficiados serán los usuarios como la industria automotriz, sector alimenticio, porque su carga irá más segura”, puntualizó.

En entrevista con T21 detalló que la empresa ferroviaria se encuentra en espera de que SCT otorgue el visto bueno al convenio que incluye el proyecto del libramiento ferroviario en Nuevo Laredo, Tamaulipas. “Una vez que lo apruebe lo estaría firmando la dependencia, el gobierno del estado y KCSM”.

Explicó que el proyecto del libramiento en Nuevo Laredo consiste en dos etapas, la primera prevé la construcción de seis puentes vehiculares para los cruces a desnivel, así como la edificación de doble vía del patio de Sánchez al Puente Internacional y el confinamiento de las vías.

En tanto que en la segunda fase de dicho libramiento se prevé un nuevo cruce internacional, por lo que también se estaría esperando la autorización del gobierno de Estados Unidos y de la Comisión de Límites Fronterizos, ya que “se tendría que mover el patio de exportación que está en el centro de la ciudad a nuestro patio de Sánchez y ya después hacer la liberación del derecho de vía así como la construcción y confinación”.

Dejó en claro que en dicho proyecto KCSM trabaja en coordinación con la SCT, el gobierno estatal y el municipal, y que tiene como principal objetivo agilizar el tráfico fronterizo de trenes.

¹ Tomado de T21.com.mx, 18/07/2011.

Primera locomotora construida en México: hazaña de Bombardier y Progress Rail¹



Se trata de 32 unidades diesel-eléctricas de 4 300 caballos, de las cuales Bombardier y Progress Rail Services Corporation presentaron ya la primera. Estas locomotoras se están fabricando de manera conjunta, y su ensamblaje final se realiza en las instalaciones de Bombardier ubicadas en Ciudad Sahagún, México.

La producción comenzó en abril de 2011, y cabe destacar que en México se lleva a cabo no sólo la fabricación del chasis, sino el ensamblaje final, la pintura y las pruebas funcionales estáticas y dinámicas de estas unidades de electro-motiv diesel, modelo SD70 ACe.

Cada locomotora ofrece una potencia de 4 300 caballos, con un peso de 194 toneladas. Su longitud es de 22.5 metros, con una anchura de 3 metros y una altura de 4.8 metros. La capacidad del depósito de gasóleo es de 18 500 litros y su velocidad máxima de 112 kilómetros por hora.

Desde 1997 se han ensamblado en Ciudad Sahagún más de 1 300 locomotoras, cuyo destino, de manera fundamental, se ha dado en operadoras de Estados Unidos.

Progress Rail Services Corporation es una filial de Caterpillar que se dedica al suministro, rehabilitación y mantenimiento de locomotoras y vagones. Su sede social se encuentra situada en Albertville, en el estado de Alabama. Cuenta con una red de más de 130 emplazamientos en México, Canadá, Estados Unidos, Brasil, Italia, Alemania y el Reino Unido, y con más de 4 300 empleados.

Progress Rail adquirió Electro-Motive Diesel, EMD, fabricante de equipos para locomotoras diesel-eléctricas, empresa que se fundó en 1992 y cuya sede social se ubica en La Grange, en el estado de Illinois.

EMD diseña y fabrica locomotoras diesel-eléctricas y motores diesel de propulsión marina, plataformas petrolíferas marítimas y terrestres y equipos de producción de energía. A lo largo de su historia ha fabricado más de 72 500 locomotoras diesel-eléctricas lo que supone el mayor parque mundial de este tipo de motrices. Además, suministra también piezas de recambio y brinda servicios de mantenimiento.

¹ Tomado de *Vía libre. La revista del ferrocarril*. 16/09/2011. El texto se editó para publicarlo en *Mirada Ferroviaria*.

Premios del Tren 2011

“Antonio Machado” de Poesía y Cuento

El 17 de octubre de 2011 se llevó a cabo la entrega de los Premios del Tren 2011, “Antonio Machado” de Poesía y Cuento, en la sede de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Los Premios del Tren 2011 son:

Poesía

1er. premio: “Cayo Hueso - Dublín”,
Raquel Lanseros (León)

2do. premio: “Un moderno dragón”,
Juan Carlos Abril (Jaén)

Accésit:

“Ventanillas”, Adolfo Cueto (Madrid)
“Meteoro en la huella”, Aurora Guerra (Madrid)
“Polifonía sobre rieles”, Consuelo
Hernández (Colombia)
“Crisol de ausencias”, Emilio
Quintanilla Buey (Zaragoza)

Cuento

1er. premio: “El último vagón”,
Eduardo Mendicutti (Madrid)

2do. premio: “Colina de Ettersberg”,
Abilio Estévez (Cuba)

Accésit:

“Tú la llevas”, Miguel Barreras Alconchel (Teruel)
“El último tren”, Javier Bozalongo (Granada)
“La memoria de los ferrocarriles”,
Miguel Ángel González (Madrid)
“La Carolina en mente”, Ignacio
Jáuregui Presa (Vizcaya)

Formaron parte del jurado de esta edición: Rosana Torres (periodista); Luis García Montero y Jesús García Sánchez (Comité de Lectura); Felipe Benítez Reyes y Vicente Molina Foix (ganadores Premios del Tren

SILBAMOS Y PALABRAS

2010); Manuel Núñez Encabo (director de la Fundación Española "Antonio Machado"); Juan Miguel Sánchez (vocal del Patronato de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles), y Juan Altares (director de Actividades Culturales de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles) que actuó como Secretario.

Las obras finalistas se publicarán en el mes de diciembre en la **Colección Premios del Tren**.

En el mes de marzo de 2011 se convocó a la décima edición de los Premios del Tren "Antonio Machado" de Poesía y Cuento. El plazo de presentación de originales permaneció abierto hasta el día 10 de junio.

