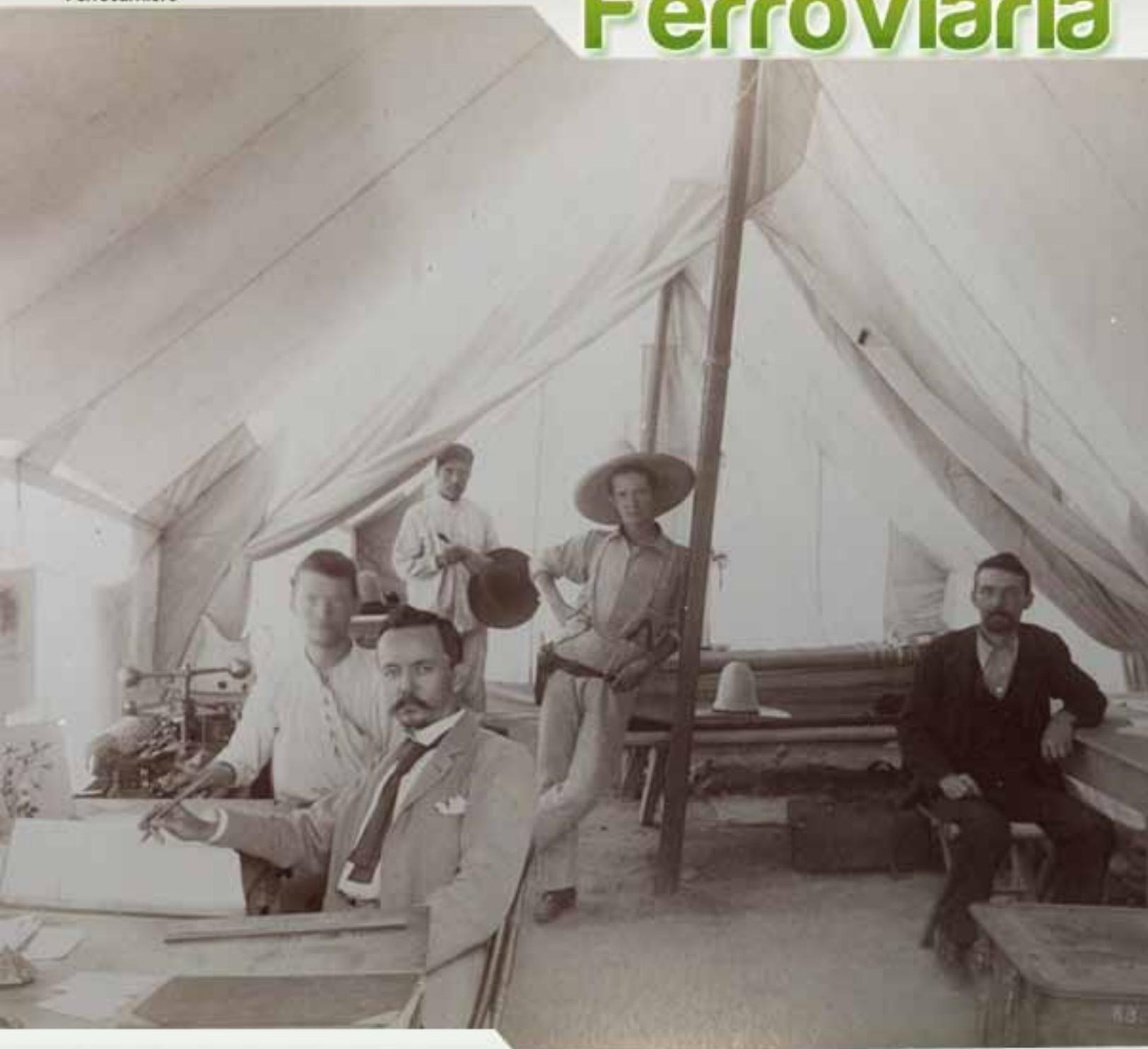


Centro Nacional para
la Preservación del
Patrimonio Cultural
Ferrocarrilero

Mirada Ferroviaria



■ Estaciones

Los constructores
de ferrocarriles.

■ Tierra ferroviaria

De trenecitos.

■ Cruce de caminos

Restos materiales de antigua
zona ferroviaria en la ciudad
de Puebla.

• PORTADA	
• ÍNDICE	
• PRESENTACIÓN	
• ESTACIONES	
Los constructores de ferrocarriles. Fernando Aguayo	5
La revista <i>Ferronales</i> y sus 60 años de historia.	23
Diego Noel Ramos Rojas	
• TIERRA FERROVIARIA	
De trencitos. Alfredo Nieves	37
• CRUCE DE CAMINOS	
Restos materiales de antigua zona ferroviaria en la ciudad	45
de Puebla. Jorge Ramón Gómez Pérez.	
• SILBATOS Y PALABRAS	
Jumo Negro. Jesús David Jaquez	53
Un mundo mensajero. Cuando había locomotoras	55
de vapor. Omar Ghoezin	
Reseña del libro <i>Renacimiento de los ferrocarriles mexicanos</i>	60
<i>de carga. Balance de la privatización al año 2010.</i>	
• LOS TRENES HOY	
http://www.vialibre-ffe.com/	
http://www.t21.com.mx/	
http://www.alaf.int.ar	
• VIDA FERROCARRILERA	
Eleazar Martínez. Almacenista en Apizaco.....	61
• ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES	
Archivo histórico	72
Biblioteca Especializada	73
Fototeca	74
Planoteca	75
Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos	78

En la sección Tierra Ferroviaria, Alfredo Nieves en su artículo “De trenecitos”, nos define qué son los trenes escénicos, por qué se les dio esa denominación y de qué manera, durante los años sesenta del siglo XX, Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) promocionó recorridos turísticos a bordo de trenes escénicos en los que los pasajeros podrían disfrutar de “la incomparable belleza natural por donde cruza la vía”.

Silbatos y palabras es la sección en la que las composiciones literarias se dan cita. Así, en este número ofrecemos dos cuentos, *Jumo Negro*, escrito en 1974 por Jesús David Jaquez, ferrocarrilero mexicano y *Un mundo mensajero. Cuando había locomotoras de vapor*, escrito por Omar Ghoezin y seleccionado en el concurso al que convocó la Revista *Ferronales*, en 1974. Además, se incluye una reseña del libro *Renacimiento de los ferrocarriles mexicanos de carga. Balance de la privatización al año 2010*, cuyo autor es el ingeniero Francisco Gorostiza.

Con el objetivo de mantenerlos actualizados en los temas ferroviarios, en la sección *Los trenes hoy* ofrecemos unos links de las revistas que se ocupan de la problemática actual de los ferrocarriles en el mundo.

En *Vida ferrocarrilera* mostramos el testimonio de la señora Eleazar Martínez, ex trabajadora de Ferrocarriles Nacionales de México y una de las primeras mujeres oficinistas en los talleres de Apizaco, Tlaxcala.

En la sección *Archivos documentales y de bienes* presentamos una selección de registros de los acervos que existen en cada una de las áreas del CEDIF, así como una reseña sobre los diablitos, herramientas típicas de los talleres ferroviarios, de las cuales se resguardan algunas piezas en el Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricas. El teléfono selectivo que aquí se describe es una pieza singular que se localizó en Atlacomulco, Estado de México.

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 nuestra revista digital *Mirada Ferroviaria*.

Los ingenieros y los Ferrocarriles del Distrito. 1855-1873

La era de Santiago Méndez¹

Fernando Aguayo

¿Quiénes construyen los caminos de hierro? La respuesta a esta pregunta ha sido resuelta por los historiadores, a partir de diversos puntos de vista, e imprimiendo distintos énfasis en sus obras. Cuando los relatos se dirigen a reseñar el devenir de las líneas y concesiones, los empresarios son los que ocupan los roles estelares; cuando se trata de historias de carácter social respecto a la tecnología, los trabajadores resultan los actores principales, pero si la perspectiva tiene por objetivo rastrear el origen del material traído del extranjero al país, la atención se enfoca entonces en las grandes compañías que producen o produjeron hermosas locomotoras y resistentes rieles. En todos los casos las autoridades locales o nacionales poseen una suerte de cuerpo jurídico que ordena los términos en que se conceden, administran, arruinan o prosperan los ferrocarriles. También estas autoridades tienen que ver con el uso del erario y de otros instrumentos coercitivos o legales con los que se presionó y obtuvieron recursos o se desalentó la construcción de los caminos. Además de que, en ciertos casos, las políticas de los diversos niveles de gobierno favorecieron la disponibilidad de trabajadores para la construcción y facilitaron las condiciones para acceder al material con el que se realizaron de las obras.

En este artículo se describirán algunas de las características de los encargados técnicos y científicos de la construcción y mantenimiento de los ferrocarriles; es decir, de los ingenieros. Aunque se anotarán algunos elementos del surgimiento y desarrollo de esta profesión y se mencionan las actividades que algunos de ellos realizaron en otras partes de la República, interesa resaltar aquí lo relacionado con los ferrocarriles establecidos en el Distrito Federal en su primera fase de desarrollo, justo antes de la creación de la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito Federal.

Ingeniería e industria

Desde la perspectiva del presente resulta casi obvio no detenerse a discutir la idea de que para construir las obras ferroviarias se necesitaba un tipo especial de profesional, que poseyera un conjunto de habilidades y conocimientos que lo hicieran garante de la

¹ Este artículo es parte de una investigación en curso sobre los ferrocarriles establecidos en el Distrito Federal entre 1857 y 1898 próxima a publicar.

técnica. En el *Reglamento de Ferrocarriles de 1866*, en su capítulo I, se analizan los problemas “de la construcción”, y se establece qué tipo de personaje será el responsable de estas obras: “Art. 1º. Todo camino de fierro debe ser construido por ingenieros de acreditada experiencia y saber [...] conforme a los planos”.² En los siguientes capítulos se describirán otras actividades y cualidades que deberán tener los trabajadores encargados de realizar las obras, pero en el artículo I sólo se hace referencia a los ingenieros y a las actividades que realizarán, en un lenguaje impersonal; es decir, que se utilizan frases tales como: “se hará”, “se ejecutará”, entre otras. Pero existe una razón que resulta no sólo válida sino obvia para hacer referencia a estos personajes, y esta es que quienes más aparecen mencionados en la escena de la construcción de caminos de hierro no son los empresarios, administradores, comerciantes, funcionarios de gobierno y otros más, sino los ingenieros, ya fueran ingenieros-constructores, ingenieros-empresarios; ingenieros-miembros de alguna comisión del gobierno, entre otros, y son ellos quienes hacen oír su voz por encima de todas; son ellos quienes tienen la autoridad moral y técnica para dominar el espacio de acción.

En los acervos consultados, los autores de los testimonios recogidos expresaban cuál era su actividad o función, así como la de los demás personajes involucrados en la construcción de vías férreas, y gracias a esto sabemos que en muchos casos, las decisiones políticas, las posiciones de fuerza o de capital (ausencia o abundancia) fueron las que determinaron una serie de acciones, pero cuando existía polémica sobre algún asunto, las partes en conflicto siempre acudían y reproducían las opiniones de los expertos, que eran los ingenieros.

En el transcurso de la investigación y recopilación de informaciones para recuperar la historia de los ferrocarriles del Distrito Federal, se notó la presencia insistente de estos especialistas, que a pesar de no ser más de una docena, tienen una fuerza que llama la atención. Todos nos legaron, de manera sistemática, multitud de informes, e incluso libros y folletos en los que exponen sus ideas, es por ello que se decidió sistematizar lo referido a ellos en este artículo.

Al analizar los papeles desempeñados por los ingenieros, fue evidente que no todos eran iguales, y que

² AGN, FF, vol. 23, exp. 320.

había entre ellos diferencias notables: no todos tenían la misma formación ni los mismos objetivos, y esto nos obliga hoy a realizar un recorrido que nos permita no sólo conocer cómo es que se definía la profesión de ingeniero en el siglo XIX, sino revisar el surgimiento de las instituciones académicas que los formaron, para en consecuencia poder hacer una clasificación de los distintos tipos de profesionales en ingeniería que existían.

El que los especialistas en la construcción de diversas obras del siglo XIX hayan sido ingenieros formados en alguna institución académica puede parecer hoy normal y lógico, pero lo cierto es que no siempre fue así. Los ingenieros aparecen en el ambiente ferrocarrilero hasta muy avanzadas épocas; en un principio este sistema de transporte fue obra de los trabajadores tradicionales, los cuales ignoraban las teorías de los académicos y, en no pocas ocasiones hasta estuvieron en contra de ellas.

Los estudios sobre la Revolución industrial en Inglaterra no mencionan que existiera una conexión entre las instituciones académicas que formaban especialistas y el desarrollo de nuevas formas y mecanismos para producir. Muy por el contrario, según Christopher Hill, fue una suerte que la Royal Society despreciara a los artesanos libres, hábiles y educados, que además eran disidentes religiosos, y se colocara a alturas olímpicas a las matemáticas abstractas.³ Por su parte, otro historiador inglés, Eric Hobsbawm, explica que Inglaterra se las arregló bastante bien y logró incluso hacer su Revolución industrial pues “se las arregló incluso sin un sistema de enseñanza elemental hasta 1870”.

⁴ Lo anterior no contradice el hecho de que un fundamento de las transformaciones de Gran Bretaña haya sido la masiva presencia de ingenieros, porque “tal como se infiere del uso inglés de la palabra ingeniero, *engineer*, equivalente a maquinista, los técnicos más calificados podían reclutarse rápidamente de entre los hombres con experiencia práctica del taller”.⁵

Así las cosas, debemos aceptar en nuestro universo mental que ingeniero, incluso hoy día en Estados Unidos, puede designar tanto a aquel que trabaja con delicados dispositivos de electrónica y energía nu-

³ Hill, *Reforma*, 1982, pp. 284 y ss.

⁴ Hobsbawm, *Industria*, p. 60.

⁵ *Idem*.

clear, como a quienes destapan caños, pasando por el maquinista de una locomotora.⁶

Sin embargo, existe otra idea y concepción de lo que es un ingeniero; me refiero a la versión francesa y española del término. Fernand Braudel dice que “la profesión de ingeniero se va perfilando poco a poco. Un ingeniero en los siglos XV y XVI era aquel hombre que se ocupaba del arte militar, que alquilaba sus servicios como arquitecto; era especialista en hidráulica, escultor o pintor.”⁷ Y que no había una enseñanza sistemática de la ingeniería antes del siglo XVIII. Después será cuando se creen instituciones académicas que tengan como objetivo la formación científica de especialistas, aunque en un principio con una noción un poco vaga. “Nuestro siglo [dice Comte] ha inventado la ingeniería, que no es sino el arte de aplicar las verdades abstractas, los principios generales, a las cosas particulares y a las necesidades de la vida humana y social”.

Por eso, a diferencia de Inglaterra, para el siglo XIX en Francia sí existía una relación intrínseca entre educación, especialización científica y el avance material de la nación. Idea que, por supuesto, no era compartida en toda Europa continental. Cuando en 1867 la universidad de Bonn solicitó a los industriales de Renania que contribuyeran para la celebración de su 50 aniversario, las ciudades industriales declinaron el honor con el argumento de que sus eminentes industriales no habían recibido educación en las universidades, ni se la pensaban dar a sus hijos. El país había concentrando hasta entonces todos sus esfuerzos en brindar una buena educación secundaria, con orientación técnica y moderna, pero nada más.⁸

Así, hacia la primera mitad del siglo XIX, la palabra ingeniero, de manera general, designaba a un especialista que “aplicando la técnica [...] pudiera dominar o encauzar las fuerzas de la naturaleza”. La forma en la que este especialista adquiría el dominio de la técnica, si lo hacía en el taller o en la escuela, producto de la experiencia o de la teoría, no fue algo que importara durante mucho tiempo. También es cierto que el proceso de aprendizaje ha variado de época en época, e incluso de país en país. La propia Inglaterra vio nacer

a un grupo de ingenieros que reivindicaban la capacitación científica junto a la experiencia.