El número de participantes en esta edición 2011 de los Premios ha sido de 1.097, procedentes de 29 países. Se han presentado 1.282 obras, 482 poesías y 800 cuentos, de las que 26 están escritas en catalán y seis en gallego.

La dotación del Primer Premio en ambas modalidades asciende a 15.000 euros, un segundo premio de 5.000 euros y 500 euros a cada uno de los restantes seleccionados. La dotación total de los Premios del Tren 2010 asciende a 44.000 euros.

Los **Premios del Tren "Antonio Machado" de Poesía y Cuento** siguen la larga trayectoria marcada por el Premio de Narraciones Breves "Antonio Machado", instituido por Renfe en 1977 y organizado desde 1985 por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. En 2002, después de 25 años del Premio de Narraciones Breves, se convocó la primera edición de los Premios del Tren, "Antonio Machado" de Poesía y Cuento. Los Premios del Tren están abiertos a todos los escritores que presenten trabajos literarios de corta extensión que incluyan al ferrocarril en su obra.

La próxima edición de los Premios del Tren se convocará en el mes de marzo de 2012. Se puede obtener la información completa sobre los Premios del Tren, así como leer las obras premiadas, en la página web: www.premiosdeltren.es.

Felipe Escutia García

Entrevista a Felipe Escutia García realizada por Alfredo Nieves, jefe del Departamento de Mapoteca, del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, el 21 de noviembre de 2008, en Oriental Puebla.

A.N. ¿Díganos su fecha de nacimiento y en dónde nació?

F. E. Nací el 26 de mayo de 1933, en Oriental, Puebla.

A. N. ¿Cuándo entró a trabajar a Ferrocarriles Nacionales de México y qué hacía para la empresa?

F. E. Entré a trabajar como reparador de vía un 18 de septiembre, como reparador de vía. Mi labor era cambiar rieles, cambiar madera, transbordar al ramal.

A. N. ¿En qué División trabajó?

F. E. En la de Jalapa.

A. N. ¿Siempre en la División Jalapa?

F. E. Sí, siempre.

A. N. ¿Qué comían los trabajadores de vía, cómo eran sus comidas?

F.E. Comíamos de todo, frijolitos, tortillas, sopita.

A. N. ¿A qué horas comenzaba su jornada de trabajo y a qué hora desayunaban o almorzaban?

F.E. Comenzaba a trabajar a las siete de la mañana y desayunaba a las 9. Me reunía con mis compañeros y desayunábamos juntos. Cuando andábamos en la cuadrilla grande de 30 hombres nos repartíamos 15 y 15.

A. N. ¿Regularmente cuántos eran sus compañeros de trabajo?

F.E. Éramos 30 primero, después ya fuimos siete, esto en las secciones.

A. N. ¿Quién estaba a cargo de las cuadrillas?

F. E. El señor Roberto Moreno, que era el supervisor.

VIDA FERROCARRILERA

A. N. ¿Qué órdenes le daba el supervisor?

F. E. Tenía que cumplir las ochos horas.

A. N. ¿A qué hora se terminaba su jornada de trabajo?

F. E. A las tres de la tarde.

A. N. ¿Qué más recuerda del trabajo de las cuadrillas?

F. E. Salíamos a las tres y al otro día entrábamos a las siete.

A. N. ¿Cuántos días trabajaban?

F. E. Seis días, de lunes a sábado.

A. N. ¿El día sábado lo trabajaban completo?

F. E. No, salíamos a las 12.

A. N. ¿Cómo eran las fiestas en Oriental, Puebla con los ferrocarrileros?

F. E. Bonito

A. N. ¿Y las cantinas cómo eran?

F. E. Pues harto trago

A. N. ¿A dónde están ahora las cantinas?

F. E. Ya murieron, aquí ya murieron.

A. N. ¿Por qué murieron?

F. E. Porque ya no hubo gente que tuviera dinero para gastar.

A. N. ¿Cuándo había dinero eran grandes esas cantinas?

F. E. Había bastantes.

A. N. ¿Dejaban buen dinero los ferrocarrileros?

F. E. ¡Cómo no!

A. N. ¿Cómo cuántos ferrocarrileros había en la época que usted trabajó?

F. E. Eran bastantes, como unos 800 quienes vivían en Oriental.

A. N. ¿Qué es de esa gente ahora?

F. E. Unos ya murieron, otros se fueron de aquí.

A. N. ¿Qué significa eso para Oriental?

F. E. Todo decaído, como ya no había chamba en los ferrocarriles, unos salieron jubilados, otros salieron liquidados.

A. N. ¿Cómo ve ahora a los ferrocarriles?

F. E. Todo triste, hay un tren cada cuatro días y la estación también se ve triste. Ya no hay nada.

Rodolfo Morales Ramírez

Entrevista a Rodolfo Morales Ramírez realizada por Alfredo Nieves, jefe del Departamento de Mapoteca, del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, el 21 de noviembre de 2008, en Oriental Puebla.

A.N. ¿Don Rodolfo Morales Ramírez díganos su fecha de nacimiento y dónde nació?

R. M. Nací en Amozoc, Puebla el 24 de junio de 1940.

A. N. ¿Cuándo se casó señor Rodolfo?

R.M. En marzo de 2008. Apenas me casé por la iglesia.

A. N. ¿Cuántos hijos tiene y a qué se dedican?

R.M. Son ocho por todos, y realizan la chamba que encuentran.

A. N. ¿Todos están en Oriental?

R.M. No, uno está en Jalapa. Trabaja en ferrocarriles.

A. N. ¿Sólo él entró a ferrocarriles?

R.M. No, también entró otro hijo pero él salió liquidado.

A.N. ¿A qué se dedicaba antes de entrar a ferrocarriles?

R.M. Andaba en el campo.

A.N. ¿Quién le echó la mano o lo recomendó para entrar a ferrocarriles?

R.M. Mi papá me llevó. En realidad él me recomendó.

A.N. ¿Su papá era ferrocarrilero?

R.M. Sí, mi papá era motorista.

A.N. ¿Alguien más de la familia era ferrocarrilero?

R.M. Sí, un hermano que se llama Víctor que estaba en talleres.

A. N. ¿En qué año entró a trabajar a FNM y en dónde?

R. M. Entré a trabajar el 6 de junio de 1958 como reparador de vía en Oriental, Puebla. En esa época todavía estaban funcionando las locomotoras de vapor.

A. N. ¿A qué sección sindical perteneció?

R. M. A la sección 12

A. N. ¿En qué División trabajó?

R. M. En la Jalapa.

A. N. ¿Qué hacían los reparadores de vía?

R. M. Nuestro trabajo consistía en cambiar los durmientes de madera y cambiar rieles calzando vigas.

A. N. ¿Cuéntenos sobre algún hecho que lo haya marcado?

R. M. Por supuesto, siempre me impresionaron los descarriles o accidentes que había en esta zona y por los que salíamos fuera.

A. N. ¿Algún accidente en particular que recuerde por lo difícil o por la cantidad de carga que se haya tirado o de víctimas que se reportaron?

R.M. Sí, cuando se descarriló un tren de semillas de trigo aquí en el patio.

A. N. ¿Por qué se descarrilaban los trenes?

R. M. Regularmente era porque se dejaba mal un cambio, se quebraba un riel o se abría la vía.

A. N. ¿A qué se refiere con abrirse la vía?

R. M. Cuando el escantillón se abría. La separación de los rieles tenía que ser exacta.

A. N. ¿A quiénes llamaban en casos de descarrilamientos?

R. M. Pues a todos los reparadores de vía y los del taller que iban a cortar los rieles.

A. N. ¿Qué hacían en los descarrilamientos?

R. M. Alzar con gatos.

A. N. ¿Cómo cuánta gente iba?

R. M. Cuando el accidente era duro iban todas las secciones y cuadrillas. De la cuadrilla eran 30 y de la sección 7 hombres.

A.N. ¿Qué importancia tuvo el ferrocarril para Oriental?

R.M. Era grande Oriental porque del ferrocarril vivía mucha gente, era famoso el ferrocarril

A.N. ¿Qué pasó cuando cerraron la estación y los talleres?

R.M. Todos nos pusimos tristes cuando despedimos a los trenesitos.

A.N. ¿Para usted, quién fundó Oriental?

R.M. Un señor que se llamó Silvestre, ya tiene años que murió.

A.N. ¿Qué tuvieron que ver los ferrocarriles en la fundación de Oriental?

R.M. Pues había trabajo, mucha gente entró a trabajar aquí.

A. N. ¿Qué recuerda del ramal a Teziutlán?

R.M. Allí estuvimos trabajando, mucho.

A. N. ¿De qué escantillón era ese ramal?

R.M. De 93 centímetros, de vía angosta.

A. N. ¿Recuerda cuando cerraron ese ramal?

R.M. Sí lo recuerdo, aunque no me acuerdo de la fecha. Despidieron el ramalito y se quedaron dos máquinas en Teziutlán. Después levantaron la vía, quitaron durmientes y todo.

A. N. ¿La gente qué decía?

R.M. Pues ya nos pusimos tristes, pues de allí salía para que comiéramos todos.

A. N. ¿Cuándo se jubiló y a qué departamento pertenecía?

R. M. Me jubilé el 15 de noviembre, llevo 15 años de jubilado, siempre en el departamento de vía.

Un viaje por ferrocarril

NdeM (1)

Verena Mooser Tauchert

Cuernavaca, Morelos, a 1 de junio de 2011

Aunque por lo general mis Nenis (2) usaban el tren para viajar desde y hacia Aguascalientes, prefiriendo la comodidad de éste a la rapidez del coche o del autobús, nosotros pocas veces lo utilizamos. Tal vez sea por eso que recuerdo tantos detalles del trayecto que hicimos Heidi y yo en compañía de Nani.

Por lo general, durante las vacaciones tratábamos de levantarnos lo más tarde posible, pero ese día la emoción nos despertó a las dos en cuanto empezó a clarear. ¡Aún había tanto que preparar para el viaje! Toda la mañana subimos y bajamos las escaleras, llevando algo de ropa recién descolgada del alambre que hacía de tendedero en el jardín de atrás, trayendo unos zapatos que debíamos bolear, metiendo un libro a la maleta, sacando otro.

A la hora del café, vino Oma (2) a despedirse de nosotras, --*Ándale* niñas, que se les hace tarde, nos dijo mientras revisaba que los zapatos estuvieran abrochados y limpios, las calcetas estiradas y las coletas bien peinadas, para que estuviéramos impecables ahora que nos íbamos unos días a Aguascalientes con su consuegra. Después del último beso, nos subimos al coche para ir a la estación de ferrocarriles de Buenavista.

El trayecto de la casa hacia allá era algo especial porque atravesábamos colonias desconocidas como la colonia San Rafael o la Santa María la Ribera, que no eran nuestros rumbos habituales. La mayor emoción era pasar frente a la Casa del Chango, como la llamábamos. No tengo idea en qué calle quedaba, sólo recuerdo N. del A.: Ferrocarriles Nacionales de México

1 A pesar de contar con nombre y apellidos extranjeros, la autora nació y creció en la ciudad de México, teniendo la dicha de haber disfrutado de los ferrocarriles en sus viajes hacia Aguascalientes, Michoacán, Veracruz y Oaxaca.

N. del A.: *Nenis, Neni, Nani*: abuelos, abuelo, abuela en suizo. *Oma*: abuela en alemán que al pasar por allí ya faltaba muy poco para topar con la estación, y aún siento la fascinación de ver a la mascota de la familia asomarse en la azotea: un chango de largas extremidades, que gritando y aullando recorría el techo hasta donde lo dejara la cadena que lo sujetaba.