Sin embargo, el hecho de que en la primera mitad del siglo XIX los capitalistas no confiaran en los ingenieros salidos de la academia demuestra la influencia y eficacia de los trabajadores tradicionales. En 1825, un artesano que había empezado a construir máquinas aún antes de aprender a leer, el señor George Stephenson, estaba terminando su locomotora Rocket, poco antes de hacerla circular, un ingeniero escribió “que no se le confundiese con los entusiastas de cabeza caliente, que sostienen la posibilidad de que [...] una máquina de vapor atravesase tres leguas [...] en una hora [...] pocos meses después la Rocket recorría la vía férrea a 29 millas por hora”.⁹

Esta situación cambió con el tiempo, hasta que la ingeniería, tal como la conocemos hoy, empezó a tomar la dirección de las actividades. Hacia el último cuarto del siglo XIX, como el propio Hobsbawm lo señala, el papel de los ingenieros formados en las instituciones académicas y los institutos de investigación ligados a la industria, fueron fundamentales para el desarrollo de la tecnología y hacia fines de esa centuria fueron la causa por la que Alemania y los Estados Unidos tomaran la delantera a Inglaterra en la carrera industrial.¹⁰

Ingeniería e instituciones

En México, la palabra ingeniero hacía referencia al individuo que se dedicaba a la realización de diversas obras públicas. En el terreno académico, en 1843 se aplicó el término de “ingeniero de minas” para sustituir al de “perito facultativo de minas”. Más adelante también surgió el título de “ingeniero topógrafo” y una particularidad llamada “ingeniero geógrafo”, de la que sólo se titularon tres personas en el lapso que estudiamos. Por otra parte, el término de “ingeniero civil” hacía referencia a una actividad específica. En 1844 un documento del antiguo Ayuntamiento de la Ciudad de México explicaba que: “Para ocupar el cargo de Ingeniero Civil, encargado de empedrados, nivelación y desagüe de México, se requieren los títulos legales de agrimensor y arquitectura”.¹¹ Esto sucedía porque en esta época ninguna institución académica en México

6 Pacey, *Laberinto*, 1980.

7 Braudel, *Civilización*, 1984.

8 Hobsbawm, *Era*, p. 67.

9 Almazán, *Tratado*, pp. 51-52.

10 Hobsbawm, *Industria*, p. 175.

11 AHDF, vol. 2417, ingenieros civiles.

se encargaba de formar a los profesionistas dedicados a las obras públicas, aunque tiempo atrás ya existía la tradición de que las buenas familias mandaran a sus hijos a estudiar a Europa, y no fueron escasos los jóvenes que eligieron la carrera de ingeniero, con especialidad en ingeniería civil, dada la cantidad de trabajo a la que podían aspirar a su regreso al país. Existe constancia de que los señores Francisco Somera, Juan Manuel Bustillo, Santiago Méndez y Francisco de Garay estudiaron ingeniería en Europa, los dos primeros en España y los segundos en París. Así que antes de instituirse la enseñanza de ingeniería en México contábamos ya con varios ingenieros titulados en el extranjero que ejercían su profesión en nuestro país.¹²

A la par de ellos existían ingenieros sin ningún tipo de formación académica. Existen evidencias en distintos lados y, a veces, en un mismo documento. Por ejemplo, en medio de la guerra de Reforma, un periódico dio la noticia de que para defenderse de los ataques de la guerrilla comunista de Porfirio Díaz, los habitantes de la ciudad de Oaxaca estaban realizando diversas obras. Entre las más sobresalientes estaban la creación de dos fundiciones para la fabricación de cañones. Estas obras estaban a cargo de dos ingenieros especialistas que trabajaban por separado y con métodos distintos. Como parte de la nota se añadía una aclaración en el sentido de que una de las fundiciones estaba a cargo de un ingeniero práctico, mientras que la otra estaba bajo la dirección del ingeniero Torres, “cuyos conocimientos científicos eran incuestionables”. Los ingenieros prácticos, lo eran más por saber y por experiencia, que por formación académica. Por lo mismo, a mediados del siglo XIX se volvió casi manía aclarar, de manera institucional, y siempre que hubiera ocasión, cuando se trataba de ingenieros titulados, y se añadían las pistas académicas que los acreditaban.¹³

12 Según la estadística de la República mexicana, en 1861 existían nueve ingenieros civiles en nuestro país. Otros que se titularon como arquitectos o ingenieros topógrafos se dedicaron más adelante a ser ingenieros constructores. En este artículo no haré referencia a los ingenieros militares ni a las instituciones que los formaron, aunque existe constancia de que había varios con esta formación.

13 En la edición del 20 de enero de 1870, el periódico *Siglo XIX* publicó un anuncio en el que se dice que: “El señor Fernando Rosenzweig, de profesión Ingeniero Civil, ofrecía sus servicios en la construcción de caminos comunes o ferrocarriles”, así como otras labores propias de su ciencia. Se hace énfasis en su formación en “las mejores escuelas de Europa” y, por si fuera poco, se llamaba la

Es claro que los ingenieros prácticos no dejaron de existir cuando empezó la enseñanza de la ingeniería en México. Algunos de ellos se dedicaron a la construcción de ferrocarriles en nuestro país, y es obvio que los existía también en otros rubros de la industria nacional. Por ejemplo, el 3 de julio de 1872, el *Diario Oficial* informaba que el secretario del Ayuntamiento de Morelia construyó máquinas para hilar, torcer y tejer la seda conforme a los modelos que se ven en las láminas del apéndice de una obra publicada en Europa.

Pasemos ahora a referir el surgimiento de las instituciones y a la formación de los ingenieros en México. El señor Francisco Álvarez reseña la situación que se vivía en 1856, cuando en medio de su intranquilidad y pobreza, el país demandaba mejoras materiales que remediaran los males de la nación, a fin de hacerla próspera y feliz. En particular, según este autor, existía un reclamo para que se instalaran modernas vías de comunicación, por lo que la Junta Directiva de la Academia de San Carlos inició trámites para crear un programa que formara ingenieros constructores.

La responsabilidad de crear esta nueva carrera recayó en el señor Javier Cavallari, personaje de origen italiano contratado para tal fin. Una evidencia de la necesidad que existía para el desarrollo de esta especialidad la encontramos en el poquísimos tiempo que requirió este personaje para echar a andar su labor. Cavallari llegó a la ciudad de México en noviembre de 1856, y a principios del siguiente año ya se habían iniciado los cursos. El plan de estudios se aprobó el 14 de febrero de 1857. En palabras de Francisco Álvarez:

El señor Cavallari poseía los conocimientos suficientes, como científico y como constructor, e interpretando bien las ideas de la Junta y fijándose en los conocimientos científicos y prácticos comunes al arquitecto, cuya carrera ya existía y a la de ingeniero constructor que se trataba de establecer, hizo que los estudios fueran comunes y estableció el título de arquitecto e ingeniero civil.¹⁴

atención sobre que “se habla y responde en español, inglés, francés y alemán”. En otras ocasiones no era muy claro a qué se referían. El señor Francisco Javier Cisneros, ingeniero civil, anotó en la obra que abogaba por la vía angosta, que era miembro de la Sociedad Americana de Ingenieros Civiles y de la de Ingenieros Prácticos de Nueva York.

14 Álvarez, *Cavallari*, p. 11.

Eran siete años de estudios, uno preparatorio y seis dedicados a la profesión, después de los cuales los alumnos debían presentar dos proyectos: uno que versara sobre ferrocarriles y otro sobre un puente de fierro o de piedra, o sobre una obra hidráulica. Estos dos proyectos se deberían presentar en el examen profesional. Si ambos trabajos eran aceptados y se aprobaba el examen, entonces los alumnos recibían el título de arquitecto e ingeniero civil.

Los requisitos para inscribirse en la recién creada profesión no eran complicados. Según se asienta en la *Memoria de la Secretaría de Fomento de 1865*, las exigencias eran las siguientes: presentar un documento que avalara la buena conducta del aspirante a ingeniero; tener catorce años cumplidos, además de formación académica anterior, acreditable; es decir, estar bien instruidos en los ramos que constituyen la educación primaria. Una vez que iniciaron las clases de la nueva carrera se inscribieron, entre otros, los jóvenes Francisco P. Vera, Eleuterio Méndez, Mariano Téllez Pizarro y Antonio Torres Torrija, mismos que después serían famosos personajes de fines del siglo XIX.

Los ex alumnos de la Academia Mariano Téllez Pizarro y Francisco Álvarez dan fe de la preparación y buena actitud de todos sus profesores, pero remarcan el papel que desempeñó el doctor Cavallari como principal impulsor de esta especialidad. Al doctor Cavallari sus pupilos lo apodaron “papá Cavallari”, y vale destacar que a instancias de este personaje se adquirieron las obras y literatura suficientes para que los alumnos pudieran estudiarlas, tuvieran o no los recursos para adquirirlas. Francisco Álvarez dice que libros como el *Piélago* pasaron por varias manos, por lo que se encontraban anotaciones diversas en los márgenes, escritas por quienes se habían servido de ellos. También es interesante asentar que se otorgaban pensiones de quince pesos al mes a los alumnos más aventajados, a fin de estimularlos para que concluyeran sus carreras. Francisco P. Vera y Mariano Téllez Pizarro fueron dos de los beneficiados con esta medida.

Otra disposición en el mismo sentido fue la organización frecuente de exposiciones de arte, en las que se ponían a la venta proyectos hechos por los propios estudiantes. Tal es el caso de una obra de Eleuterio Méndez, que se vendió en ciento y tantos pesos. Por si fuera poco, tanto para ayudarles en lo económico, como para contribuir a su formación, a los alumnos

se les asignaron trabajos de su ramo; es decir, se les hizo participar en obras civiles para que aprendieran en la práctica no sólo la construcción de edificios, sino también la demolición de conventos.

En la guía del Archivo de la Academia de San Carlos se dice que Cavallari, junto con sus discípulos, se propusieron también construir el ferrocarril a Veracruz, cosa que desde luego no lograron, porque, como fue común en aquellas épocas, la política dividió y afectó a las instituciones académicas.¹⁵

Cuando la intervención francesa estaba en puerta, el gobierno y ejército de Juárez presionaron a la Academia para que organizara una guardia popular, y exigió que los alumnos prestaran sus servicios en la sección geográfica del ejército. También se les obligó a que se pronunciaran, de manera pública, en contra de la intervención extranjera,¹⁶ y una consecuencia lamentable de esta exigencia fue la renuncia de Cavallari.

En una carta personal dirigida a Santiago Rebull, director de la Academia, el doctor Javier Cavallari expresó su posición: “Yo lo repito, que con toda la simpatía que profeso por el país, y que he manifestado repetidas veces, no podía hacer ninguna profesión de política, por la razón de que ésta traería la consecuencia de la pérdida de mi nacionalidad, conforme al Estatuto del Reino de Italia, y por ésta no podía ni debía venderla a ningún precio”.¹⁷ Su renuncia lo llevó de nuevo a Europa, en detrimento de la educación y de la ingeniería en México.

Se sabe también que Manuel Orozco y Berra solicitó a Juárez que le abonara parte del sueldo que se le adeudaba para dejarlo a su familia y seguir al gobierno en su marcha, pero ante la negativa o imposibilidad de la administración juarista, se vio obligado a permanecer en la ciudad y aceptar, durante el Imperio de Maximiliano, un puesto en el Ministerio de Fomento, a fin de no dejar a su familia sin sustento. Derivada de esta situación es famosa su frase que dice: “Cuando

15 La presión para que la Academia de San Carlos participara en una contienda bélica no data de la Reforma. Es más o menos conocido que al inicio del siglo, en medio de la revuelta de Hidalgo, la Academia, como institución, juró lealtad al rey de España. Pero al tiempo que Tolsa construía cañones para el ejército realista, el orfebre Rodríguez Almoneda hacía lo propio en el bando contrario, mientras que otros menos beligerantes realizaban obras de arte, que teniendo como pretexto el pasado hacían claras referencias a los problemas de la época, criticando la política absolutista.

16 Casanova, “Maximiliano”, p. 11.

17 AHASC, 6358.

tengo pan no tengo tiempo y cuando tengo tiempo no tengo pan". Una vez que se restauró la República, la administración juarista le cobró de fea forma su estancia forzada con el enemigo encerrándole en prisión, aunque por un corto tiempo.

Por su parte, Luis Robles Pezuela, durante su exilio en París, escribió la justificación que avalaría a la mayoría de los ingenieros mexicanos: "El bien del país [...] por esta convicción no he tomado parte en las cuestiones políticas que desgraciadamente nos han dividido; ni en los 14 años que serví como ingeniero militar me mezclé en pronunciamientos; y por último, fue la esperanza de contribuir al desarrollo de estos principios, lo que me hizo aceptar la cartera de ministro de Fomento en el imperio de Maximiliano".¹⁸

En el otro bando estaba Francisco Díaz Covarrubias, que siguió a Juárez a San Luis Potosí, y después, cuando el gobierno se deshizo de su comitiva, se dedicó a la topografía sin reconocer al gobierno invasor. Orozco y Berra, en la introducción de la *Memoria hidrográfica del Valle de México*, lamentaba esta ausencia. "Tocaba el derecho de escribirla a nuestro buen amigo Díaz Covarrubias. En sus manos el trabajo hubiera sido perfecto, le hubiera dado desarrollos que no hemos alcanzado, aplicaciones científicas que nosotros ignoramos. Más la guerra lo ha llevado lejos, sabe Dios cuándo regresará".¹⁹ Y qué decir de Francisco de Garay, conocedor de los problemas del agua en el Valle de México, como lo evidencia el hecho de que después fuera nombrado responsable de las obras de desagüe, pero que paradójicamente en 1863 se le asignará el trabajo de inundarlo, como una forma de defensa de la ciudad de México frente a la inminente invasión francesa.

Al regreso de Juárez, Covarrubias, junto con Blas Balcárcel y otros, retomaron la dirección de la industria y la investigación científica. En 1867 se aprueban la Ley de Instrucción Pública y la Ley Orgánica respectiva, y en estas disposiciones se establecieron por separado las carreras de Ingeniero Civil y Arquitecto. Los primeros se formaron en el Colegio de Minería, que en ese entonces adopta el nombre de Escuela Especial de Ingenieros, mientras que los arquitectos lo harían en la Academia de San Carlos, a la que se llamó Escuela Nacional de Bellas Artes. Según parece, los

¹⁸ Robles, *Apuntes*, p. 22.

¹⁹ Orozco, *Memoria*.

cambios llevaban implícita o explícitamente una crítica a los anteriores planes y formas de enseñar. Además se creó también la Escuela Nacional Preparatoria, que en palabras del señor J. L. Tamayo, tendría el fin de proporcionar una formación cultural, dejándose a al Escuela de Ingenieros la especialización.

La entusiasta época de la burguesía contagiaría los ánimos de todo el mundo. Se creía que se vivían "tiempos en [los] que el talento sirve para iniciar a las sociedades en la senda del más útil de los progresos, el progreso material", afirman Gustavo Baz y Joaquín Gallo en su obra *Historia del Ferrocarril Mexicano*, la cual aborda "todos los problemas relativos a la ciencia ferrocarrilera, que está destinada a regenerar a la República, materialmente hablando". No era sólo una inquietud local, según Hobsbawm, la sociedad burguesa del tercer cuarto del siglo XIX, la que vivía a ritmo de la segunda revolución industrial, estaba orgullosa de sí misma y sentía que su mayor logro era el avance de la ciencia,²⁰ a la que habría que subordinar las demás formas de actividad material. Por eso, según Tamayo, los intelectuales de la era de Juárez celebraron gustosos la aplicación del método científico a la instrucción pública, como una forma de satisfacer las múltiples necesidades de la vida social.

La adopción universal de las metas del progreso y del método para calibrarlo fueron vistos con esos lentes que hacen que todo parezca bello y responda a nuestros deseos; se creía que la era de la regeneración material --y con ella todas las demás-- empezaría a dejar atrás la vaga promesa del logro, para convertirse en una realidad tangible. No puede olvidarse que para la ciudad de México, y de hecho para el resto del país todo, la época real de construcción del ferrocarril no iniciaría sino hasta después de 1875. La explosión en la construcción de este tipo de obras y de otras en diferentes ramas industriales hizo urgente y obligatoria la extensión de la educación en ingeniería.²¹

²⁰ Hobsbawm, *Era*, pp. 372 y ss.

²¹ El triunfo de la ideología liberal implicó una transformación en sí mismo. Es en esta época cuando se puede observar el inicio de un cambio de fachada en la ciudad de México. Antes predominaban las iglesias, conventos e imágenes por doquier, pero después, cuando era gobernador del Distrito Federal el señor Juan José Baz ordenó el cierre de 42 templos, la supresión de las procesiones, la eliminación de fiestas religiosas, entre otros asuntos. A la par vino un afán de destrucción incontenible. En 1861 el periódico la *Orquesta* evidenciaba lo endeble de la justificación con la que se realizaban las obras de ingeniería: la apertura de calles. Decía el periódico que era ridícula

Para 1870 ya existía una “Escuela de Ingenieros en el Estado México, en la que se les enseña a los ingenieros mecánicos: mecánica analítica, aplicada y dibujo de máquinas [...] para los ingenieros civiles, además de lo anterior, carpintería de edificios [...], construcción de puentes y caminos de fierro y comunes”.²² La revolución de los materiales habría de llegar a finales del siglo, pero mientras eso ocurría debía construirse con lo que se tenía.

A la par comienza a percibirse una genuina preocupación por extender la educación científica a otros niveles. Diferente en lo que respecta al aspecto cualitativo de la Escuela de Artes y Oficios, que además siempre fue criticada porque en lugar de formar técnicos industriales difundía los oficios tradicionales, en diversos medios se impulsó la formación “científica” de artesanos y trabajadores en general. “En Europa [donde la educación era más intensa], el dibujo es uno de los ramos que entra en la categoría de los más indispensables”, se escribía en el periódico *Siglo XIX*, y se agregaba:

Esta es la razón por la cual las ciencias, las artes, la industria que admiremos incluye concepciones tan bellas y llenas de novedad, [...] en vista de estas ventajas que proporciona el dibujo en las naciones cultas deseáramos que en los establecimientos científicos de la República se le diera más importancia [...], pues hasta aquí se ha considerado un ramo de puro lujo y adorno, y no como un agente necesario y acaso el último que desarrolla la industria y la civilización.²³

Si se deseaba pasar de un actuar intuitivo a un conocimiento razonado, se debían brindar los lenguajes para la formación del pensamiento abstracto; es decir, enseñar dibujo, matemáticas y física. Pero lo cierto es que los verdaderos “hombres de ciencia” salían de las escuelas de ingenieros. Observemos el caso de la Escuela Especial de Ingenieros, a fin de calibrar sus resultados. En 1879 estaban inscritos 52 alumnos en las diversas cátedras, y asistían en promedio 40 a 45

la excusa, pues sólo se hace para derribar conventos (Santa Inés). Si quisieran reparar las vías de tránsito, deberían ocupar sus recursos en reparar las calles ya existentes. Los proyectos de construcción de edificios también cambiaron: lo más solicitado antes de la década de 1860 era idear cúpulas, rotondas fúnebres, u obras por el estilo, posteriormente aparecieron estaciones de ferrocarril, palacios de la industria y otros elementos. Casanova, “Maximiliano”, 1982, pp. 9-11.

²² *El Siglo XIX*, 15 de enero de 1870.