Llegamos a la estación al atardecer, el tren México-Ciudad Juárez -el número 7- salía por la noche. Primero pasaba por Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Silao y León, hasta llegar a Aguascalientes al amanecer. De ahí se seguía hacia Zacatecas, Torreón, Gómez Palacio y Chihuahua para terminar en Ciudad Juárez, un recorrido que abarcaba cerca de 2,000 kilómetros.

Ya alguna vez habíamos viajado en tren para llegar a *Aguas* con mis papás, aunque yo estaba demasiado chiquita como para recordarlo. Mi hermana, en cambio, platica que cuando despertamos estábamos cerca de San Luis Potosí en vez de *Aguas*: las fuertes lluvias habían provocado inundaciones en la ruta, así que el tren se desvió hacia el noreste y luego regresó hacia Aguascalientes. Esta sería la primera vez que viajaríamos en tren sin nuestros papás.

Pisar el suelo de mármol gris de la estación de Buenavista era anuncio de grandes aventuras, en aquel tiempo todas las terminales, la de autobuses, el aeropuerto, cualquier punto de partida hacia nuevas experiencias contaba con unas extensiones de mármol brillante que invitaban a salir corriendo y deslizarse sobre ellas. Hasta la fecha veo un piso de ésos y me entra un cosquilleo en el estómago, una mezcla entre alegría, miedo y nerviosismo presagiando el viaje.

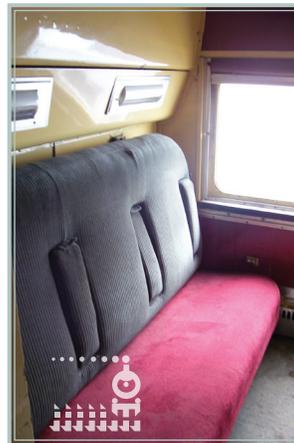
Después de una breve escala en la tiendita de la estación para surtirnos de golosinas y unas deliciosas galletas que sólo vendían allí, entregamos el equipaje y pasamos al andén, buscando el *Pullman* donde se ubicaban nuestras alcobas. Primero vimos el cabús, luego los vagones de carga, más adelante los primeros vagones dormitorio que se desengancharían en León para acoplarlos al tren que seguía hacia Guadalajara. Después encontramos los de segunda clase, seguidos de los de primera o primera especial y finalmente los vagones dormitorio. Cuando subimos al tren ya había oscurecido totalmente. La mitad de nuestro vagón llevaba Camas Altas y Bajas, que durante el día eran simples bancas, acomodadas en parejas, una frente a la otra. En la noche, éstas se transformaban en dos camas, una encima de la otra, con cortinillas separándolas del pasillo y unos baños comunes al extremo del vagón. La otra mitad del *Pullman* estaba ocupada por

los camarines (para una persona) y las alcobas (para dos o más) que contaban con un minúsculo lavabo y un WC escondido bajo un asiento individual.



Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

Por fin sonó el silbatazo de salida. Poco a poco fue aumentando la velocidad y sentadas tras la ventana vimos cómo las personas y las columnas de la estación pasaban cada vez más rápido frente al cristal. Pronto tuvimos que bajar la cortinilla; las vías pasaban por algunas zonas populares de la ciudad, donde uno de los pasatiempos de los muchachos era lanzar piedras a las ventanas iluminadas, tratando de romperlas. Nos sentíamos como en una película de espías, con la luz apagada y asomándonos con muchísimo cuidado por una rendija de la cortinilla para ver las calles y casas pintadas de naranja por los focos del alumbrado público.



Después de un rato, fuimos al carro comedor donde nos sentamos en una mesa cuyo borde levantado evitaba que la vajilla resbalara con el traqueteo del tren. Nani solamente pidió el té de manzanilla que bebía cada noche, mientras que nosotras tomamos un delicioso *Chocomilk* calentito. En la alcoba nos esperaba

una canasta con galletas, un poco de fruta y algo de tomar –los tiempos no estaban como para tomar la cena completa en el comedor. Las galletas aún las recuerdo como si me las hubiera comido ayer aunque hace ya muchísimos años que no se venden. Eran parecidas a las soletas pero en forma de flor, unas con sabor a anís, ligeramente azuladas, las de color café tenían sabor a canela y las amarillentas eran de vainilla. ¡Una delicia!

La transformación del asiento en una cama se me figuraba un truco de magia: regresando del vagón-restaurante en vez de la banca había una cama perfectamente tendida con sábanas, una cobija color café rojizo y almohadas, lista para recibirnos.



Rápidamente nos pusimos la pijama, nos lavamos los dientes en el minúsculo lavabo y nos acostamos, demasiado emocionadas como para conciliar el sueño. Al principio el sonido de las ruedas del tren cantaba *Aguas, A-guas, A-guas*, reflejando la emoción que sentía por esas vacaciones en aquel lugar mágico que era la casa de mis abuelos. Ya a punto de dormirnos, las ruedas cambiaron su cantar por *Ma-mi, Ma-mi, Ma-mi*, mientras las lágrimas rodaban silenciosas por mis mejillas: era la primera, una de las pocas veces, que salía sin ella y, aunque quería mucho a mis abuelos y me encantaba Aguascalientes, ya extrañaba a mi mamá.

Después de un tiempo, me venció el cansancio, aunque Heidi y yo nos despertamos en León. Se había

detenido el monótono *taca-taca* de las ruedas; en cambio se oían silbatazos y gritos, gente caminando frente a nuestro vagón, cargadores lanzando insultos a media voz. No sólo nos abandonaba parte de los pasajeros, los últimos vagones se separaban de nuestro tren con movimientos bruscos y empujones para ser acoplados a otra locomotora y continuar su viaje a Guadalajara.

Apenas comenzaba a amanecer cuando Nani nos levantó para que nos vistiéramos y empacáramos pijamas, cepillos de dientes, libros y ositos de peluche: estábamos a punto de llegar a nuestro destino.

El edificio de la estación, hoy en día Museo Ferroviario, nos esperaba como un viejo amigo, ya que en todas nuestras visitas pasábamos cerca de él cuando íbamos al balneario de Ojocaliente a nadar. Y con su vieja carcachita, el *Chischtli*, que en suizo significa cajita, estacionada frente a la construcción nos esperaba Neni, con su pelo rebelde que le hacía verse siempre despeinado y sus pantalones sostenidos por tirantes, listo para llevarnos a la casa donde nos esperaba un desayuno acompañado por un delicioso chocolate caliente para quitarnos el frío de la desmañanada.

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

ARCHIVO HISTÓRICO

Fondo Junta Directiva

Núm.	Expediente	Legajos	Periodo	NCO	Caja
385	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD del FNM	1. O 11 de febrero, 1921.	1921-1921	1, 6221	32
386	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD del FNM	1. O 8 de diciembre, 1926.	1926-1926	1, 6226	32
387	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD de FNM	Sesiones de la Junta Local en NY	1927-1927	1, 6227	32
388	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD de FNM	Sesión del Comité Ejecutivo, 1. 29 de noviembre; 2. 19 de diciembre de 1929	1929-1929	1, 6229	32
389	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD de FNM	Sesión de la Junta Directiva, 9 de noviembre de 1931	1931-1931	1, 6231	32
390	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD de FNM	Sesión de la JD, 1. E 22 de enero; 2. O 21 de noviembre de 1932	1932-1932	1, 6232	32
391	Correspondencia relativa a las actas de sesiones del Comité Ejecutivo del FCNM	1. O 5 de enero; 2. O 2 de febrero; 3. O 2 de marzo; 4. O 12 de mayo; 5. O 9 de junio; 6. E 6 de julio; 7. O 21 de julio; 8. O 11 de agosto; 9. O 22 de septiembre; 10. O 13 de octubre; 11. O 10 de noviembre; 12. O 22 de diciembre, 1906.	1906-1906	1, 6306	32
392	Correspondencia relativa a las actas de sesiones del Comité Ejecutivo del FCNM	1. O 19 de enero; 2. O 16 de febrero; 3. O 16 de marzo; 4. O 20 de abril; 5. O 18 de mayo; 6. O 22 de junio; 7. O 20 de julio; 8. O 24 de agosto; 9. O 21 de septiembre; 10. O 19 de octubre; 11. E 23 de noviembre; 12. O 6 de diciembre, 1907.	1907-1907	1, 6307	32
393	Correspondencia relativa a las actas de sesiones del Comité Ejecutivo del FCNM	1. O 15 de enero; 2. O 7 de febrero; 3. O 6 de marzo; 4. O 3 de abril; 5. O 1 de mayo; 6. O 5 de junio; 7. O 3 de julio; 8. O 7 de agosto; 9. O 4 de septiembre; 10. O 2 de octubre; 11. O 6 de noviembre; 12. O 4 de diciembre, 1908.	1908-1908	1, 6308	33
394	Correspondencia relativa a las actas de sesiones del Comité Ejecutivo del FCNM	Ordinaria, 8 de enero, 1909	1909-1909	1, 6309	33

BIBLIOTECA ESPECIALIZADA

Fondo Amorós Denegre

661.- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- *Circular XXXIV a los Inspectores técnicos de ferrocarriles, remitiéndoles para su observancia del Reglamento provisional para el manejo y transporte de explosivos.- El presidente de la República ha tenido a bien acordar se observen por las Empresas ferrocarrileras, bajo su estricta responsabilidad y por todos los interesados en el asunto, las prevenciones del reglamento provisional adjunto, para el manejo y transporte de explosivos [...].* México, s.p.i., marzo de 1907. 1 h. impresa por el anverso.- 35 * 22 cms.

662.- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- *Circular LIII a los Inspectores técnicos de ferrocarriles transcribiéndoles la dirigida a las empresas para que se fije en las órdenes para conductores y maquinistas, además del nombre de la Estación, el número de kilómetro correspondiente.- Hoy se dirige a la empresa de ferrocarriles... En vista de la frecuencia con que algunas compañías de ferrocarriles solicitan el cambio de nombre de estaciones, pretextando, en la mayor parte de los casos, la equivocación probable de nombre... esta Secretaría ha acordado ministrar a dichas empresas que, en términos generales, no está conforme con el cambio de nombres de estaciones...-* México, noviembre de 1908, 1 h. impresa por el anverso.- 35 * 22 cms.

663.- Madrazo, Antonio.- *Respuesta que da la Junta Directiva de los Ferrocarriles Nacionales de México al pliego de peticiones presentado por el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.- Síntesis de las peticiones de los trabajadores.- Laudo arbitral de 25 de octubre de 1935.- Beneficios otorgados.-Puntos de vista legales.- La situación de los ferrocarriles.- Llamado a la cordura.- El interés colectivo.* México, 1935, 1 h. impresa por el anverso.- 67. 5 * 46.5 cms.

664.- Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana.- *Planta de directores de caminos, reformada como complemento del reglamento provisional que para ellos se expidió por esta Secretaría en 20 de agosto del presente año...- Los directores de caminos que esta planta comprende, se recibirán desde luego de los tramos que se les señala, y los que no están considerados en ella, cesarán en sus comisiones y liquidarán sus cuentas con la ad-*

*ministración general del ramo. México, agosto 31 de 1857, 1 h. impresa por el anverso.- 32.5 * 22.0 cms.*

665.- Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y comercio.- Sección 3a.- *Por la cuarta base de la iguala celebrada con la empresa de Diligencias generales, se concede la exención del pago de peajes a los animales que remita o reciba para la reposición del ganado de tiro.- En consecuencia, no cobrará usted. el impuesto a los animales que transiten con tal objeto por esa recaudación; pero a fin de evitar abusos, deberá el conductor presentar un documento que recogerá usted., firmado por el director de la empresa o por el administrador en las capitales de los Estados y en el cual conste el número de animales que conduzca.* México, noviembre 8 de 1867, 1 h. impresa por el anverso.- 33.0 * 22.5 cms.