²³ Casanova, “Maximiliano”, p. 17.

alumnos. En ese año se realizaron ocho exámenes profesionales, y de éstos, acreditaron y obtuvieron el título seis ingenieros. Así, en promedio, se sumaban seis nuevos hombres de ciencia por año. Para 1880 los inscritos eran 46, y existían 15 practicantes de las distintas especialidades, que eran estudiantes que habían terminado los estudios teóricos e iniciaban las prácticas, a fin de poder titularse.²⁴

Gracias a que existe el proyecto de ley de estudios para la Escuela Especial de Ingenieros es que podemos enterarnos de que la formación duraba cuatro años de estudios preparatorios comunes, durante los cuales se estudiaba aritmética, álgebra, geometría y dibujo, entre otras materias, además de francés, inglés y alemán. Una vez concluido este periodo “preparatorio” se avanzaba hacia los estudios profesionales, que para el caso de quienes querían ser ingenieros mecánicos, se cursaban asignaturas tales como: estereotomía y carpintería de establecimientos; construcción de máquinas en general, entre otras. Si se optaba por la ingeniería civil, además de la estereotomía, debía acreditarse el curso de Caminos de hierro y comunes.²⁵ Además, el programa de este curso, que se aplicó de 1880 a 1882, constaba de 69 lecciones, repartidas en cien sesiones, con la misma estructura que los informes rendidos por los ingenieros a la Secretaría de Fomento, y los manuales sobre ferrocarriles. El programa del curso lo firmaba Eleuterio Méndez y en él “solicita para el mejor éxito de la instrucción” libros franceses y belgas, además del texto de Pascual Almazán, elaborado en 1865. La Biblioteca de Minería conserva en su acervo textos de esta época, casi todos escritos en idiomas extranjeros. A esto se sumaba que una vez que terminaban sus estudios, los practicantes debían viajar a distintos países, lo que nos hace comprender la existencia de tantos cursos de idiomas en la carrera. La escuela debía preparar ingenieros políglotas.²⁶

Si esta era la situación de los estudios de salón, más interesantes y reveladores resultan las actividades y los programas para la práctica de los alumnos. En la década de los 1860 tanto el Ferrocarril de Guadalupe

²⁴ Si eran cuatro años de estudios y cuatro especialidades, estamos hablando de seis grupos de distintos años y especialidades, si es que se tomaban clases comunes. Por lo tanto, hablaríamos de generaciones de entre seis y ocho individuos.

²⁵ AHPM, 1880, I, 210, doc. 8, y 1881, I, 212, docs. 1-47, y *Memoria de Fomento de 1883-18 85*, t. 5, anexo I.

²⁶ AHPM, I, 210, doc. I.

como el de Chalco habían contado con practicantes,²⁷ existen documentos en los que los futuros ingenieros fueron empleados, entre otras actividades para levantar planos; por lo que las memorias escolares contienen información de primera mano que otras fuentes no contemplan.²⁸ Más adelante, con el “Decreto del 25 de Noviembre de 1867, imponiendo a las Empresas de Ferrocarriles la obligación de recibir a los alumnos de las Escuelas Nacionales que aspiran al título de Ingenieros civiles, o de puentes y calzadas”, se tiene la normativa de estas prácticas. Este decreto, expedido por Benito Juárez, obligaba a todas las compañías de ferrocarriles de la República a admitir alumnos por “el tiempo que las leyes prescriban”, y establecía también que toda concesión que en lo futuro se autorizara “se entendería impuesta de esa obligación, aunque no se estipulara expresamente”.

Además, en el artículo 4º de ese decreto se asentaba que:

Los Directores de estos caminos tendrán obligación de ocupar a los alumnos practicantes en todos los trabajos que sean convenientes a su práctica, dirigiéndolos en ellos; y darán cuenta [...] de las faltas que notaran en dichos alumnos, así como el progreso que hicieran. Concluido el tiempo legal [dice el artículo 5º] [...] los directores darán notificación [sobre si sí] asistieron [...] si se han desempeñado con eficacia y si los juzgan aptos para obtener el título respectivo a los practicantes.

En 1878, en el rubro de estudios de campo del ingeniero civil, se estableció el programa para la práctica

27 Dice Manuel Payno, a nombre del Ferrocarril de Guadalupe: “De-seando la Empresa [...] levantar los planos y hallándose dispuesto el ingeniero que se contrató en los E.U. y a quien usted conoce, he de merecerle que disponga que dos alumnos del Colegio de Minería que conozcan el idioma inglés, le acompañen en la expedición y le auxilien en los trabajos, lo cual les servirá de práctica [y como los tiempos no estaban para paseos] [...] así como una escolta de 4 hombres y un cabo”. En 1865, en una carta dirigida al señor Urbano Fonseca, el ingeniero Santiago Méndez le indicaba: “Muy señor mío, de todo mi aprecio y respeto [...] La formación de los trabajos (presentación de planos y otras actividades) ha costado cosa de \$ 2,000 a la empresa del ferrocarril y a mi algún trabajo; por el deseo que se tuvo de hacer que los jóvenes de esta Academia [de San Carlos] adquirieran los conocimientos prácticos necesarios para empezar su carrera profesional”. En las cuentas del Ferrocarril a Chalco aparecen cantidades semanarias para los alumnos de la Academia: 80, 37, 38, 78, etc., además de rubros como: auxilio a los alumnos para una mesa y un retirador. AHASC, 6525 y AGN, ff., vol. 4, exp. 97 y 12, exp. 179.

28 Ricardo Orozco y Ramón Dosamantes, *Vía férrea de Chalco*, 1864, Mapoteca Manuel Orozco y Berra; y Cayetano Camiña, *Memoria*, AHASC, 6525.

del curso de Caminos comunes y ferrocarriles, firmado por Eleuterio Méndez. Constaba de tres partes, la primera de las cuales se desarrollaba cuando se llevaba el curso teórico “asistiendo a la construcción de caminos que se hagan en esta capital o sus alrededores, así como a los talleres de reparación de las máquinas locomotoras”. En la segunda etapa, que tenía una duración de tres meses, y debía hacerse durante el período de vacaciones, inmediatamente después de los exámenes del curso teórico, los practicantes estaban obligados a “asistir a los trabajos de trazo o construcción de algún camino que se estuviera ejecutado en el país [...], teniendo obligación de llevar un libro de apuntes y dibujos de tales operaciones a que hubieran asistido, y de las obras que vieran ejecutar”. El tercer período de práctica se hacía en el extranjero, “después de haber acreditado los estudios de la Escuela [... duraba] un año y consistirá en asistir a las obras más notables [...] que se estuvieran ejecutando en cualquier país del mundo [...] teniendo la obligación de entregar al final de ella, una memoria descriptiva, acompañada de dibujos”.

Es revelador que el programa de prácticas para los alumnos que optaran por la carrera de Ingeniería Mecánica de la Escuela Especial de Ingenieros también se dividiera en tres partes: “la práctica de las aplicaciones de la mecánica”, que se hacía primero en diversos establecimientos del Distrito Federal, en las máquinas de la Casa de Moneda, y estudiando la maquinaria “de las mejores fábricas de papel y [...] las maestranzas del Gobierno Federal”; la segunda, en la que los alumnos debían trasladarse a los distritos mineros de Pachuca y Real del Monte para estudiar los sistemas de máquinas de vapor, y la tercera que consistía en asistir, junto con el inspector del ferrocarril que nombrara el gobierno, a los talleres de reparación de locomotoras del Ferrocarril Mexicano, ubicados en Orizaba, a fin de tomar “[...] todos los datos de su organización y trabajos, acompañados de los dibujos convenientes, para dar idea cabal del modo como están montados dichos talleres”.²⁹

A pesar de estos avances, el proceso no se estancó. Al finalizar el siglo, la comunidad ingenieril de México se vio envuelta en discusiones de diversa índole a fin de actualizar la enseñanza en la Escuela Especial de Ingenieros. Los temas que imponían los adelantos

29 AHPM, 1878, 207, documentos 27 y 28.

en la industria y la sociedad conducían a nuevas necesidades. Los estudios de ingeniería eléctrica eran aplaudidos y recibidos con beneplácito por todos, a diferencia de los de ingeniería sanitaria, que tenían sus detractores y a penas lograban reconocimiento. Además de la existencia de nuevas carreras se discutían problemas que tenían que ver con la labor de ingeniería; la aplicación de la fotografía en el levantamiento de planos; el desagüe y la basura relacionados con una plaga de moscas que padeció la ciudad de México, entre mil asuntos más. Las discusiones en el seno de la Asociación de Ingenieros y Arquitectos de México incluían novedades editoriales y temas de actualidad o nuevos planteamientos para abordar temas viejos.³⁰

Ya en pleno siglo XX el señor Palavicini evaluaba los cambios habidos al final del pasado siglo, y aseguraba que se había abandonado la tradición libresca y teórica en la enseñanza de la ingeniería, para adoptar una formación más técnica y moderna, a la par de que se habían abandonado los antiguos textos en francés para sustituirlos por otros en inglés, todo lo cual se reflejó en el abandono del título con el que egresaban los estudiantes de la Escuela de Ingenieros, que pasaron de ser ingenieros de caminos, puentes, canales y construcciones civiles, a ser simplemente ingenieros civiles.³¹

Los protagonistas

Una cuidadosa revisión de las referencias de archivo y bibliográficas demostraría que los ingenieros citados más de tres veces no rebasan la docena. Si

30 Se recibían, discutían y se acordaba traducir algunos de los artículos de las siguientes publicaciones: *Engineering*, *Railway Age*, *Van-Nostrand Electric Magazine*, *Noniteurdes*, *Architectos*, entre otras. El ambiente era distinto. A diferencia del texto de Almazán, de 1865, en el que se confesaba una separación y hasta discrepancias entre los desarrollos teóricos y prácticos en los temas del ferrocarril, al finalizar el siglo se tenían interesantes discusiones en las que se condenaban los desarrollos matemáticos que contenían errores al tratar de calcular el peralte en las curvas de los ferrocarriles. En esas reflexiones no sólo se veía como lejanos los cálculos de 1865, sino también se indicaban los errores teóricos que una década después llevaron a confusiones y a ejercer poca y, a veces nula o negativa influencia de los académicos en la construcción práctica de ferrocarriles. Sin embargo, el libro de Almazán serviría como texto en la Escuela de Ingenieros, veinte años después de su elaboración, y fue el único texto escrito por un ingeniero mexicano que logró record en el siglo pasado. *Anales de la Asociación de Ingenieros y Arquitectos de México*, 1887 a 1897.

31 Palavicini, *México*, pp. 436 y ss.

quisiéramos hacer una caracterización de su trabajo e ideas podríamos ampliar su número para incluir a otros con formaciones afines, pero el universo así obtenido sería todo, menos uniforme. A continuación propongo una clasificación un tanto arbitraria de los ingenieros que realizaron diversas obras en México durante el tercer cuarto del siglo XIX.³²

En primer lugar están los pioneros: Francisco Chavero, Manuel Restory, Santiago Méndez, Pascual Almazán, Francisco Garay y los hermanos Luis y Manuel Robles. Todos realizaron estudios de arquitectura o algún tipo de ingeniería antes de 1858, y aparecen en las listas de los que poseían licencia legal para ejercer su profesión. Contemporáneos a ellos encontraremos a los ingenieros prácticos, entre quienes están J. L. Hammeken, Gabor Naphegy y Benito León Acosta. Por último estarán los que estudiaron en la Academia de San Carlos y se titularon como ingenieros arquitectos: Téllez Pizarro, Francisco Vera, Eleuterio Méndez, Joaquín Gallo, Albino Magaña y Ricardo Orozco.

Los ingenieros prácticos

En una versión manuscrita del Reglamento de Ferrocarriles de 1866 que posteriormente fue desechada se puede leer: "Art. 1° Todo camino de fierro deberá ser construido por ingenieros *titulados*" (cursivas mías). Con esta redacción se buscaba hacer explícito que solamente podrían ser constructores los ingenieros avalados por una institución académica, esto porque los ingenieros con estudios querían cerrarle el paso a los ingenieros que en la acepción anglosajona (*engineer*) equivale a maquinista o persona con experiencia en el trabajo de taller.³³

32 Vamos a abordar sólo los casos nacionales. Los Tlalcott y Buchanan tendrán sus propios estudiosos, aunque en el caso de Robert Gorsuch es una ausencia importante en este trabajo. La escasa presencia de algunos otros ingenieros o su definitiva ausencia en esta clasificación es también una falla, en la medida que no sabemos dónde y cómo incorporarlos. Lorenzo Pérez Castro aparece solicitando una concesión en 1861, también como inspector del Ferrocarril de Tlalpan en 1868, y en 1917 como funcionario de la Secretaría de Industria y Comercio. No sabemos más. Francisco Maza, funcionario del Ministerio de Fomento en la época de Maximiliano y recopilador de la Legislación sobre Ferrocarriles en 1882 también es un problema a resolver.

33 El antecedente se había dado en 1861, con el *Reglamento para los ingenieros directores de caminos*, en el que se cita: "con el fin de promover las mejoras necesarias [...] para ser director de un camino, se necesitará tener el título de ingeniero".

En la década que va de 1856 a 1866 podemos encontrar a los ingenieros-empresarios, que fueron formados en la práctica del taller con un papel sobresaliente. Aunque no tenían estudios de ingeniería, ante las autoridades justificaban sus peticiones de concesiones ferroviarias a partir de otras obras que habían ejecutado. Según ellos, su actuación se tradujo siempre en mejoras materiales para el país. Los tres personajes en representantes de este tipo de ingenieros son: Benito León Acosta, Gabor Naphegyi y Jorge Luis Hammeken.

Revisemos la trayectoria de este último, de quien no tenemos datos sobre sus fechas de nacimiento y muerte. Lo que sí sabemos es que su familia había emigrado de Europa, se presentaba como ciudadano estadounidense y que su historia se inicia, en palabras del propio Hammeken, cuando “llegó a este país con su esposa, hija del difunto general don José Antonio Mejía, en el año de 1850, trayendo con él el corto capital de ocho mil pesos y algunos muebles”. Ya en el país, compra unas fábricas de papel, y desarrolla un asiduo y constante trabajo durante seis años. No es claro a qué se refieren las siguientes palabras, pues en un documento anota que: “logró conseguir 40 mil pesos de [...] unos señores [...] por las mejoras que había introducido”. Pero se puede suponer que modificó el procedimiento en la fabricación de papel o instaló maquinaria, entre otros aspectos.

En 1856 diseña un proyecto para modificar el aspecto de la Alameda central, para el que solicita en propiedad los terrenos situados “Por los lados norte y sur de la Alameda [...] dos girones de terreno baldío y ocioso, que además de formar irregularidades repugnantes, también están frecuentemente sembrados de inmundicias”. Su petición es que se le adjudiquen y ofrece a cambio la construcción de establecimientos comerciales que transformen el lugar en una zona “deliciosa, a semejanza del Palacio Real de París o del Parque Royal de Londres”. El gobierno accede precisando el tipo de establecimientos que podrían establecerse ahí: joyerías, cafés decentes, dulcerías, tiendas de moda, perfumerías, entre otros. También se especificó el tipo de construcciones y adornos que engalanarían la zona: faroles, fuentes de bronce y otros elementos que aumentarían el valor y calidad de los negocios de la zona.

En ese mismo año “extenderá su deseo de plantear unos rieles de madera sobre el camino Real de esta Ciudad a la Villa de Tacubaya”.

En 1858 se inaugura el Ferrocarril de Tacubaya, que era de tracción animal, pero a mediados de ese mismo año comienza a funcionar una locomotora, que era de un modelo único. La construcción de esta máquina fue obra de Hammeken, cuya habilidad técnica estaba comprobada, ya que dos años antes había instalado un “establecimiento de fundición y maquinaria”. También existen evidencias de que fue premiado por el Ministerio de Fomento en 1857, en el ramo de industria. Su locomotora sufrió los avatares de las contiendas militares de 1859 y 1860.

Otro aspecto que debe destacarse de Hammeken, es que trajo una máquina de Estados Unidos, también de modelo único, por lo menos en México, a la que se le hicieron modificaciones para que no dañara el camino, que resultó también “único”, por su construcción de madera y hierro. En estas circunstancias exclama: “¡Cada día me convenzo más de que la empresa del Ferrocarril a Tacubaya tiene un porvenir más lisonjero que ninguno otro de esta clase!” Luego, para construir el camino, cumplir con la fianza que el gobierno le impuso por el permiso y para dotar a la empresa de material necesario, tuvo que recurrir a formar una compañía por acciones y a “solicitar dinero a un precio crecido”, a don Antonio Escandón. Fue así como Hammeken, aunque era el empresario constructor, principal accionista (socio-gerente) e ingeniero-creador del camino de Tacubaya, se encontró en bancarota con su proyecto hipotecado desde el principio en manos de los prestamistas.

En 1861 este hombre está ya arruinado y solicitando indemnizaciones al “gobierno constitucional”, debido a que las convulsiones políticas, el partido de la reacción y los prestamistas, que sacaron jugo de estas circunstancias, lo habían despojado de “diez años de trabajo honrado”. Solicitaba “justicia [...] para el único extranjero que se ha ocupado con las mejoras que ha traído a este país [...] tomando en consideración que los ciudadanos americanos que se afanan en procurar mejorar materiales son dignos de protección por este Gobierno Ilustrado”.³⁴

Gabor Naphegyi comparte con Hammeken el ser extranjero, aunque en este caso se trataba de un exi-

34 AGN, FF, vol. 16, exp. 215.

liado político. Fue “un hombre desterrado de su país natal por la tiranía de la Austria [que lo obligó] a refugiarse a este país y se radicó en Veracruz”.

También realizó con éxito la introducción de [...] mejoras y comunes en Europa y que en los países civilizados son la vida o la verdadera vena de una nación”, actividad que, por supuesto, le dejó una considerable ganancia. En este caso se trató de la introducción del alumbrado con gas en el puerto de Veracruz, donde varios capitalistas hicieron venir ingenieros [y después de realizar algunas actividades], los capitalistas [...] temiendo que esta mejora requería muchos fondos abandonaron el plan después de haber invertido ocho mil pesos en gastos que causaron los ingenieros. Y este médico con el ahorro que le dejó su profesión y que no ascendía a dos mil pesos, se lanzó a la obra, once meses después estaba alumbrada la ciudad con gas. De allí se dirigió a la capital de la República, y hoy tiene la empresa en dicha ciudad invertido un capital de 350,000 pesos.

Y según Orozco y Berra, si a Hammeken le correspondía “merecer la honra de haber introducido la primera vía férrea en el Valle de México”; Naphegyi, en su solicitud para construir el ferrocarril México-Veracruz, buscaba, nada menos que “grabar su nombre en los anales de México, no sólo como el primer introductor del alumbrado de gas en México, sino también como el del primer camino de hierro”.

Curiosamente ambos se adjudican como enemigo común y consideran como parte de su ruina, al “partido de la reacción que persiguió al empresario por la única causa de su libertad”.³⁵

Benito León Acosta nació en 1818. En la década de 1840 ya se dedicaba a tripular globos aerostáticos con algún éxito. Luego en el año de 1860 forma una empresa constructora que acondicionaría el Canal de México a Chalco y en 1864 se le ve al frente de la construcción de uno de los cinco ferrocarriles instalados en México, el madero-carril Acosta.³⁶ La última referencia que de él existe es en la que aparece como director del camino de México a Monte Alto y calzadas del centro, así como inspector de ferrocarriles.