666.- Decreto expedido por órdenes del Presidente de la República Lic. Benito Juárez...: *Artículo 1º Se suprime en toda la República el impuesto conocido con el nombre de peajes.- Artículo 2º Para atender a la apertura y conservación de los caminos, se establecen los impuestos siguientes...* México, noviembre 19 de 1867, 1 h. impresa por el anverso.- 32.0 * 22.0 cms.

667.- Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio. Sección 3ª.- *Circular número 11. - Acompañó a usted el decreto que con fecha 19 del actual se ha servido expedir el ciudadano presidente de la República en virtud del cual se suprime el impuesto de peajes.- como verá usted por su artículo transitorio, cesará de cobrarse tal impuesto el día último de enero del año próximo; y en consecuencia, para esa fecha formará usted su corte remitiendo a esta secretaría con las cuentas de fin de mes, todos los documentos que sobren de los destinados al servicio de recaudación.- Al cerrarse esa oficina en la fecha fijada, hará usted entrega por inventario de todos los muebles y enseres destinados al uso de la misma, al ingeniero director de esa línea...* México, noviembre 22 de 1867, 1 h. impresa por el anverso.- 32.4 * 22.0 cms.

668.- Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio. Sección 4ª.- *Tengo el honor de acompañar a usted para su conocimiento un ejemplar de las instrucciones a que deben sujetarse los jefes de hacienda para el cobro del nuevo impuesto que sustituye al de peajes, creado por la ley de 19 de noviembre de 1867,*

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

el cual se destina a la reparación y conservación de los caminos de la República...- México, enero 1º de 1868, 1 h. impresa por el anverso.- 32.5 * 22.3 cms.

669.- Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio. Sección 3ª.- *Circular número 17.- El artículo 16 de la ley de 24 de septiembre de 1842, dice a la letra: Todos aquellos daños que las personas, carruajes, bestias o ganados que transiten por los caminos de que trate esta ley, hicieren en sus obras de cualquiera especie, en sus árboles o adornos, de propósito..., maltratándolos, arrancando piedras..., pagarán una multa proporcionada...- Lo cual transcribo a usted para su más exacto cumplimiento; en el concepto de que impedirá usted que por el camino de su cargo se hagan pasar las aguas de riego de las haciendas...* México, enero 17 de 1868, 1 h. impresa por el anverso.- 33.0 * 22.0 cms.

670.- Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio. Sección 4ª.- *Circular número 20.- El decreto de 19 de noviembre próximo pasado, que creó el nuevo impuesto sobre bultos a los efectos extranjeros, lo consignó exclusivamente a la construcción y reparación de los caminos de la República. En consecuencia, conservará usted en su poder y a disposición de este Ministerio de Fomento, las cantidades que se cobren, sin disponer de ellas en ningún caso, y sin orden expresa de esta Secretaría.- Mensualmente remitirá usted una noticia circunstanciada de la suma a que asciendan los productos indicados...* México, enero 23 de 1865, 1 h. impresa por el anverso.- 33.0 * 22.0 cms.

671.- Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio. Sección 4ª.- *Circular número 31.- La empresa de diligencias generales de la República, tiene convenido hacer en este Ministerio el pago de la contribución sobre carruajes, decretada el 19 de noviembre próximo pasado. En consecuencia, quedan exceptuados de ese impuesto, todos los objetos que transiten por la demarcación de esa jefatura, pertenecientes a la mencionada empresa...* México, marzo 12 de 1868, 1 h. impresa por el anverso.- 33.0 * 23.0 cms.

672.- Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio. Sección 3ª...- *El Congreso de la Unión decreta: Artículo único. Se destina la cantidad de seis mil pesos mensuales, tomada de los fondos del Ministerio de Fomento, para reponer los tramos del camino carretero de Tula a Ciudad Victoria y a Tampico...* México, marzo 29 de 1868, 1 h. impresa por el anverso.- 33.0 * 22.0 cms.

673.- Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio. Sección 3ª...- *El Congreso de la Unión decreta: Artículo 1º Se abrirá un camino carretero de la ciudad de San Luis Potosí a la de Tampico, pasando por Río Verde y aprovechando en lo posible la navegación del río Panúco...* México, marzo 30 de 1868, 1 h. impresa por el anverso.- 33.0 * 21.5 cms.

674.- Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio. Sección 3ª...- *El Congreso de la Unión decreta: Artículo 1º Se abrirá un camino carretero que partiendo de la ciudad de Querétaro termine en Tantonjon, o en cualquier otro punto conveniente para la navegación, hasta el puerto de Tampico...* México, mayo 25 de 1868, 1 h. impresa por el anverso.- 33.0 * 22.0 cms.

675.- Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana.- *Con el objeto de que aprovechando la estación de secas, dejará usted transitable el camino a su cargo, se le dieron por este ministerio las instrucciones convenientes al efecto...- Hoy ha comenzado la estación de lluvias y deseoso el ciudadano presidente de que en el caso de que éstas sean abundantes no se interrumpa el tráfico en las vías generales que están encargadas al Supremo Gobierno ha tenido a bien acordar se ordene a los ciudadanos directores de caminos, que se dediquen a la reparación de todos los puntos en que se forman atascaderos y en los que..., se interrumpe o dificulta el tránsito...* México, junio 27 de 1868, 1 h. impresa por el anverso.- 33.0 * 22.0 cms.

676.- Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana.- *Desde el 1º del entrante septiembre deberá usted. Cobrar con arreglo a la tarifa los telegramas de los administradores y agentes de la empresa de diligencias, así como se le pagarán por la oficina del cargo de usted. los precios de pasaje de los empleados del telégrafo y el flete de los objetos que usted. remita por ese conducto...* México, agosto 27 de 1868, 1 h. impresa por el anverso.- 33.0 * 21.5 cms.