Las características generales del ingeniero práctico son las siguientes:

1. Eran constructores-empresarios. Es decir, participaban en diversas actividades para obtener ellos mismos una ganancia, pero trabajando y dirigiéndolos en los aspectos técnicos. Su habilidad les permitió incursionar en diversos campos industriales y salir airoso de la prueba.

2. No aparece en los trozos autobiográficos ninguna mención a “conocimientos científicos o teóricos”, ni su justificación para solicitar concesiones o indemnizaciones son las de haber realizado “mejoras materiales [...] en nombre y bienestar de la Patria”, dice Gabor.

3. No existen evidencias de que se hayan formado como ingenieros en una institución académica. De hecho, Gabor era médico de profesión. Tampoco hay referencias de que hayan impartido clases o se hubieran relacionado con alguna escuela de ingeniería en México, para solicitar practicantes, asesoría, o algún otro aspecto de este tipo. Eran ingenieros tipo *engineer*, que presentaron soluciones prácticas y corrientes a la técnica común de la época, aunque fuera en otras latitudes, y no se impresionaban con lo “moderno”. Más bien buscaban construir con base en soluciones probadas y resultados seguros.

4. Eran hombres de éxito, con prestigio social, a juzgar por los adjetivos que los periódicos de la época derramen hacia ellos, y a quienes el lamento de Orozco y Berra por Hammekern les podría servir como perfecto epitafio: “Habiendo cumplido V. a costa de tantos sacrificios, siento en verdad, que las circunstancias en que nos encontramos, hayan quitado a V., en su empresa los provechos que prometía, privando así a la conocida inteligencia y a la actividad de V. de poder emprender nuevas obras de utilidad pública. Soy de V. Afectísimo amigo y S.S.Q.B.S.M. Manuel Orozco y Berra”.

Los ingenieros formados en la academia

Como ya se dijo, tenemos primero a un grupo de pioneros que se formaron antes que existiera la primera escuela de ingeniería constructiva en México. Manuel Restory fue el responsable de los primeros trabajos ferrocarrileros en el Valle de México, en la vía de Guadalupe Hidalgo, para la época en la que la concesión la tenían los hermanos Mosso (1855-1856).

Francisco Chavero estudió en el Colegio de Minería y en el Militar. Sus informes sobre distintos caminos

35 AGN, FF, vol. 17, exp. 234.

36 Secretaría, *Memoria*, 1866.

de hierro son de notable claridad y precisión. Junto con Téllez Pizarro y Joaquín Gallo participa en 1872 en la Comisión que inspeccionó y recibió el Ferrocarril Mexicano. Se desempeñó como profesor de varias cátedras en las escuelas de Agricultura y la Especial de Ingenieros.

Luis Robles Pazuela fue ministro de Fomento en la época de Maximiliano, y desde este cargo impulsó la construcción de un ferrocarril en Guanajuato, mientras que su hermano Manuel fue responsable de ejecutar los trabajos del primer ferrocarril mexicano, el de San Juan, alrededor de 1850.

Ahora bien, más conocido que los anteriores es el ingeniero Francisco de Garay porque estuvo abocado durante un buen tiempo a resolver uno de los problemas más importantes de la ciudad de México, y para algunos una de las dificultades más notorias de la nación: el desagüe del Valle de México. Es seguro que discutió e influyó en la tarea de decidir sobre algunos ferrocarriles, pero su intervención directa en ese ramo de la ingeniería se dio en 1881, en el trazo de un camino de hierro en el Istmo de Tehuantepec. Como profesor, escritor y empresario tuvo más suerte para trascender su tiempo, aunque para el tema de los ferrocarriles antes del porfiriato existen otros dos ingenieros con mucho mayor peso: Santiago Méndez y Pascual Almazán.

De Santiago Méndez ignoramos su fecha de su nacimiento y por una mención que hace Mariano Téllez Pizarro, sabemos que Méndez era oriundo de Yucatán. Santiago estudió en la Escuela Central de París y en la de Aplicaciones de Artillería e Ingenieros de Metz, donde además de ser un alumno muy destacado, “elevó su inteligencia y se le ennoblecieron los sentimientos del corazón”, todo producto del estudio. En Francia participó como practicante en los ferrocarriles de Rouen al Havre y de Metz a Nancy. Como consecuencia del lugar donde estudio, o por algún empleo posterior, en 1857 firma sus trabajos como antiguo oficial de ingenieros del ejército francés.

Ya en México lo encontramos construyendo, a principios de la década de 1850, por órdenes de Francisco Abreu, el Teatro Iturbide.³⁷ En 1854 Santiago Méndez fue nombrado ingeniero en jefe del Ferrocarril de Vera-

cruz a San Juan, puesto que ocupó hasta 1856. Vale decir que debido a su gran capacidad profesional y a su honradez, tanto Escandón como el gobierno lo nombraran perito evaluador de este camino, cuando pasaba de un dueño a otro. En su época como director de este ferrocarril enviaba informes periódicos sobre todo lo relacionado con el camino, y en uno de ellos podemos leer:

El producto de pasajes hubiera sido mayor si se hubiese cobrado pasaje a todos los que salieron y volvieron por el ferrocarril en los días de la sublevación de Ulúa. Pero en aquellas circunstancias angustiosas creí que obraría conforme a las ideas del Supremo Gobierno no sólo no cobrando pasaje ninguno a los que violentamente huían de esta población, sino haciendo salir trenes de equipajes y pasajeros cada 5 minutos. Gracias a estas providencias más de 2 200 personas salieron en las primeras 24 horas del fuego y regresaron a sus casas al día siguiente de la rendición del fuerte. Espero se sirva V. E. aprobar esta determinación [...] Dios y Libertad, Veracruz a 26 de Marzo de 1856. Santiago Méndez.

Hacia finales de este mismo 1856, el gobierno lo comisiona para “visitar [...] los ferrocarriles más importantes de Inglaterra, Francia, Alemania y Austria”. Antes de partir solicita se le informe cuáles son los “verdaderos intereses sobre los ferrocarriles que se propone construir en este país, para que, si el caso se presenta, pueda yo con toda seguridad, como agente del gobierno, hacer ofertas a los ingenieros o capitalistas de Europa”.³⁸

Al regreso de su gira por Europa, el ferrocarril de México a Veracruz tiene como ingeniero en jefe al prestigiado señor Tlalcott, y Santiago Méndez ocupó entonces el cargo de segundo ingeniero de la compañía de este ferrocarril.

Cuando estalla la Guerra de los Tres Años, Santiago Méndez se queda con el presidente Benito Juárez en Veracruz y se le da la encomienda de dirigir las obras de fortificación de la localidad.

En 1860, dadas las difíciles condiciones climáticas y de salubridad del puerto de Veracruz y sus alrededores, surge el proyecto de construir un camino de hierro hacia Medellín, con el fin específico, entre otros colaterales, de trasladarse de manera rápida a lugares más benéficos en caso de necesidad.

37 El Teatro Iturbide, reducido, pero de un estilo hermoso, sirve provisionalmente de Cámara de Diputados, y es obra del ingeniero mexicano Santiago Méndez, escribió García Cubas en 1887.

38 AGN, FF, vol. 4 exp. 97 y vol. 5, exps. 109 y 110

El 15 de julio de 1860 la junta de accionistas nombra como responsable de los trabajos científicos de la obra al señor Santiago Méndez.³⁹ Cinco años después, en la época de Maximiliano, justo el 8 de agosto de 1865, Méndez es nombrado director general de Caminos y Puentes de Imperio: “en atención a su capacidad y conocimientos especiales”. Un mes después, con miras a la realización de un programa de obras públicas, organiza un equipo especial de ingenieros en el que sólo tendrían cabida “aquellos que por su carácter, capacidad y conducta irreprochable le den lustre y respetabilidad”, señalaba en ese entonces.⁴⁰

Su puesto lo obliga a observar y opinar sobre todos los ferrocarriles que se construían y los que solicitaban concesión. Emite juicios en torno a la política general de construcción y también en lo relativo a las solicitudes patentes. Construye pequeños ferrocarriles para trabajos concretos, utilizando para ello los derechos del Ferrocarril de Veracruz. En este puesto varias veces recuerda a las “Superiores Autoridades que, teniendo a su cargo la construcción del F. C. de Chalco, se le asigne la tarea de supervisar a otro ingeniero del Ministerio”.

Como ingeniero en jefe del Ferrocarril de México a Chalco, lleva la construcción desde sus inicios hasta el pueblo de Coyoacán. En 1864 redacta su libro sobre construcción y conservación de caminos de hierro, obra escrita con el fin de que fuera leída por la “numerosa clase que no conoce la materia”.

Al finalizar 1865, el gobierno imperial sentía la necesidad de frenar la avalancha de quienes exigían concesiones ferrocarrileras, sin más fundamento que sus fantasías y ganas de medrar. Se crearon leyes y al emperador se le ocurrió que su director de Caminos y Puentes trazara en una “Carta General del Imperio”, que contuviera los caminos de fierro que fueran más interesantes de establecer. Tal vez se trató de una estrategia para contar con propuestas menos descabelladas para proponer a los solicitantes de concesiones, pero Santiago Méndez se opuso a la media, sin importarle el posible enojo del soberano. Para rechazar la solicitud, lo hizo entender la magnitud y complejidad de los trabajos previos a la definición de un tazo.⁴¹

39 Diario Oficial del 21 de marzo de 1860. Palavicini dice que Santiago Méndez construyó el Ferrocarril de Medellín con ayuda de sus hermanos.

40 *Diario del Imperio*, 28 de agosto de 1865.

41 AGN, FF, vol. 21, exp. 281.

Después del triunfo republicano, Méndez aparece como socio fundador de la Asociación de Ingenieros y Arquitectos de México, desempeñándose en el año de 1869 como su presidente. La agrupación de los especialistas celebró esta decisión con la siguiente nota: “todos los arquitectos e ingenieros, reuniendo su saber y experiencia [...] se encaminarán a la realización de las grandes mejoras materiales [...] con la fuerza y la confianza que da la unión [...], tal como nos hemos organizado, libre y espontáneamente [...] puede constituirse en un poderoso agente de mejora material, una verdadera milicia de progreso”. Al siguiente año un periódico anuncia un nuevo lugar de recreo: “El Tivoli de Fulcheri, un delicioso lugar de recreo donde la sociedad elegante, sin salir de las calles de la ciudad, podrá disfrutar de un aire puro y vivificador [...] La obra material de este nuevo establecimiento es del [...] inteligente arquitecto Don Santiago Méndez”.⁴²

A partir de 1870 y hasta su muerte, con la construcción del Ferrocarril México-Atzacapatzalco, de una anchura entre riel y riel de 0.914 m, desata con fuerza la guerra del ancho de vías, en su segunda versión, aunque primera en México. De acuerdo con sus propias palabras, él introdujo por vez primera en nuestro país la llamada vía angosta. Cabe hacer notar que al momento de construir los caminos de fierro, reforzaba los conocimientos científicos adquiridos en la escuela con la consulta de libros y “diversas noticias sobre estudios hechos en Francia, Bélgica e Inglaterra, sobre la construcción de ferrocarriles”. Tal como se desprende de los inventarios de las compañías de Chalco y San Juan.⁴³

Santiago Méndez fue un ingeniero con estudios académicos profesionales, experiencia práctica y que no rehuía a la polémica, siempre que ésta se diera en

42 *El Siglo XIX*, 26 de octubre de 1870.

43 Actitud que reproduce y fundamenta siendo director de Caminos y puentes del Imperio. “En el presupuesto que se hizo para la instalación de esta oficina [le explica Santiago Méndez al ministro de Fomento, sobre la Dirección General de Caminos y Puentes], el señor Jiménez y yo hemos tratado de economizar la mayor cantidad posible con el objeto de dedicarlo a encargar a Europa algunas obras que formarán el núcleo de una biblioteca que en el tiempo se ha de ir completando para tenernos siempre al corriente de los adelantos de las ciencias y las artes y a la que podrán acudir para consultar los ingenieros cuyos recursos personales no sean suficientes, sobre todo al principio de la carrera por erogar los gastos considerables que su formación exige”. AGN, Fomento Caminos, vol. 87, exp. 1164 y AGN, FF, vol. 4, exp. 104.

el terreno del conocimiento científico. De los seis ferrocarriles construidos antes de 1872, él participó como director de cuatro. No existe otro ingeniero mexicano con esta trayectoria, lo cual justifica, de manera sobrada, que a la fase de la construcción de caminos de hierro que antecede a la época del acero (1850-1872), se le pueda llamar *La era de Santiago Méndez*, aunque parece ser que a su obra la destruyeron no sólo los disturbios y triunfos de la época de la Reforma, sino la posterior eclosión de la construcción ferroviaria.⁴⁴

Las referencias en archivo de Pascual Almazán nos hacen pensar que quizá tuvo una trayectoria parecida a la de Méndez. Nace en 1813 y antes de 1856 se dedica al estudio y ejercicio de la abogacía, además de a la política en Puebla. En 1857 realiza el famoso trazo del Ferrocarril a Veracruz vía Jalapa. Desempeña algunas funciones en el Ministerio de Fomento y publica en 1860 las *Tablas para computar los perfiles transversales de canales, diques, ferrocarriles y caminos*; participa en la construcción del camino de hierro a Veracruz, y hay quien asegura que llegó a dirigirlo. En 1864 escribe su *Tratado sobre caminos, ferrocarriles y canales*, con apoyo del emperador.⁴⁵ En 1866 es primero inspector y después interventor del Ferrocarril de Chalco, que tenía como ingeniero en jefe a Santiago Méndez. En 1870 participa en el de Toluca y Cuautitlán como constructor (el director de la obra es Santiago Méndez) y un par de años después es jefe del camino de hierro de Tlalpan. Las noticias de la época porfiriana nos indican que fue profesor en varios establecimientos académicos, secretario de la Sociedad de Agricultores y que trabajó en el Ferrocarril Interoceánico. Muere el 12 de octubre de 1885.⁴⁶

Los egresados de la Academia de San Carlos

De 1857 a 1867 se recibieron 33 alumnos de las carreras de Arquitectura e Ingeniería en la Academia de

44 Francisco Álvarez, en el apartado dedicado a los ingenieros que se formaron antes de 1860, ni lo menciona. Mientras las escasas referencias en otros textos contrasta con la opinión de Palavicini que reclama para Santiago Méndez una mención muy especial.

45 “El señor Almazán es un hombre capaz de cumplir su compromiso, tanto por su ciencia, cuanto por su delicadeza y es obra de que se carece en México, será muy útil a la juventud, que se dedica hoy a esa clase de estudios prácticos [...] se le darán 200 pesos cada mes, por ocho o diez meses en cuyo tiempo escribirá la obra [...] la que entregará para su revisión y publicación a la Secretaría de Fomento”, dice la resolución en su apoyo. AGN, FF, vol. 18, exp. 241.

46 AHDF, vol. 1055, Ferrocarriles de vía angosta, exp. 2.

San Carlos, según Francisco Álvarez casi un tercio de estos egresados se dedicó a algún asunto ferroviario, en diversas partes de país. Los más influyentes en el periodo y la región que hemos elegido son Eleuterio Méndez y Mariano Téllez Pizarro, anotando en segundo término a Francisco P. Vera, Joaquín Gallo, Juan Mendoza Roca, al señor Dosamantes, Albino Magaña, Ricardo Orozco y al ingeniero Ibarrola. Todos ellos desempeñaron puestos de ingeniero en jefe de alguna compañía ferrocarrilera y el de inspector de otra establecida en el Valle de México. Eran profesores y funcionarios del Ministerio de Fomento o del Ayuntamiento de la ciudad de México, además de que colaboraron o dirigieron obras arquitectónicas en el auge constructivo que empezaba a vivir la capital de país mientras avanzaba el siglo XIX.

Francisco Vera, Téllez Pizarro y Eleuterio Méndez fueron de los primeros en ingresar a la Academia de San Carlos, y obtuvieron su título en 1862. Al iniciar su carrera de ingenieros habían construido dos caminos de hierro en el Distrito Federal, por lo que el examen profesional de Vera y E. Méndez versó sobre el proyecto de “un ferrocarril en las costas orientales de Sicilia”.⁴⁷

Cuando recibieron sus títulos de ingenieros, Francisco Vera y Eleuterio Méndez se emplearon con otros tres ingenieros, recién salidos de la Academia de San Carlos, en la Dirección General de Obras Públicas, acaparándola en su totalidad. Mientras tanto, Téllez Pizarro hacía sus pininos con Francisco de Garay en las obras del desagüe del Valle de México. A partir de entonces Francisco Vera y Téllez Pizarro aparecerán de manera insistente en los informes elaborados por orden del Ministerio de Fomento en materia ferrocarrilera, siendo en particular notable el segundo, quien además se desempeñó como constructor de caminos comunes.

Francisco Vera fue colaborador del periódico *El Federalista*, en el terreno de las mejoras materiales, junto a Santiago Méndez, alrededor de 1873, y se le pierde su rastro en los últimos años de su vida, pero se sabe que muere en 1892. En tanto, Eleuterio Méndez, además de ser inspector de la Dirección General de Obras Públicas, se emplea en la remodelación del Palacio

47 A diferencia de Dosamantes y la generación que se tituló tres o cuatro años después, que pudieron hacer sus prácticas y examen en el Ferrocarril de Chalco. AHASC, 6253.

de Chapultepec, en la época del Imperio, y llegó a la era de las construcciones de fierro edificando diversos proyectos, entre ellos la Droguería Universal. En el terreno académico, desde 1864 Eleuterio Méndez tuvo bajo su dirección la cátedra de *Caminos comunes y ferrocarriles*, misma que mantuvo hasta su muerte, luego llegó a ser director de la Escuela de Ingenieros, mientras el ingeniero Téllez Pizarro entra al relevo de Francisco de Garay como profesor de la clase de Fuentes, canales y obras en los puertos en la misma Escuela de Ingenieros.⁴⁸

Francisco Vera fue profesor de Matemáticas en la Escuela de Agricultura, y Téllez Pizarro de Obras en los puertos, en la Escuela Especial de Ingenieros, mientras que Eleuterio Méndez lo fue de Composición arquitectónica y de Caminos comunes y de fierro desde 1864 a 1892.

Ya en el terreno que nos ocupa, la primera referencia a los trabajos ferroviarios de Eleuterio Méndez la encontramos en el puesto de segundo ingeniero del Ferrocarril de Toluca y Cuautitlán, al lado de su hermano y jefe, Santiago Méndez, en 1870. Después construye el Circuito de Baños y en la década de 1890 se emplea en la empresa del Ferrocarril del Valle. También es mencionado como jefe del Ferrocarril de Circunvalación, haciendo gala de sus conocimientos y manejo de las bondades del hierro como material de construcción en las obras de arte de esta vía. No creo que haya sido coincidencia el que sea designado como ingeniero de las compañías que construyeron caminos de fierro en el Distrito Federal, distintos a la empresa de los Ferrocarriles del Distrito.

El caso de Téllez Pizarro es famosísimo, por ser único en su época. La sociedad ingenieril no se cansaba de afirmar que un camino de fierro era más económico, a mediano plazo, así como más efectivo, si se le comparaba con un camino carretero. Aplicando esta máxima, Téllez Pizarro, siendo director de un camino carretero, propuso la construcción de varios tramos de vías férreas en marzo de 1875, pero fue hasta el 31 de abril de 1877 cuando logra que le aprueben sus proyectos del Ferrocarril de Tehuacán a Esperanza, y al inicio de 1880 la línea comienza a dar servicio. La peculiaridad de este trabajo reside en que la obra fue ejecutada con recursos de gobierno federal, por ingenieros, trabajadores y empleados mexicanos, además

de haber, como en los cuentos, las excepciones de un francés, un español y un cubano.

Por último, tenemos que Albino Magaña fue primero ingeniero asistente en el Ferrocarril de Tlalpan; después responsable absoluto de este camino, y más tarde, cuando esa línea se integró a los Ferrocarriles del Distrito, ingeniero de esta empresa de 1875 a 1877. El señor Ricardo Orozco también fue ingeniero de los Ferrocarriles del Distrito, desde 1877 a 1880.⁴⁹

Rasgos comunes en los ingenieros formados en la ciencia

1. A diferencia de la versión popular, estos personajes confieran a los productos de la ingeniería (y hasta los de la ciencia) límites naturales, cuyos aportes o imperfecciones les son consustanciales. Ignacio M. Altamirano ilustra de manera sarcástica esta situación:

¿Qué le había pasado a la máquina? Cuestión es ésta que no me atreveré a abordar sino haciendo las salvedades más escrupulosas, porque sucede regularmente que cuando un pobre cronista vulgariza por escrito o de palabra la inconveniencia de algún hecho público, o refiere con imparcialidad un suceso, viene a poco sobre él una respuesta atrabiliaria, un sermón furioso y una nube de razones, documentos y silogismos, que prueban que todo fue bien hecho, y ejerciendo el oficio de escribir revistas, tiene uno que ver con los ojos de doctor Pangloss, para batir palmas a todo, aun a riesgo de que también le acusen de no prodigar más que alabanzas.⁵⁰

Las razones, sermones y respuestas podían dispararse de cualquier parapeto, pero las más efectivas fueron las de los ingenieros.

2. En sus diferencias y discusiones se citan los adelantos en materia ferrocarrilera, producidos en Norteamérica y en Europa. Esto denota una preocupación por allegarse información y actualizar sus conocimientos.

3. Aunque deben demostrarse y explayarse en conocimientos científicos, los argumentos más contundentes resultan las obras construidas; la realidad, más que las hipótesis científicas. Están en contra de aquellos dispositivos o construcciones que sólo “en teoría reúnen todas las condiciones apetecibles [...] pero que no ofrezcan resultados prácticos”. Hay una actitud de menosprecio por las opiniones de quienes

48 AHM, 1881, I, 212, doc. 47.

49 AGN-SCOP 3/11-1 y AGN-SCOP 3/227-1.

50 Altamirano, *Obras*, 1986, t. VII, pp. 288-289.

aunque hubieran leído libros estaban ajenas a la práctica: “el público habrá notado que entre los opositores [...] no se encuentra *un solo ingeniero civil mexicano*”, dice Santiago Méndez, en un tono que descalifica de entrada a sus oponentes.

4. Tal vez como consecuencia de lo anterior, se fue conformando un pensamiento y una actitud que le es familiar al mundo artesanal. No se avergüenzan de emparentar su actividad con la de los trabajadores tradicionales, e incluso ponen en el centro de sus preocupaciones la realización de los trabajos “con todas las reglas del arte”, como se recomienda para la elaboración de los terraplenes. Pero más sobresale la conclusión de un ingeniero del Ministerio de Fomento, sobre un aparato de frenando, y la solicitud de una concesión para el mismo:

Es sin embargo un hecho constante que, dejando a un lado las invenciones grandes, propias del genio, las más humildes de género de que nos ocupamos son el resultado de la observación y estudio constantes de aparatos persistentes y no basta que alejado del foco de las aplicaciones se conciba alguna idea nueva; *si no está en los más minuciosos detalles del oficio*, perderá lastimosamente su tiempo y sus derechos [...].⁵¹

Pero no vayamos a caer en el error: estaban juntos, pero no revueltos. Nuestros personajes se diferenciaban y eran los indicados para dirigir y supervisar todos los trabajos porque “están apoyados en los conocimientos que tienen los ingenieros”, dicen los integrantes de la sección 5 del Ministerio de Fomento. Incluso esta diferencia llega a ser petulante al momento de las verdaderas comparaciones. Por ejemplo, al explicar los inconvenientes de la localización de la estación del Ferrocarril de Guadalupe, el ingeniero Pascual Almazán, encargado de hacer el informe, tal vez partiendo de la anterior afirmación de que a sus colegas les corresponde la virtud del conocimiento, a los maquinistas les concede la capacidad e instrucción, y lamenta que en algunas maniobras “la temible potencia de la máquina quede sujeta a la *inferior capacidad o más bien al instinto* de un trabajador subalterno”, un guardavías. Sin comentarios.⁵²

5. Tenían fe en las posibilidades que ofrecían los ferrocarriles. No eran ciegos ante las dificultades que

tenían que sortear, ni sordos a las críticas que se les hacían. Estaban convencidos de que el desarrollo del sistema ferroviario en México y en el mundo acarrearía soluciones prácticas que los conocimientos científicos preveían. Y esta era la más sabia de las opiniones de los ingenieros mexicanos.

A diferencia de los políticos y de los empresarios, que veían a la ciencia y a la ingeniería como algo mágico; los ingenieros Méndez, Téllez Pizarro, y otros más, sabían que los ferrocarriles mejorarían y triunfarían, y que valía la pena y el esfuerzo de hacerlos, construirlos y utilizarlos. No sería necesariamente un triunfo inmediato, pero era seguro que éste llegaría. “Asegurando algo en el presente, se hará más asequible de realización cualquier gran proyecto en el porvenir,” era la actitud y posición de los ingenieros al finalizar la primera etapa del ferrocarril hacia 1873; cuando aún se discutían los anchos de vía, los problemas de tracción y la conveniencia de instalar rieles de acero en lugar de los de hierro, entre otros.

6. Confiaban en su actividad como constructores de ferrocarriles y se dedicaban “casi exclusivamente a este importante ramo de nuestra profesión de ingenieros; y muchas veces en nuestra relaciones particulares y otras hablando al público por la prensa”.⁵³ Publicaron sus opiniones y escribieron tratados para contribuir a convencer a todos para que participaran en estas empresas.

7. Fueron producto de instituciones académicas y también participaron como maestros en las carreras de Ingeniería de San Carlos y en la Escuela Especial de Ingenieros, entre otras instituciones.

8. Algunos de ellos aparecen como empresarios solicitando concesiones para la construcción de algún ferrocarril, pero ninguna fructifica. Nadie de entre ellos se transforma en empresario ferrocarrilero.

9. La última característica que resaltaré es la tendencia a formar un cuerpo profesional.

Cuando se inicia la enseñanza de la ingeniería en nuestro país, la Academia de San Carlos se abrogó la exclusividad para expedir títulos de ingeniería, imponiendo que los estudiantes del Colegio de Minería acudieran a la Academia para poder hacer válidos sus estudios. Luego se buscó controlar la actividad de los ingenieros, con base en un reglamento de exámenes profesionales, en cuya comisión de elaboración encon-

⁵¹ Legislación, 1885, t. II, p. 1111 y ss.

⁵² AGN, FF, vol. 4, exp. 109.

⁵³ Méndez, *Algunas*, 1873.

tramos, entre otros profesores, a Eleuterio Méndez, buscando asegurar los derechos de quienes podían ejercer la profesión de manera legal, de tal suerte que se enviaron las listas de éstos al Ayuntamiento de la ciudad de México, junto con la solicitud de que se prohibieran licencias para los ajenos a ellas.

En 1866 la Academia solicitó licencia legal para 45 personas, entre ingenieros y arquitectos, y parece ser que en éstas y en otras gestiones los ingenieros tuvieron triunfos parciales. Años después, debido a la gran demanda de obras, la enseñanza de la ingeniería se difundió y se permitió y legalizó el que otras instituciones expidieran títulos, así como el que se otorgaran permisos para ejercer la profesión a personas no tituladas.⁵⁴ Aunque el objetivo de formar un cuerpo profesional quedó firmemente concretado con la fundación de la Asociación Mexicana de Ingenieros Civiles y Arquitectos en 1868, en la que participaron varios de nuestros reseñados.

A manera de cierre

Una conclusión solamente y muchas dudas, las dificultades de una biografía. La motivación para conocer sobre la vida y obra de los ingenieros constructores de ferrocarriles procede de la insistente presencia del señor Santiago Méndez en el tercer cuarto del siglo XIX. Al intentar seguir su trayectoria aparecieron datos dispersos y nunca una biografía en forma. En las fuentes de archivo lo encontramos ligado a la construcción de ferrocarriles desde 1854 y hasta 1873. Más adelante, después de varios años de ausencia, vuelve a aparecer una persona con este nombre en un periódico especializado en los caminos de hierro, *El ferrocarrilero*, *The Railroeder*, informaba el 10 de octubre de 1887 que el señor “Santiago Méndez, encargado de la construcción del Ferrocarril Nacional de San Miguel Allende, pasará unos días en la Capital de la República”. Después, una *Reseña histórica de los Ferrocarriles de Jurisdicción Federal 1837-1890* anotaba que el subse-

⁵⁴ Como en el proyecto de arancel, que aumentaba y tasaba los ingresos por construcción y avalúos practicados por estos profesionales. Aunque también en otros menos espectaculares. En 1866 los ingenieros del Ministerio de Fomento protestan porque los “trabajos del Sr. Reynolds han sido tan sumamente cortos y de tan pequeña importancia que no ofrecen resultado alguno [tachada esta última palabra en el original] digno de hacer mención especial [...]” que justificara el sueldo de 4 000 pesos anuales. Días después, el señor Reynolds fue removido de su cargo, pagándole solamente 1 800 pesos anuales. Ver: Casanova, *op. cit.*, pp. 9-10 y AGN, FF, vol. 13, exp. 186.

cretario de la SCOP en 1895 era el ingeniero Santiago Méndez.

Sin embargo, existían problemas en esta aparente coherente trayectoria. Una ficha bibliográfica de su obra anotaba: nace en 1798 y muere en 1872. Los libros y diccionarios de personajes famosos confirmaron esos datos cronológicos y añadían que había sido varias veces gobernador de su natal Yucatán y funcionario del Ministerio de Fomento, pero nada de su labor en la construcción de ferrocarriles ¡Qué confusión!

Al ser un personaje conocido en la política y la construcción ferrocarrilera era lógico buscar en los periódicos del año 1872, referencia que algunas fuentes daban como el año su muerte. Y en efecto, en varios diarios de 1872 se encontraron las noticias que reseñaban la noticia del deceso del señor Santiago Méndez, anotando algunos datos biográficos, ahí se indicaba que había sido un prominente político liberal y que había gobernado su natal Yucatán, entre otros elementos, pero, de nuevo, nada de su actividad en el campo de la ingeniería. Pero un dato circunstancial de esas notas ofrecía otras pistas. La nota necrológica incluía el pésame para los hijos del señor Santiago Méndez, entre ellos, los ingenieros Santiago y Eleuterio Méndez. El siguiente paso fue buscar en los periódicos la última fecha en donde el ingeniero Santiago aparecía con actividad ferroviaria en los documentos de archivo; es decir, en 1873. La casualidad me condujo al periódico *El Federalista*, donde el Ingeniero Santiago Méndez era colaborador hasta la fecha de su muerte, el 30 de octubre de 1873. La nota de este suceso también incluye condolencias para los parientes e hijos, entre ellos, un tercer Santiago Méndez. Entonces se resolvió (a medias) el misterio, pues en realidad se trataba de tres personajes con el mismo nombre de Santiago Méndez, tres personajes ilustres pertenecientes a otras tantas generaciones diferentes y que en algunos estudios realizados a fines del siglo XX se habían asimilado algunas de sus obras presentándolo como un único personaje.

Esta situación no es privativa de Santiago Méndez. El ingeniero práctico Jorge Luis Hammeken ha sido confundido con su hijo Hammeken y Mejía, de profesión periodista y escritor; además me queda la duda de si otro tanto no sucederá con Pascual Almazán, pues su perfil de literato y abogado se interrumpe cuando lo encontramos como un activo ingeniero a inicios de los

1860. Son éstas dudas que otras investigaciones más focalizadas en este tema ayudarán a resolver.

Las dos generaciones de ingenieros y los dos tipos de ingenieros apenas reseñados en estas líneas, personajes todos ellos famosos en su tiempo, se vieron después opacados por el mar de ingenieros que egresaron de la Escuela de Ingenieros y por los que venían de importación, con todo y el capital americano y de otros países. La recopilación de nombres, trayectorias y tipologías presentada aquí es apenas un inicio de un trabajo que otras investigaciones deberán profundizar para conocer a estos personajes, ojalá que estas líneas sirvan de algo en ese camino de la creación de nuevos conocimientos sobre la ingeniería de los ferrocarriles en México.

Bibliografía

Almazán, Pascual, *Tratado sobre caminos comunes, ferrocarriles y canales, obra redactada por orden del Ministerio de Fomento*. México, Imprenta Literaria, 1865.

Altamirano, Ignacio Manuel, *Obras completas*, vol. V, México, SEP, 1986.

Álvarez, Francisco, *El Dr. Cavallari y la carrera de ingeniero civil en México*. México, Imp. A. Carranza y Co., 1906.

Casanova, Rosa y Eloísa Hernández Uribe, "Maximiliano y el liberalismo a pesar de los conservadores, 1860-1867" en Jorge Alberto Manrique (coord.), *Historia del arte mexicano*, t. 10. México, SEP/Salvat, 1986.

Braudel, Fernand, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*. Madrid, Alianza, 1984.

Hill, Christopher, *De la reforma a la Revolución industrial, 1530-1780*. Barcelona, Ariel, 1982.

Hobsbawn, Eric J., *La era del capitalismo*. Barcelona, Guadarrama/ Punto Omega, 1981.

_____, *Industria e imperio*. Barcelona, Ariel, 1982.

Legislación sobre ferrocarriles: colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro, arreglado en la Secretaría de Fomento. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885.

Méndez, Santiago, *Generalidades sobre un ferrocarril de fuertes pendientes y sobre el sistema de vía angosta*. México, Imprenta de I. Escalante y Compañía, 1871.

_____, *Nociones prácticas sobre caminos de fierro*. México, Imprenta de Agustín Masse, 1873.

Orozco y Berra, Manuel, *Memoria para la carta hidrográfica del Valle de México, formada por acuerdo de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*. México, Imprenta de A. Boix, 1864.

Robles Pezuela, Luis, *Apuntes sobre las mejoras materiales aplicables a la América Latina*. París, Francisco Brechet, 1869.

Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República mexicana, *Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana presentada por Manuel Sili-co*. México, Imprenta de Vicente García Torres, 1857.

_____, *Memoria que el secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República mexicana presenta al Congreso de la Unión por Luis Robles Pezuela*. México, J. M. Andrade y F. Escalante, 1866.

_____, *Memoria correspondiente al año transcurrido de diciembre de 1876 a noviembre de 1877*, México, Edición de la Secretaría de Obras Públicas, 1877

_____, *Memoria presentada por el general Carlos Pacheco, correspondiente a los años de enero de 1883 a junio de 1885*. México, Edición de la Secretaría de Obras Públicas, 1887.

La revista *Ferronales* y sus 60 años de historia

Diego Noel Ramos Rojas¹

A finales del siglo XIX, Manuel Gutiérrez Nájera impulsó la influencia francesa en las letras mexicanas por conducto de las revistas *Moderna* y *Azul*, publicaciones que marcaron un parteaguas en la literatura nacional debido al gran impacto que tuvieron entre la sociedad porfiriana. Sin embargo, no fue sino hasta las primeras décadas del siglo XX, según se consigna en el libro *Historia del periodismo mexicano*,² cuando se registraron 376 revistas informativas, 110 culturales, 48 literarias, 41 sociales, 18 deportivas, 44 industriales, 15 infantiles-humorísticas y 35 sindicales. De ese cúmulo informativo destacan, por su contenido educativo y técnico, las revistas *Universidad Nacional Autónoma de México*, que se publicó a partir de 1928, y *Ferronales*, cuyo primer número apareció a mediados de 1930.

Ferronales fue la primera revista en su tipo en México y fue el órgano oficial de los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) que amalgamó en sus páginas las diferentes tendencias de las publicaciones hasta entonces existentes. La creación de esta revista se liga a un proceso de transformación dentro de la empresa, no fue de un día para otro, y su esencia periodística, que se refleja en su contenido y en su postura ideológica, hace de ella una revista distinta a todas. Estuvo dirigida a un público específico y su contenido fue netamente ferroviario. El antecedente de *Ferronales* es la revista *Express*, que en su paso efímero de tres años de vida impresa logró dar cabida a una idea mayor en cuanto a los alcances y búsqueda de objetivos aún más precisos.