677.- Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio.- *Circular número 59.- Con fecha 23 del próximo pasado, me dice el ciudadano Ministro de Hacienda lo que sigue: Impuesto el que suscribe las razones expuestas por usted en su nota de ayer, sobre la circular de 30 del próximo pasado, que deroga el reglamento de directores de caminos, publicado en 13 de febrero de 1861, y tomadas en consideración, acor-*

*dó con el ciudadano presidente que se suspendan los efectos de la determinación de esta Secretaría... pero creyendo al mismo tiempo conveniente que la dirección científica de los caminos y la parte de contabilidad estén separados, tanto para que los ingenieros puedan emplear todo su tiempo a la dirección de las obras que están a su cargo, como para que haya más garantía de buen manejo en la administración de los caudales públicos, ha determinado el ciudadano presidente, se forme un reglamento en que se concilien todos estos intereses... México, septiembre 1º de 1868, 1 h. impresa por el anverso.- 33.0 * 22.0 cms.*

678.-

FOTOTECA

Fondo donaciones

No. Inventario	Pie de foto	Color	Formato
03-001436	"Caseta número 117 de San Rafael, Estado de México".	Blanco y negro	7 x 5"
03-001437	Semáforo del CTC (Control de Tráfico Centralizado).	Blanco y negro	7 x 5"
03-001438	"Señal enana y caseta buzón".	Blanco y negro	5 x 7"
03-001439	"Aparato terminal de operación de los cambios en Mariscal, Gto."	Blanco y negro	7 x 5"
03-001440	"Aparato terminal de operación de los cambios en Mariscal, Gto."	Blanco y negro	7 x 5"
03-001441	Vía. "Línea B, km. B-996".	Color	4 x 5"
03-001442	Vía. "Tramo por rehabilitar en la línea B, km. B-1032".	Color	4 x 5"
03-001443	"Renovación línea B con equipo SECMAFER, km. B-1032".	Color	4 x 5"
03-001444	Maqueta.	Blanco y negro	5 x 6"
03-001445	Cisterna.	Color	2 x 3"
03-001446	Cisterna.	Color	2 x 3"
03-001447	Soldadura.	Color	2 x 3"
03-001448	Maquinaria.	Color	2 x 3"
03-001449	Interior de un taller.	Color	2 x 3"
03-001450	Interior de un taller.	Color	2 x 3"
03-001451	Calderas para la casa de fuerza.	Color	3 x 2"
03-001452	Fundición.	Color	3 x 2"
03-001453	Taller de fundición.	Color	2 x 3"
03-001454	Interior de un taller.	Color	3 x 2"
03-001455	Trabajo de soldadura de un riel.	Color	3 x 3"

PLANOTECA

Fondo Puebla

núm.	Título	Fecha de elaboración	Soporte	Escala	Estado de conservación	Medidas (cm)
341	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Alcantarilla de 2.15 m. de claro con dos traveses de nueve rieles cada uno de 75 libras por yarda. Sección CM. Detalle de la placa de apoyo.	junio de 1917	cianotipo	1 a 4	bueno	32 X 23
342	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Asta de bandera.	julio de 1917	cianotipo	1 a 50 1 a 4	bueno	32 X 23
343	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de doble alcantarilla cubierta de 2.00 m de luz.	julio de 1917	cianotipo	1 a 80	bueno	32 X 23
344	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de triple alcantarilla cubierta de 2.50 m de luz.	julio de 1917	cianotipo	1 a 80	bueno	32 X 23
345	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Ferrocarril de Veracruz al Istmo. Ramal de Tuxtla. Tipo de puente de pilotes.	febrero de 1917	cianotipo	1 a 50	bueno	32 X 23
346	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de estribo para puente de vía superior.	septiembre de 1916	cianotipo	1 a 80	malo	32 X 23
347	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de estribo para puente de vía superior.	agosto de 1917	cianotipo	1 a 100	malo	32 X 23
348	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de estribo para puente de vía interior.	agosto de 1917	cianotipo	1 a 80	malo	32 X 23
349	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de estribo para puente de vía interior.	junio de 1917	cianotipo	1 a 100	bueno	32 X 23

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

350	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de alcantarilla de bóveda semicircular de 1.50 m con bóveda invertida.	enero de 1917	cianotipo	1 a 80	bueno	32 X 23
351	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Plano de placas para traveses de diez pies usando rieles de 70 libras.	septiembre de 1917	cianotipo	3":1	bueno	32 X 23
352	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de cambio de vía principal.	noviembre de 1916	cianotipo	1 a 400	bueno	32 X 23
353	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de arreglo de vías para estación.	julio de 1917	cianotipo	1:2,000	malo	32 X 23
354	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tornillos de anclar para puentes de vigas de riel.	marzo de 1917	cianotipo	sin escala	bueno	32 X 23
355	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Departamento de vía y edificios. Tipo de campana de madera para casa de máquinas.	septiembre 1, 1916	cianotipo	sin escala	bueno	32 X 23
356	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de estribo para puente de vía interior.	marzo de 1917	cianotipo	1 a 100	bueno	32 X 23
357	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de pedestal de cambio. Sistema Ramapo N° 17.	junio de 1916	cianotipo	1 a 8	bueno	32 X 23
358	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Cuadro de los tornillos y tuercas de vía con roscas sistema Harvey.	agosto de 1917	cianotipo	sin escala	malo	32 X 23
359	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Diagrama de claros para vía ancha con localización de andenes y pedestales de cambio.	sin fecha	cianotipo	sin escala	bueno	32 X 23
360	Ferrocarriles Nacionales de México. Tipo de banderas para señales de enclavamiento.	noviembre 7, 1910	cianotipo	1 a 8 1 1/2"=1'	malo	32 X 23

Pizarrón de horarios, corridas y destinos

María de la Paz González,

Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos
teodolito88@yahoo.com.mx

Una estación ferrocarrilera se distingue por algunos de sus objetos y muebles reglamentarios que podrían catalogarse como imprescindibles para el funcionamiento de la misma.