Express tuvo la simpatía de la dirección de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), misma que pensó en que sirviera como medio de comunicación de toda la familia ferrocarrilera y para eso el ingeniero J. Sánchez Mejorada, presidente ejecutivo de la empresa, expresó en la primera editorial de la revista: “que *Ferronales* haga que los lazos que unen a sus miembros se estrechen”.³ La revista *Express* cambió su nombre el 15 de junio de 1930, tres años después de su fundación por el de *Ferronales*, y en esa transición definió claramente su objetivo:

Hacer que la labor altamente encomiable y fecunda de su fundador y de su administrador, los señores Francisco M. Riveroll y César R. Alcaraz, extienda su radio de acción a todos los departamentos y a todo el personal de esta empresa que designamos en familia a nuestra empresa, sirva para promover los sentimientos de lealtad y de afecto de cada uno para con los demás compañeros de trabajo y de todos para los Ferrocarrileros Nacionales de México, por cuyo engrandecimiento nos proponemos luchar.⁴

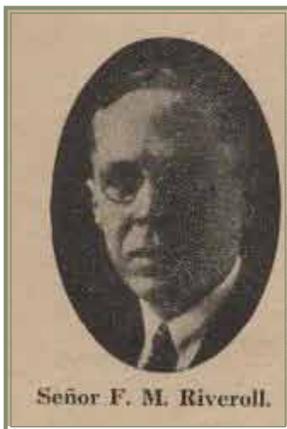
1 Estudiante de la Maestría en Comunicación de la Ciencia y la Cultura. Instituto Tecnológico de Estudios Superiores del Occidente (ITESO). dicion_02@hotmail.com, mc685719@iteso.mx

2 Leopoldo Borrás, *Historia del periodismo mexicano; del ocaso porfirista al derecho de la información*, p. 40.

3 Javier Sánchez Mejorada, *Ferronales, Órgano de los Ferrocarriles Nacionales de México*, tomo 1, núm. 1, p. 1.

4 *Idem*.

Sin formación alguna en cuestiones editoriales, los señores Francisco M. Riveroll y César Alcaraz, trabajadores del Departamento de Express de Ferrocarriles Nacionales de México, empezaron a escribir durante sus descansos algunas notas relacionadas con los ferrocarriles y al paso del tiempo se les ocurrió publicar una revista que diera cuenta de las actividades de su departamento. A la publicación la llamaron *Express*, comenzó a circular el 1 de diciembre de 1927 y dejó de editarse el 1 de mayo de 1930 cuando el ingeniero Sánchez Mejorada, presidente ejecutivo de FNM, hizo un llamado a los señores Riveroll y Alcaraz para que redoblaran esfuerzos en pro de una nueva revista que difundiera las actividades de todos los departamentos y del personal de la empresa.



Director y fundador de Ferronales.



Administrador y fundador de Ferronales.

Los objetivos que se trazaron en esta nueva publicación fueron:

- Convertir a la revista en un elemento que indujera al gremio ferrocarrilero al estudio de los ferrocarriles.
- Fomentar las relaciones cordiales entre los diversos departamentos de la empresa, sin distinción de categorías.
- Estrechar los vínculos entre los trabajadores, lo que permitía obtener los mejores resultados en los ferrocarriles.

La vida periodística tiene muchos obstáculos, sin embargo, eso no fue impedimento para no llevar a cabo su cometido. Desde el primer número *Ferronales* se asumió como órgano del personal de los Fe-

rocarriles Nacionales de México, y al paso del tiempo se convirtió en un elemento de consulta para los ferrocarrileros.

El nombre de *Ferronales* se formó contrayendo las palabras Ferrocarriles Nacionales. Fue una revista que se enfocó al gremio ferrocarrilero durante sus primeros años y fue bien recibida por los lectores desde sus primeros años de aparición.



Periodicidad	Mensual
Lugar de edición	Av. República de Chile núm. 8, DF.
Costo	Gratuita
Tamaño	18 x 25 centímetros
Contenido	Información técnica e instrumental ferroviaria

Primer ejemplar de *Ferronales* (15 de junio de 1930)

Bautizada como *Ferronales*, en su primer número empleó como subtítulo el de “Órgano Oficial de los Ferrocarriles Nacionales de México”, pero a partir de su segunda edición lo cambió por el de “Órgano del Personal de los Ferrocarriles Nacionales de México”. En esa época el número de páginas era de 40.

El primer ejemplar no presentó índice de secciones pero sí un sumario del contenido, con un indicador en la parte inferior izquierda en el que especificaba el

nombre de la revista y el subtítulo; incluía información sobre quiénes eran sus fundadores y administradores, la fecha de publicación —que era primer día de cada mes—, lugar de edición y el costo que, por supuesto, era gratis. El formato era sencillo, las páginas eran impresas en blanco y negro, no era tan gráfica y apenas incluía una foto por cada tres páginas. Según, Covadonga Vélez Rocha, jefa del Departamento de Fototeca del Centro de Documentación e Información Ferroviarias CEDIF, ubicado en la ciudad de Puebla, “fueron pocas las imágenes que se utilizaron para ilustrar los primeros números de *Ferronales*, y de esas pocas la gran mayoría no cuenta con ninguna referencia”.

Por otra parte, en aquellos años, César Alcaraz, uno de los creadores de *Ferronales*, afirma de manera objetiva la realidad para la redacción de la publicación:

Sabemos que para escribir artículos saturados de grandes ideas se requieren conocimientos, estudios precisos y un ejercicio mental riguroso. Entre nuestros ferrocarrileros abundan quienes son capaces de escribir de tal forma para la colectividad, los hay profesionistas y hombres de profundos conocimientos en la materia a la que se dedican, y que seguramente con toda buena voluntad aportaran su valioso grano de arena.⁵

Para llevar a cabo el concepto, los fundadores tomaron como lema “Todo lo que nos una, nada que nos divida”. Este proyecto fue posible gracias a que la empresa de FNM, que recibía subsidio y se mantenía con recursos del gobierno, brindó su apoyo económico para que la revista circulara de manera gratuita entre los trabajadores y sirviera como un medio de comunicación de la familia ferrocarrilera.

En el primer número se escribió acerca de cómo se debería conservar la revista y cuál debería ser el mecanismo para compartirla entre los agremiados, —quizá esta recomendación se debió a que fue corto el tiraje de la misma. La responsabilidad se consagró con este párrafo efusivo: “Quienes componemos el personal de los Ferrocarriles Nacionales de México estamos comprometidos en el sostenimiento de *Ferronales*, y nuestro deber es velar por su desarrollo, no nada más por lo que hace a su tamaño, sino por el interés que en sus páginas se publique”.⁶

⁵ *Idem*.

⁶ Francisco Riveroll y César Alcaraz, *Ferronales, Órgano de los Ferrocarriles Nacionales de México*, tomo 1, núm. 1. México, junio 1930, p. 20

La revista siguió dentro del presupuesto de FNM, y se popularizó entre los cuarenta mil trabajadores de la empresa que existían en 1930. En los primeros cinco números no registró su tiraje de circulación, por lo tanto este dato nos impidió descifrar su alcance. Sin embargo, *Ferronales* se mantuvo en búsqueda de establecerse en el gusto de los lectores antes de publicar la cifra de distribución de sus ejemplares. Fue hasta el sexto número, en noviembre de 1930, cuando incluyeron el tiraje de la revista: 5 mil ejemplares por mes que se distribuían entre los empleados de FNM, aproximadamente 15% de los 40 mil ferrocarrileros en el país, es decir, una octava parte del total de estos trabajadores poseía un ejemplar de la revista.

El tiraje aumentó aceleradamente a diez mil ejemplares y su distribución siguió siendo gratuita hasta 1935. Ese año comenzó a venderse entre los trabajadores del gremio, y hasta llegó a haber suscripciones con descuento en la lista de raya. El costo variaba constantemente: inició costando 15 centavos y las suscripciones anuales llegaron a costar hasta tres pesos. Desde el primer número, la redacción publicó una convocatoria dirigida a los trabajadores del gremio en la que los invitó a participar en la elaboración de diversos artículos.

La convocatoria tenía ciertas bases, de las que destacan: que tuviera alrededor de 600 palabras, que se relacionara con la vida ferroviaria y que fuera original. El premio era muy atractivo para esos años, y participaban todos los trabajadores que enviaran sus trabajos hasta el 30 de cada mes, fecha en que se hacía el corte mensual.

Un premio de veinte pesos en efectivo; la revista *Ferronales* abre un concurso permanente ante todos los elementos trabajadores del sistema de los Ferrocarriles Nacionales de México, sin distinción de categorías. Se trata de la confección de un pequeño artículo en el cual se relate algún suceso interesante de la vida ferroviaria de nuestro país; por ejemplo: un acto heroico, un salvamento, o una aventura, etcétera.⁷

La designación del ganador era competencia del jurado que se integró por los directores y dos miembros de la presidencia ejecutiva de Ferrocarriles.

Asimismo, los editores y fundadores, Riveroll y Alcaraz, pusieron en marcha otra estrategia para hacer-

⁷ *Ibid.*, p. 15.

se de artículos y materiales, como fue la de invitar directamente a los trabajadores ferrocarrileros: “Necesitamos su colaboración, esta revista es de ustedes, camarada, y como todo lo suyo, necesita cuidado y aún de sus desvelos para que se conserve y prospere”.⁸

Al mismo tiempo, los ejecutivos solicitaron que la revista fuera leída por todos. Aun cuando no fue posible que los más de 40 000 trabajadores hojearan la revista debido al corto tiraje, los que sí la recibían, la fueron pasando a otros colegas. Esto era con la finalidad de que no quedara alguien del gremio que ignorara lo que se publicaba en la revista. En junio de 1931, *Ferronales* cumplió su primer año, y si bien no fue tarea fácil ofrecer un producto informativo digno y completo en los primeros meses, se logró un buen resultado para ese entonces. Un ejemplo de ello fue que no todos los primeros ejemplares contenían sumario o índice y que el formato de la revista en ocasiones no fue uniforme. A pesar de estos pequeños detalles, lo rescatable era que las secciones fueron constantes, como aquellas que tocaban temas de historia y de humorística; aunque su tendencia era la de ser una revista técnica instrumental, también aparecieron en ella artículos importantes como el centenario de las actividades ferrocarrileras.

Cabe señalar que con el paso del tiempo se incorporaron corresponsales en varios estados del país, como Puebla, Querétaro, Coahuila y Veracruz, y se amplió el contenido y el número de páginas. En junio de 1931, *Ferronales* publicó, para conocimiento de sus lectores, la lista de sus corresponsales:

José Reza, Talleres, Aguascalientes, Ags.
Francisco, Guevara Martínez, Transportes, Aguascalientes.
Alfredo Monsiváis, Saltillo, Coahuila, Coah.
Antero Garza, Monclova, Coah.
Agustín Pereda, Sabina, Coah.
Samuel Hernández, Rosita, Coah.
Alberto Quevedo, Torreón, Coah
Saturnino Torres, Talleres, Monterrey, N. León.
José Barrera, Transportes, Monterrey, N. León.
Rodolfo Urbano, San Luis Potosí.
Salvador Yáñez, Querétaro, Qro.
R. Valle Anda, Talleres, Nocalco.
Daniel Morales, Puebla, Pue.

⁸ *Ibid.*, p. 20.

C. Douglas La Frage, New Bern, N.C (USA)
S.P Carrillo, Guadalajara, Jalisco
Ángel Pérez de la Huerta, Acámbaro, Gto.
R. Cárdenas, Transportes, Terra Blanca, Ver.
Juventino Vélez, Divn, Panamericano.
Ángel García, Jalapa, Ver.
Rafael Corzo, San Luis Potosí, SLP.
José Duezas, corresponsal viajero.

Muchos de los corresponsales recababan las noticias, otros trabajaban en determinada línea y estación y tenían cierta afición por escribir cuentos, chistes, ensayos y poemas. Lo rescatable fue que este bloque de prensa se convirtió en el primer acercamiento hacia una estructura periodística empírica y capacitada. Los corresponsales cambiaron con el transcurrir de los años, aumentaban en gran medida y en cada periodo se ramificaban más departamentos como el de redacción, información y diseño.

En el primer aniversario de *Ferronales* la redacción publicó en su editorial aquellas felicitaciones, cartas y dedicatorias diversas. Era muy emotivo para los trabajadores ver como los corresponsales hacían notar su buen desempeño al brindarles un espacio muy importante con fotografías e ilustraciones.

La revista no sólo era bien aceptada por los lectores del gremio ferrocarrilero. Día a día se multiplicaban las participaciones que buscan un espacio en la revista, y éstas procedían de los más diversos niveles de trabajadores de FNM. En un editorial se destaca este hecho:

Vamos logrando que *Ferronales* sea la revista de los ferrocarrileros, contribuyendo cada quien con lo que es capaz de producir, en beneficio de los compañeros de trabajo. (...) se ha procurado que los componentes de unos departamentos se familiaricen con los sistemas de funcionamiento de los otros, a efecto de lo cual se han publicado fotografías para aumentar el intercambio de conocimiento. (...) con la ayuda moral y material de todos los colaboradores, y la de nuestros entusiastas corresponsales, *Ferronales* irá mejorándose hasta que nos sintamos todos satisfechos de haber creado una revista que haga honor a los Ferrocarriles Nacionales de México.⁹

Al saber esto, y analizar el contenido, se puede afirmar que no hizo falta contar con estudios científicos o conocimientos literarios para redactar excelentes artículos, proponer nuevas técnicas ferrocarrileras,

⁹ *Ibid.*, t.2, núm.6.

Para finales de la década de los treinta dejaron de aparecer las secciones de entrevista y técnica. Así mismo, la revista ya no contenía sumario, índice y no estaba paginada. Los desajustes y errores representaron un problema al no identificar fácilmente las secciones que se deseaban leer.

La revista, a pesar de segmentarse, también se generalizaba y traspasaba las fronteras del país. En el artículo “*Ferronales* alrededor del mundo” se indicó claramente que líderes extranjeros de compañías ferroviarias de Alemania e islas Filipinas anhelaban tener en sus manos la revista y solicitaban su envío o suscripción.

Como se señaló al principio, los capitanes de esta aventura periodística fueron, en un principio, Francisco M. Riveroll, fundador y director, y César R. Alcaraz, administrador. Los dos abordaron el mando que encabezó esta pirámide jerárquica por nueve años. También los corresponsales demostraron interés hacia el nuevo compromiso, y en poco tiempo se obtuvo material valioso para su publicación. Riveroll y Alcaraz, dieron muestra de ser activos periodistas y al mismo tiempo funcionarios y servidores de la empresa, una labor meritoria, que sin experiencia ni bases encontraron en *Ferronales* un espacio para las ideas, la redacción de notas, fotografía y la espontaneidad.

Ahora bien, al realizar una revisión de los materiales que integran las dos primeras décadas, se percibe que los corresponsales que conforman y trabajan en la revista eran trabajadores ferrocarrileros y es a partir de la década de 1950, por el contenido y los gráficos, que se vuelve incierto si los que formaban la revista eran ferrocarrileros o periodistas profesionales. Para esos años se profesionalizaría completamente la estructura periodística, se contratarían fotógrafos profesionales y se buscarían agencias informativas para que el material fuera de archivo.

Cuando la revista adquirió una faceta más formal, el manejo de los artículos se volvió indispensable, por lo que fue necesario que los corresponsales manejaran la redacción de artículos con responsabilidad. Todo esto, no delimitó la expresión, la interacción entre los lectores y lo que creaba la pluma de los periodistas era personal y los atraía con el estilo propio.

La revista cambió su contenido considerablemente a finales de 1940; se aplicaron otros géneros como el reportaje y las notas simples. El género de entrevista regresó, pero no como una sección permanente, sino

como un recurso para incluir alguna biografía de los jefes de los departamentos de FNM.

Fue un reto complejo que *Ferronales* se posicionara en el gusto del público meta, de forma permanente, sin que éste tuviera alguna queja hacia la propia revista. Pero un año antes de cumplir la primera década, hubo lectores que ya no renovaron suscripción, por lo que la revista aceptaba tener algunas fallas:

Todos han interpretado la idea expuesta desde el primer número de *Ferronales*, pero algunos desconocen las dificultades que frecuentemente se presentan en la publicación de revista aun cuando, sean aparentemente fáciles de confeccionar, por infinidad de tropiezos en el orden material que obstruyen la buena marcha, ocasionando retardos, defectos de presentación, etcétera. *Ferronales* no ha dejado de sufrir esas vicisitudes, que nadie en particular es imputable, pero que requieren de indulgencia de los lectores.¹²



En aquel tiempo, el diseño cambiaba cada año para buscar la singularidad y romper con la monotonía. Las portadas eran ilustraciones muy bien logradas, como la que se incluyó en el ejemplar de abril 1932, que ocupó toda la hoja, un plano general de tres máquinas de vapor. En cambio, las contraportadas se dedicaron en definitiva a transmitir mensajes positivos, por ejemplo, concientizar a los trabajadores sobre los accidentes en los trenes o la calidad en los servicios públicos ferroviarios.

¹² *Ferronales*, Órgano de los Ferrocarriles Nacionales de México, Tomo 2, Núm. 6, México, junio 1931, p. 01

Cabe decir, que en cada editorial el director de *Ferronales* refrendaba su reconocimiento a los trabajadores. Sin ser suficiente, la organización editorial no contaba con que habría una baja de suscripciones para finales de la primera década de su aparición, y para ello recurrió a concursos que procuraban el aumento en las ventas y la fidelidad del gremio al consumo de la revista. La preocupación de los responsables fue notoria ante las cifras rojas que se registraron. Para 1939, *Ferronales* bajó de calidad en contenido y en el número de páginas que se redujo de 44 a 24. Ante esta problemática, había que tomar decisiones rápidas que surtieran efectos positivos. Guillermo Barrios Tejada, alto funcionario de la empresa, fue nombrado nuevo director de la revista. Los ajustes se hicieron notar de inmediato, la oficina de redacción se trasladó a otro lugar (calle del Encino número 9, México, D.F.) y la edición de la revista pasó a cargo del departamento de publicidad de FNM. Esta fue la primera reestructuración: portadas creativas y coloridas, diversificación de contenido y, sobre todo, costos más accesibles: 15 centavos por número y un peso por suscripción anual.

El nuevo director comentaba que *Ferronales* se había trazado un programa de mejoramiento y de superación, que no estaba satisfecho con los logros obtenidos hasta el momento y que aspiraba a levantar más el espíritu del gremio y de la revista. Al comenzar la década de 1940 señaló que se estaba cumpliendo con el objetivo: seguir vigente; no obstante, pero que debían replantearse las metas.

En los doce números de 1940 *Ferronales* aparece con portadas propositivas, que sin ser fatuas, enmarcaron perfectamente el significado de las tradiciones y las costumbres del pueblo mexicano. Por ejemplo, el mes de enero, una bella pintura de una mexicana aparecía con un vestido regional de llamativos colores.

A partir de ese número se publicaron los nombres y cargos de los jefes que se designaron como responsables de la revista: Guillermo Barrios Tejada, director; Francisco L. Procel, jefe de redacción y Reynaldo J. Galván, administrador. Los fundadores, Alcaraz y Riveroll fueron sustituidos después de nueve años de dirección para dar paso a las propuestas y pericias de otras mentes. La plantilla laboral de corresponsales aumentó, pero hizo falta más capacitación periodística; se les asignaría la tarea de conseguir notas sobre lo



acontecido en su jurisdicción junto con la comisión de colocar suscripciones, que por supuesto hacían falta.

Las hojas de suscripciones fueron promocionadas para ayudar a la circulación y mejoramiento de la revista. En el escrito se exhortó a los trabajadores, a manera de un fraternal saludo al público, para que se suscribieran durante un año, con el compromiso del descuento en la lista de raya de un peso. Sin embargo, como no se especificó a qué tipo de público iba dirigida la información, personas que no trabajaban en la empresa comenzaron a mandar solicitudes de suscripción.

A sus diez años de existencia, *Ferronales* siguió como Órgano del Personal de FNM, pero dio un giro en su contenido: algunas secciones se renovaron, otras se expandieron y otras más incluso desaparecieron. El resultado fue menos sección ferrocarrilera y más miscelánea. Así nacieron: "Astros y estrellas", "De todo un poco", "Anaquel poético", "Panorama teatral", "Modas", "Deportes", "Toros", "Sociales y Hogar ferrocarrilero". Ante la escasez de información técnica, *Ferronales* cobró un desarrollo comercial perceptible con los cambios, como lo declaró en su décimo aniversario: llenó su papel como se lo exigía el gremio y siempre se rehusó a sumarse a partidismo alguno. *Ferronales* fungió como la voz de la empresa; tuvo sus altas y bajas, pero aún así logró ocupar un lugar destacado entre

las revistas ilustradas de México gracias a que llegó a contar con 20000 suscriptores.

El compromiso que mostraron los corresponsales de la revista fue sorprendente. Compenetrado de las exigencias del periodismo moderno, guardó para la posteridad la historia gráfica de aquellas épocas. En sus páginas se concentraron sucesos complejos como la crisis nacional y la Segunda Guerra Mundial. Aunque quedaron sin registro algunos conflictos bélicos que ensangrentaron al mundo, o incluso el movimiento de los ferrocarrileros.

Ahora bien, una de las causas que afectó directamente el precio de la revista y que obligó a la redacción a aumentar su precio fue el costo de papel y de la tinta, que se duplicó en el término de un año.

Por esos años, la oficina de redacción anunció su cambio de domicilio, y afirmó que su objetivo nunca había sido el lucro, sin embargo, todo lo que recibía lo invertiría en ofrecer una mejor revista a sus suscriptores. A petición de los lectores se aumentaron los artículos sobre temas de ferrocarril porque era lo que le interesaba al gremio, por razones obvias. Los tiempos



bélicos entraron en vigor cuando *Ferronales* maduraba, lo que quizás incidió en menor medida al desarrollo de la revista, y entrar en el dilema de estancarse o aprovechar la oportunidad de informar. La revista optó por dar a conocer los acontecimientos mientras que en ese lapso la empresa cambiaba de gerente al ingeniero Andrés Ortiz, quien tomó posesión por la renuncia del jefe anterior. La contienda mundial menguó el desarrollo de *Ferronales*; redujo sus páginas, porque el racionamiento del papel afectó por igual revistas especialistas o no especialistas.

Por su parte, la dirección de la revista creó una nueva sección a la que llamó “al frente de la guerra”, en la

que mostró, con imágenes impactantes, su clara postura a favor de los aliados. En un informe de Manuel Ávila Camacho, presidente de la República Mexicana señaló:

El tráfico ferrocarrilero es debido, principalmente, a la exportación de nuestros productos para cubrir necesidades de guerra. La restricción del tráfico marítimo y la reducción del tránsito por carreteras, han traído como consecuencia que la actividad de transportes de todo el país venga a concentrarse fundamentalmente en la vías férreas.¹³

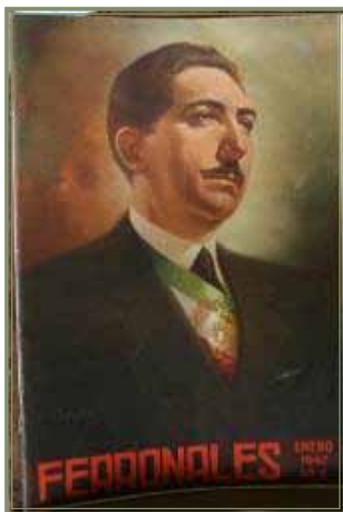
En 1945, al finalizar el conflicto bélico, FNM publicó en *Ferronales*, algunos de los lineamientos de su programa de trabajo. Por ese tiempo, fue indispensable que FNM redoblara los rendimientos del transporte porque se anunciaba una etapa de creciente industrialización. Así, quedaron registrados en la revista algunos detalles sobre la adquisición de máquinas diesel, consideradas en aquellos años como la fuente de energía de fuerza motriz.

En cuanto a lo tradicional, *Ferronales* continuó publicando artículos sobre Jesús García Corona, inclusive en este periodo publicaron una historieta del héroe ferrocarrilero, a manera de biografía gráfica en la que al final, se relataba la hazaña que logró, al salvar al pueblo de Nacozari ante la eminente explosión de la maquina 501, en el año de 1907.¹⁴

La revista no sólo rindió aplausos a los ilustres hombres, sino también a políticos de la época, es decir, siempre se caracterizó por prestar sus páginas a las voces oficiales del gobierno en turno. Fue en el número 12, de diciembre de 1940, cuando apareció por primera ocasión la tendencia oficialista de *Ferronales*. En ese ejemplar, se destinaron dos páginas enteras al nuevo ocupante de la silla presidencial, una con la imagen de Manuel Ávila Camacho y la otra que hacía referencia a su toma de posesión.

13 Ávila Camacho Manuel, Revista *Ferronales*, “informe ante el congreso de la unión”, tomo 14, número 9, septiembre 1944. P. 2

14 El valor heroico de este particular ferrocarrilero en tiempos previos a la revolución, simboliza para la mayoría del gremio, aún en la actualidad, un digno ejemplo a seguir y de admirar. Tanto Vélez Rocha como Bonilla Galindo coinciden en que la figura del héroe de Nacozari sigue siendo el personaje central, regularmente la mitad del total anual de los ejemplares de *Ferronales* abordaba artículos de la figura, sin existir punto de comparación con cualquier otro personaje. Por eso festejan el 7 de noviembre, fecha de su hazaña, como “el día del ferrocarrilero”.



En enero de 1947, apareció de nueva cuenta la imagen de un mandatario, ahora se trató de Miguel Alemán Valdés. Este presidente dio un gran impulso a los ferrocarriles al poner en marcha un programa de modernización ferroviaria que incluyó: construcción de obras de infraestructura, compra de equipo rodante, sustitución de vías angostas por vías anchas, entre otras acciones. Cabe decir que esas obras quedaron registradas en las revistas impresas a finales de la década de 1940. Por esos años, *Ferronales* sufrió de nueva cuenta una transformación, los administradores contaron con mayores recursos que les permitieron modificar el diseño, la calidad física y el tamaño del contenido. Los colaboradores en orden jerárquico fueron:

Director: Lic. Ernesto López Amador

Jefe de redacción: Francisco L. Procel

Formación y compaginación: Carlo Barranco L.

Administrador: Mariano Ordorica

La plantilla laboral se incrementó, se contrataron a siete redactores y colaboradores en las diversas secciones de la revista, de tal manera que habían 24 corresponsales y tres agentes viajeros para cubrir las noticias en todo el país; En aquel tiempo *Ferronales* se imprimía en esos años en los Talleres Gráficos de la Nación y los servicios fotográficos estaban bajo la supervisión de José Antonio Rodríguez y Raúl Pulido, jefes del departamento de publicidad de FNM, ubicado en las oficinas de la segunda calle de Bolívar número 19, D.F.

Para principios de la década de 1950, *Ferronales* cambió de director. Por esos años las giras presiden-

ciales se apreciaban con mayor frecuencia en las páginas de la revista. Las portadas del mandatario, sus giras y los informes presidenciales se volvieron noticias comunes en las páginas ferroviarias. La revista continuó con esta reestructuración al paso que dejaría de ser el “Órgano del Personal de los Ferrocarriles Nacionales de México” para transformarse en el “Órgano Oficial de los FNM”.

En el número 3, de marzo de 1950, la dirección de *Ferronales* publicó un aviso, a manera de suplica, en el que pidió a sus lectores una atenta disculpa por los retrasos en los envíos de los meses anteriores, producto del considerable aumento de suscriptores en ese año, que ocasionó un fuerte recargo de labores al formar el directorio correspondiente de los mismos, y que obligó a la redacción a tomar la decisión de imprimir la revista de manera bimestral. Así, durante 1955 se publicaron sólo seis ejemplares con las mismas secciones pero con más miscelánea.

No obstante, en la edición de noviembre-diciembre se anunció una nueva y mejorada revista que enriquecería, en acervo cultural, al órgano oficial. Como parte del festejo de sus 25 años, propusieron crecer no sólo su formato (23 X 30 centímetros) sino también el número de páginas. Las características de la nueva imagen del magacín que se publicó en enero de 1956 fueron:

- Mayor tamaño
- 160 páginas
- Pliego a color
- Artículos completos
- Enfocado más al hogar (amas de casa)
- Con carácter ferroviario
- El índice es constante
- En vez de editorial, ahora es la carta del gerente
- Vuelve la entrevista a funcionarios y jefes de departamento
- Sección infantil mejorada
- Reportajes interesantes
- Incluye artículos de ciencia y tecnología
- Contiene una novela completa entre sus páginas

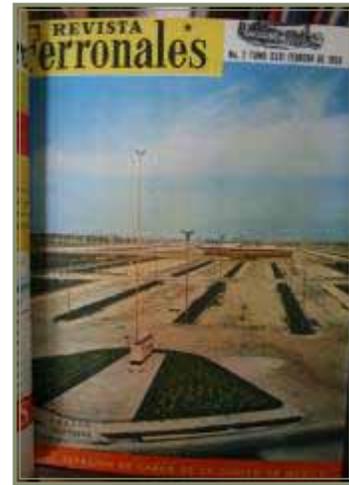
A partir de entonces, *Ferronales* se transformó en una revista gráfica. Cada número apareció ilustrado hasta con 500 fotografías; los reportajes proporciona-

ron información sobre sucesos nacionales y extranjeros, noticias técnicas, información ferrocarrilera, historia, cultura, una novela completa en cada número, cuentos, consejos médicos, turismo, entretenimiento, historietas, teatro, cine y deportes.

Sin embargo, no todo era miel sobre hojuelas, la devaluación del peso provocó que los costos de producción se incrementaran de manera considerable llevando a la redacción a tomar la decisión de elevar el costo de la suscripción hasta 24 pesos por pago anual y dos pesos por ejemplar, aunque los primeros meses se aplicaba un descuento del 50 %.

Para 1956, *Ferronales* ya era una revista consolidada dentro del gremio ferrocarrilero e iba en búsqueda de un nuevo público, tal y como lo señala el licenciado Roberto Amorós, gerente general de la empresa en el número 1, tomo XXVI "*Ferronales* aspira a ser una revista hecha para los trabajadores y por los trabajadores; se consagrará a informar, ilustrar y divertir no sólo al trabajador, sino a su familia y también a sus amigos". En ese mismo número se publicó la sección "Ideas" que incluyó un breve manual, con diez singulares pasos de cómo debía leerse la revista:

- *Prepare su ambiente favorito.* Desde un lugar agradable en un rincón de la casa hasta la sombra de un buen árbol; una buena revista merece un buen lector y optimas condiciones para leerla.
- *Trate con cariño el elemento de instrucción y deleite.* Sienta la suavidad óptica de la portada, haga un juicio sobre ella y encadene sus ideas. Experimente los colores y las formas.
- *No hojee su revista como caballos de combate.* Vea el todo para seleccionar la parte predilecta, revise con calma e interés su magacín. No se enfade por lo que observe a primera vista. Y sobre todo, haga un esfuerzo por leer esos temas que le produzcan repulsión inconsciente.
- *Reflexione sobre el interés de su sección favorita.* Deseche la elección si cree no poder sacar un provecho espiritual, pero nunca abandone su lectura por fastidio o por no estar de acuerdo con las ideas expresadas.
- *La contemplación minuciosa de las fotografías.* En esta revista moderna, una imagen puede sugerir más de mil palabras, siendo posible explicar lo que la lectura no puede.



- *Al terminar la lectura, cierre los ojos y no deseche la revista.* Encuentre conclusiones, resuelve los problemas planteados, recorte lo que le interese, consérvela y compártala.
- *Use la revista para unir a su familia.* Al abrirla, ennoblézcase, convoque a los integrantes de la casa, esposa e hijos. Que el ama de casa se beneficie con sus secciones y que los pequeños aprendan con esta buena escuela.
- *Ponga sentido crítico al contenido.* Asegúrese de la veracidad de lo escrito, distinga entre el contenido de fantasía y el real, el que va avalado con datos y experiencias.
- *Si ama su profesión invierta en Ferronales.* Destine su dinero en la suscripción, la revista le proporcionará cada mes, conocimiento y atención al material técnico.
- *Algunas veces estará sobre el nivel cultural de otros.* Se asomará al conocimiento que le gustaría dominar y recordará lo ya olvidado por sabido.

En el segundo número se publicó el artículo "Cómo se hace *Ferronales*", el cual mostró la magnitud del esfuerzo que hacen los corresponsales para publicar una revista de esta naturaleza. En el artículo se mencionó que el tiraje era de 30000 ejemplares y el tamaño de 30 centímetros de alto, 27 de ancho con siete milímetros de espesor; que para la impresión era necesario utilizar 14 toneladas de papel, dos toneladas de metal para linotipo y mil treinta kilos de tinta (roja, amarilla, anaranjada, azul y negra); que las rotativas en que se hacía el tiro era de manufactura mexicana y que la otra era de Francia (impresión a color), y que las dos máquinas trabajaban varios días durante 24 horas, con la

ayuda de 160 trabajadores entre, linotipistas, formadores, fotógrafos, grabadores, retocadores, prensistas, dobladores, cortadores y encuadernadores.

A cargo de la dirección de la revista estuvo Manuel Ángel Bayardi, quien estuvo acompañado por diez redactores, cuatro fotógrafos, dos encargados del formato y dos del dibujo, todos ellos de planta. En esta década de renovación de la revista y hasta el final de su edición, los trabajadores ya no colaboraron con artículos, pues éstos estuvieron a cargo de un grupo de redactores, entre los que figuraban: Mario Alonso Cedillo, Max Aub, Alí Chumacero, Mario Moya Palencia, Mariano Ondorica, Francisco L. Procel, Gutiérrez Tibón y Edmundo Valadez, entre otros.



El manual “Yo leo *Ferronales*”, integrado en la revista.

En los primeros seis meses de 1958 la revista siguió con las mismas secciones, obtuvo más recursos sin tanta publicidad, sus portadas fueron más creativas y su imagen adquirió una presencia política. En sus números apreció la propaganda política del candidato a la presidencia, Adolfo López Mateos, aunque la famosa huelga ferrocarrilera generalizada el 1° de julio del 1958, que si bien era por aumento salarial, rápidamente se convirtió en el movimiento democratizador del sindicato, que había caído en manos de dirigentes corruptos subordinados al estado, no quedó registrada.

Del ejemplar de julio de 1958, sólo la página cinco habla del problema sindical, en un pequeño párrafo titulado “Equidad y justicia en el problema de los salarios”:

El señor Presidente de la República, Adolfo Ruíz Cortínez, por acuerdo de 30 de junio y 5 de julio, ordenó que los Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril Mexicano, y Ferrocarril del Pacífico, elevaran sus salarios de los trabajadores hasta \$ 215.00 mensuales por hombre y por mes, incluyendo en esta cantidad el pago del séptimo día, a partir del primero de julio; asimismo, decretó un aumento de \$ 100.00 mensuales en las pensiones de los jubilados.

La demagogia política intentó dar fin al movimiento con un acuerdo de salario, pero la situación siguió. La revista hizo caso omiso de las actividades huelguistas y las demandas. La solución al conflicto intergremial fue publicada en agosto de 1958 decorosamente con un párrafo corto. *Ferronales* reivindicó de cierto modo su falta de apoyo al gremio, aunque su carácter estaba totalmente desviado a otros intereses: “Resultó electo el señor Demetrio Vallejo Martínez, quien tomó posesión de su cargo como secretario general de la ST-FRM, el 27 de agosto, para el periodo que concluye el primero de febrero de 1960”.¹⁵ Así fue como, al amparo de la ley, se restableció, supuestamente el orden, y la concordia entre el gremio ferrocarrilero. *Ferronales* no registró el suceso y sus editores perdieron la oportunidad de darle voz al movimiento de sus trabajadores.