Los usuarios frecuentes de los servicios ferroviarios de pasaje podían señalar con facilidad los objetos propios de una estación. Para muchos, los muebles más recordados, son las bancas en las que se sentaron a esperar durante algún tiempo la llegada de su tren, para otros el reloj de pared es inolvidable, no solo por su belleza, sino también porque les ayudó a estar pendientes de las horas de llegada y salida de los trenes y pasajeros; unos más puedan recordar los letreros de: “Subida”, “Bajada”, “Entrada” y “Salida”.

En esta ocasión hablaremos únicamente del pizarrón de horarios, que es un elemento obligado en las estaciones, ya que en él se asentaban los datos de las diferentes “corridas” que la empresa ferrocarrilera ofrecía en determinadas rutas, así como los horarios de salidas y llegadas de los trenes en cuestión, para que los usuarios estuvieran enterados.¹

Si bien no existía un modelo determinado en cuanto al diseño de los mismos, la mayoría se ajustó a estándares de funcionalidad y sentido práctico. En su mayoría tuvieron un fondo en color oscuro, ya fuera negro, azul marino, verde o azul rey. La tipografía era básica. Los nombres de los destinos se anotaban a la izquierda, con letra en color blanco o amarillo, que fuera clara y grande, y a la derecha, en forma de columna, se registraba el horario. En la parte superior del pizarrón podía leerse la leyenda: “Nacionales de México” o “FFCC de México”, además de “Horario de Trenes”. Abajo se

¹ En la Ley sobre Ferrocarriles, publicada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en 1899; en su artículo 64 menciona que “Se anunciarán con toda claridad en los sitios más públicos de cada estación, los itinerarios de los trenes, las tarifas, las horas en que se han de abrir y cerrar los despachos de boletos y las en que se han de recibir los equipajes. Se anunciarán igualmente todas las disposiciones que deba conocer el público referentes al servicio de la línea□.

leía: “Jefe de Estación, y el año”. Por lo general los destinos se encontraban impresos de manera permanente y sólo se modificaban con tiza o gis las horas de llegada y salida así como el año y el nombre del jefe de cada estación en particular.

Había pizarrones con arco superior, pero también había rectangulares y cuadrados. El tamaño se adaptaba al muro y al tamaño de la sala de espera y eran fabricados en madera, que por lo regular era de pino.

En el almacén de bienes muebles históricos no contamos con muchos de estos pizarrones de horarios, por lo que son considerados piezas “especiales”. Es claro que su valor histórico y relevancia aumenta con el paso del tiempo, y es que detectar aún la tiza borrosa en algunos de ellos resulta emotivo. Es una manera de trasladarnos en el tiempo a fin de imaginar al jefe de estación mientras anota las corridas o salidas en el pizarrón. Estas piezas nos permiten evocar aquellas estaciones llenas de pasajeros, algunos sentados, otros de pie, caballeros formalmente vestidos para viajar mientras fumaban un cigarrillo, o damas elegantes, con sombrero y “neceser”. Tratar de ver en nuestra imaginación a los niños corriendo, y a los vendedores de comida atropellando con las canastas a todo el que se coloca a su paso. Ahí están también los trabajadores que entran y salen; el barullo de la gente. Escuchamos el sonido de un silbato que se acerca y otro que se aleja, pero que nunca se confunden, pues cada uno tiene un tono diferente. Toda la gente se mira sin observarse, mientras el reloj de la estación avanza segundo a segundo. Ahí está el pizarrón de horarios, colgado como un mudo testigo del ir y venir de la estación ferrocarrilera. ¿Cuántas personas pudieron deslizar con un leve rechinado su lisa superficie?, ¿cuántos tipos de letra?, ¿cuántas corridas?, ¿cuántas despedidas?, ¿cuántas bienvenidas?, ¿cuántos maldijeron porque el tren no llegaba a tiempo o porque se les fue por llegar retrasados?, y el pizarrón de horarios ahí estaba, inerte, no sólo anunciado corridas y rutas, sino marcando destinos.

CÉDULA DE REGISTRO DE BIENES MUEBLES CON VALOR HISTÓRICO CULTURAL

Nombre: pizarrón de horarios.

1. Número de registro. MNFM 2 FT 00027 A 764 (clave del PRONARE).

Número de inventario CNCA. No presenta.

Número inventario FNM. I45022000200012.

Número de colocación en almacén. Planta superior del Almacén de Bienes Muebles Históricos del CNPCF/MNFM.

Otro núm. (especificar) . 01001400 a un costado y con pintura blanca

2. Localización: Fresnillo, Zacatecas.

3. Nombre del fabricante. Indeterminado.

4. Materia prima predominante. Madera.

5. Inscripciones. G- 009870024- A 763.6 (clave del fabricante).

6. Medidas en cm: Altura 10.8 Largo 158 Ancho 109 Peso aprox. 33 Kg.

7. Forma de adquisición: Rescate.

8. Estado de conservación: Bueno

9. Registro fotográfico: Si

10. Notas y observaciones.

Función: comunicar a los usuarios del ferrocarril, los destinos, salidas y llegadas del tren en una estación determinada.

Descripción detallada: pizarrón o pizarra de forma rectangular pintado en color negro, con tipografía en color blanco; marco de aluminio y sujetadores en el mismo material. En buen estado de conservación.

Formó parte del mobiliario obligatorio de la estación ferroviaria de Fresnillo, Zacatecas. Fue localizado en ese mismo lugar y marcado por el antropólogo Frederick Thierry en la década de 1990.



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
brecoder@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