A principios de la década de 1960, el país estrenó como presidente de la República a licenciado Adolfo López Mateos y la empresa nombró a Benjamín Méndez como su nuevo gerente general. Por aquel tiempo, *Ferronales* ya contaba con una plantilla laboral estructurada y un público que demandaba mejores contenidos. Esa situación provocó que el valor económico de la revista se incrementara, las suscripciones pasaron de 24 a 30 pesos al público en general y 20 pesos a los ferrocarrileros, por año. El costo por número fue de tres pesos por mes vigente y cuatro pesos por números atrasados. En cuanto al contenido se refiere éste se siguió ajustando a las necesidades informativas; por ejemplo, la revista del mes julio 1964 apareció con 105 páginas. Las secciones manejadas en el sumario eran divididas específicamente en estos siete apartados: Ferrovias, Variedades, Sección especial, A todo color, Espectáculos, Hogar y Lecturas.

De nueva cuenta habría un auge para la revista. Después de ignorar por ocho años el tiro de *Ferronales* (desde 1956 con 30,000 ejemplares), en julio de 1964 se publicó de nueva cuenta el tiraje, 100,000 mil ejemplares.

Durante la década de 1970 la revista sufrió altibajos. De diciembre de 1969 a diciembre de 1970 estuvo en manos de Víctor Fernández; en enero del siguiente año asumió la dirección Rubén González Lechuga y a partir de ese momento se sucederían los cambios de estafeta en la revista. Los primeros números tuvieron

¹⁵ *Ferronales*, “solución al conflicto gremial”, t. XXVIII, núm. 8, p.4.

las características de contener 96 páginas, de las cuales 38 eran ferroviarias. Otro cambio importante que marcó la vida de la publicación fue el lugar de impresión que pasó a los talleres de *Excelsior*, Cía. Editorial y Editora de Periódicos, La Prensa.

En el primer ejemplar de 1971 se anunció un cambio más: la gerencia general de FNM pasaba a manos de Víctor Manuel Villaseñor quien desde diciembre de 1969 ya había ocupado el cargo. En el transcurrir de 1972 hubo más cambios, el ejemplo claro fue que nombraron a Carlos Barrios Martínez como nuevo director del magacín. Con él la portada mostraría un nuevo diseño, pero sin el logotipo que lo caracterizó en la década anterior, en cambio relucían tres fotos principales las cuales enmarcaban los tópicos principales. En julio de ese mismo año se nombró a Carlos Barrios Martínez, jefe del Departamento de Relaciones Públicas de la empresa, al parecer ocuparía dos cargos importantes dentro de FNM, los cuales desempeñaría hasta 1973.

En el ejemplar de mayo-junio de 1973, que fue bimestral, se presentó en la sección “Carta del gerente” al nuevo responsable de FNM, el señor Luis Gómez



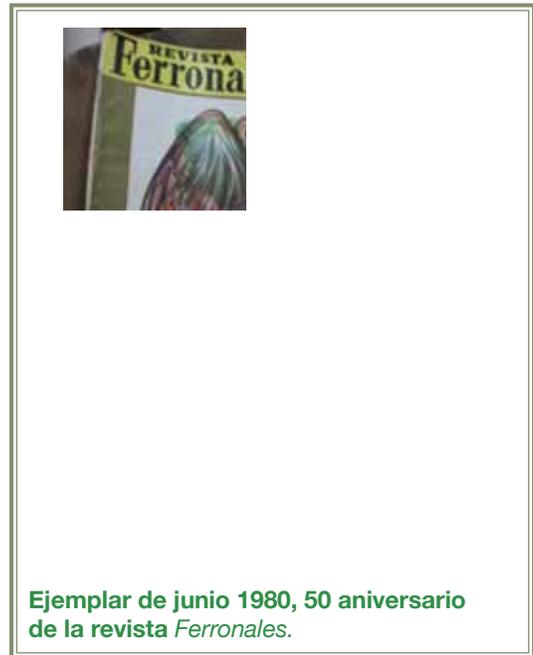
Z, que fue asignado por órdenes del presidente Luis Echeverría. El gerente mencionó que el destino histórico lo volvía a unir con su gente ferrocarrilera al provenir de las filas sindicales y políticas, como secretario sindical en 1940 y 1965, y como senador de la República por el estado de Aguascalientes en 1964, es decir, hacía un recuento de los cargos que había ocupado aunque omitió completamente su etapa en el conflicto sindical de 1958.

Gómez Z. nombró nuevamente a Manuel Ángel Bayardi como director de *Ferronales*, y él a su vez contrató como mano derecha a Rubén González Lechuga, ex director de la revista. En una nota aclaratoria se mencionó que el número había sido bimestral por el cambio de director.

Es justo mencionar que en la Convención de Editores Ferroviarios, celebrada en la ciudad de Minneapolis, Estados Unidos, se otorgó un premio especial a la

revista *Ferronales* por ser el medio de comunicación entre empresa y trabajadores. Los ejemplares que sirvieron para evaluar a la revista fueron los que se publicaron bajo la administración del gerente Gómez Z.

Por otra parte, a manera de celebración, la redacción publicó la sección “Cincuenta años de la revista *Ferronales*”, en los números que se imprimieron durante 1979, a pesar de que el aniversario sería en junio de 1980. En ese espacio temporal se publicaron además, artículos que habían aparecido con anterioridad y que la dirección consideró que eran los más relevantes.



En cuenta regresiva se vivió la llegada del acontecimiento que marcaría el logro: mantener la revista *Ferronales* con ininterrumpida brega periodística. Al 50 aniversario le correspondió ser la edición 600, una portada del símbolo de la bandera nacional (el águila devorando la serpiente), pintura del artista Víctor Mendizábal.

La revista se vio cubierta por felicitaciones, firmadas por diversas personalidades relacionadas con la industria ferroviaria. La página editorial del aniversario (junio de 1980) adornó la causa con frases como “Creemos (que) es el decano de la prensa dentro de su especialidad”.

Un par de años más tarde, la gerencia pasó cordialmente de las manos de Gómez Z. a la de A. Cota en una emotiva y sencilla ceremonia. El nuevo gerente se

refirió a su cargo como la recompensa a sus cuarenta y siete años de servicio dentro de ferrocarriles.

En octubre de 1983, un nuevo director de *Ferronales* encabezó el directorio. Se trató del licenciado Joaquín Roura Quiñones quien emprendió cambios importantes en cuanto al diseño y contenido. Cabe decir, que *Ferronales* comenzó la cuenta regresiva bajo su administración. Quizá podríamos sugerir que el desvanecimiento de la revista se dio de forma paralela a la reestructuración que se vivió dentro de Ferrocarriles Nacionales de México en la década de 1980. Sin embargo, no podremos saber los alcances que tuvo la revista en esos años porque no contamos con registros que nos informen de cuál era su tiraje, ni tampoco tenemos datos que nos permitan conocer cómo estaba la revista y si la gente seguía comprándola o en qué momento se redujo el número de lectores. Lo que sí podemos sostener es que el diseño mutó paulatinamente y que la calidad del papel como del contenido cayó en deterioro desde 1984.

Por esos años, *Ferronales* estuvo bajo la supervisión de la gerencia de comunicación social de FNM; se imprimía en los talleres de *El Nacional* y mostró en sus páginas, además del nuevo logo de FNM, las siglas del Sector de Comunicaciones y Transportes, para demostrar el lazo de adhesión.

En la editorial de marzo de 1990, Arturo Navarrete Prado, quien fungía como la autoridad del magacín al desaparecer el cargo de director editorial, escribió:

México vive tiempos de cambio; tiempos que no admiten titubeos ni contemplaciones para adaptarnos a un panorama internacional cada vez más competitivo e interdependiente. El transporte ferroviario es la actividad que por su carácter prioritario y estratégico, el estado conserva en propiedad como lo precisa el artículo 28 de nuestra carta magna. Ferrocarriles Nacionales de México es un organismo público descentralizado con patrimonio y personalidad jurídica propia.¹⁶

La nueva época de la revista *Ferronales* salió a la luz pública en 1991 y su periodicidad fue bimestral. El primer número cubrió los meses de septiembre y octubre, y, como lo señalaban los editores en ese primer número, no se trataba de un producto terminado, sino de un proyecto que debía afinarse en la marcha. Para

¹⁶ Orozco Sosa Carlos, *Ferronales* “Modernidad con participación de todos los sectores”, marzo 1990, p. 3.



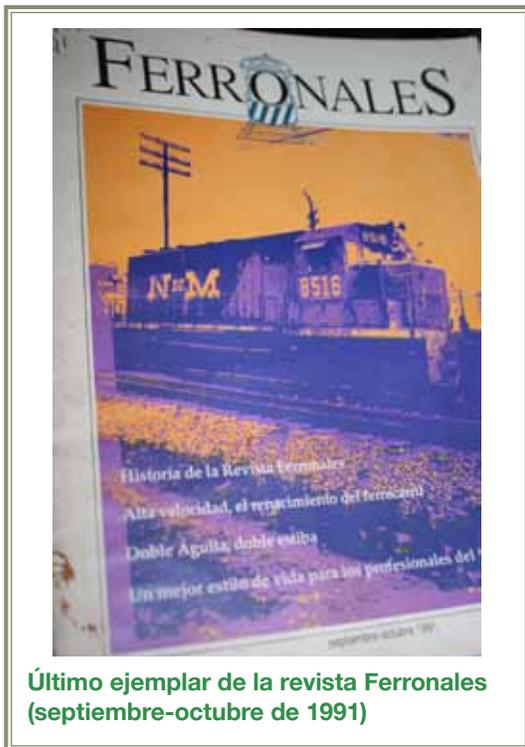
ello, se volvió a solicitar la colaboración de los trabajadores ferrocarrileros a quienes se les pidió enviar artículos, ensayos e información que resultara interesante, pero se establecía la siguiente condición:

Ferronales estará abierta a todos los puntos de vista, a todas las perspectivas con la única condición de que las colaboraciones se mantengan dentro de márgenes mínimos de calidad que son, concretamente: el propósito constructivo, el razonamiento correcto, la opinión fundada, la corrección en la expresión y el respeto a los demás y a los puntos de vista divergentes. *Ferronales* será, de esta manera, una revista cultural entendiendo por cultura no la pedantería intelectual sino el cultivo de valores morales, intelectuales, estéticos, sociales, científicos y técnicos.¹⁷

Sin embargo, y a pesar de los esfuerzos que se hicieron por mantener su vigencia, la empresa de FNM resolvió sustituirla de manera paulatina por una publicación más ligera que tuviera contenidos informativos. Así, de forma paralela apareció en mayo de 1991, el boletín *Vía*, con información de cómo dividirían a FNM para su privatización.

Sin embargo, el declive de *Ferronales* se atribuye a que la gerencia de comunicación social daba prioridad a los asuntos externos. La revista *Ferronales* en ningún momento se despidió de su público, al que se debió por 61 años. Posterior a su extinción, el boletín *Vía de la información* tomó su lugar, pero antes, se publicó esta información en el último número de *Ferronales*:

¹⁷ *Ferronales*, comunicación social de FNM, nueva época, editorial “Historia de la revista *Ferronales*”, septiembre-octubre 1991, p. 3.



Último ejemplar de la revista Ferronales (septiembre-octubre de 1991)

Durante sesenta años la revista *Ferronales* ha sido el principal medio de comunicación interna en FNM y se seguirá publicando durante la presente administración pues cumple una valiosa función. Sin embargo, también es necesario un medio ágil y de amplia difusión que lleve, oportunamente, a todos los trabajadores, la información oficial de la empresa. Esta es la tarea que desempeñara el boletín informativo *Vía de la Información*.¹⁸

Las etapas de desarrollo, cambios y reestructuraciones de la revista *Ferronales* representaron cabalmente una historia de trabajo, esfuerzo y creatividad de manera tangible como un legado social y cultural en el universo de los medios impresos. Desde el punto de vista histórico, *Ferronales* representa una de las escasas fuentes para investigar sistemáticamente la cultura de uno de los sectores más antiguos de nuestro país: los ferrocarrileros. En la actualidad, *Ferronales* es la fuente documental obligada para realizar estudios sobre el desarrollo de los ferrocarriles mexicanos. Al final terminó como una enciclopedia, fuente para investigadores, un registro de épocas, un acervo cultural y 60 años de cúmulo de información.

¹⁸ Mosconi Humberto, *Ferronales*, “Nació el Boletín *Vía de Información*”, septiembre-octubre 1991, nueva época, p. 45.

Ahora es posible consultarla en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias adscrito al Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero/ Conaculta, en la ciudad de Puebla.

Referencias

Borrás Leopoldo, *Historia del periodismo mexicano; del ocaso porfirista al derecho de la información*. México, UNAM, Dirección General de Información, 1983.

Campa Valentín, “Sobre la huelga ferrocarrilera”, tercera época, 31 de julio 1970

Vélez, Rocha Covadonga, “Una mirada al acervo fotográfico de la revista *Ferronales*”, en *Mirada ferroviaria*, boletín documental, número 9, 3ra época, 2009.

Zarco, Salvador, “Pasado presente y futuro de los ferrocarriles mexicanos”, en *Suplemento de la Revista Lux*. México, Sindicato Mexicano de Electricistas, Septiembre – octubre 2000, pp. 567-568.

Hemerográficas

Colección de los 60 años de la revista *Ferronales* (periodicidad mensual). Las primeras tres décadas, de 1930 a 1960, se analizaron de la colección del fondo *Ferronales* de la Biblioteca especializada del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, en el Museo Nacional de Ferrocarriles, Puebla. Las siguientes tres décadas (1960-1990) son de la colección personal del autor de esta investigación.

Entrevistas

Covadonga Vélez Rocha, 22 de julio 2010.

De trenecitos

Alfredo Nieves Medina

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

El comienzo

En diciembre de 2011, el señor José Luis Rubio Covarrubias entregó en donación, al Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias una serie de planos que por mucho tiempo fueron el tesoro de su padre ya fallecido, don Felipe Rubio Jiménez: el de los trenes escénicos.¹

Al revisar parte de este conjunto documental mi memoria me remitió a los paseos que se hacían por el Bosque de Chapultepec, aquellos de la década 1960, y que poco se parece a los que se realizan ahora, y no porque todo tiempo pasado fuera mejor, sino porque actualmente cada fin de semana o día festivo es virtualmente invadido por miles de paseantes que atiborran todos sus espacios y juegos, hasta convertir varias áreas verdes en páramos, y cada fila para subir a alguno de los juegos en la antesala del nunca llegar.

Pero volvamos atrás, cuando recordé que en una de esas tantas visitas logré subir, junto con mi hermana, al trenecito de Chapultepec. Y aquí los recuerdos de aquellos trenecitos regresaron a mi mente al mirar los que aparecen en los planos de los llamados trenes escénicos que se establecieron en varias ciudades de nuestro país.

Con la inquietud de saber qué son los trenes escénicos, me di a la tarea de realizar una búsqueda para localizar su desarrollo en el transporte ferroviario. La denominación se utilizó para calificar aquellos recorridos que se hacían en espacios naturales que habían sufrido pocas alteraciones provocadas por las actividades humanas y conservaban su dinámica.

Durante la década 1960, Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) promocionó recorridos turísticos a bordo de trenes escénicos en los que los pasajeros podrían disfrutar de “la incomparable belleza natural por donde cruza la vía”. Anunciaba que el servicio era de primera, que conservaba las características antiguas de las máquinas y vagones, y que en ellos funcionaban restaurantes, bares y otras atracciones de lujo. Algunos de esos recorridos fueron: México-Toluca y México-Cuernavaca.²

1 José Luis Rubio, hijo del señor Felipe Rubio Jiménez, proporcionó de manera altruista al Centro una serie de documentos que dan cuenta de los trenes miniatura. Entre estos documentos podemos mencionar planos que corresponden a los dibujos de las partes integrantes de la locomotora de vapor y coches del tren escénico. Además, dono ejemplares de varios diarios de las ciudades de Aguascalientes, Saltillo y Monterrey que mencionan la inauguración de los trenecitos. Sin olvidar algunas fotografías de las locomotoras y carros de este tipo de trenes. Todo este material fue de gran utilidad para la elaboración de este artículo y que sin duda será una importante fuente de información de las locomotoras de vapor, en general.

2 *Revista Ferronales*. marzo de 1969, tomo IL, núm. 3.

Sin embargo, cabe decir que donde encontré más menciones sobre los trenes escénicos fue precisamente en el ámbito recreativo. Aunque no se sabe cuándo y por qué se les dio este nombre a los trenecitos que hacían recorridos cíclicos en parques de diversión, en donde los niños eran sus principales pasajeros. Generalmente eran trenes a escala, con espacio suficiente para transportar niños sin ningún problema. Los trenecitos constaban de una locomotora que jalaba una serie de carros adecuados para el transporte de personas.

El antecedente más conocido y ya mencionado es el llamado oficialmente como: Ferrocarril Escénico del Bosque de Chapultepec, que popularmente era conocido como el Trenecito de Chapultepec. En el número 3 de la *Revista Ferronales* de 1958³ se cita que el Bosque de Chapultepec y sus visitantes acaban de estrenar un nuevo trenecito, que reemplazará al otro; que estaba formado por una locomotora diesel-eléctrica a escala, que jalaba a cinco vagones diseñados para llevar a 30 personas y que alcanzaba la fabulosa velocidad de 20 kilómetros por hora. Se aseguraba en la nota que el trenecito llegaba a tener hasta 1000 pasajeros por día; que hacia un recorrido circular de menos de 1000 metros y que en el trayecto se topaba con varias estructuras de uso ferrocarrilero, como túneles y una estación de pasajeros.

En un artículo publicado en agosto de 1966⁴ se menciona que las autoridades del Distrito Federal desarrollaron una serie de obras en el Bosque de Chapultepec, entre ellas la instalación de dos ferrocarriles infantiles, uno sobre ruedas de caucho y otro sobre rieles. El primero hacia recorridos más independientes que el segundo que tenía que hacerlos siguiendo el rumbo de los rieles, como los trenes de verdad.

El trenecito siguió funcionando por varios años más. En 1973 se cita que el trenecito estaba compuesto por una locomotora diesel-eléctrica a escala con diez carros de pasajeros y que tenía una capacidad para transportar hasta 80 adultos y 120 niños. Por esos años se disponían de tres locomotoras, dos en uso y otra de reemplazo, con veinte carros de pasajeros. Debo comentar que diez de esos carros fueron fabricados por la empresa estadounidense National Amu-

sement Device Company, y los otros diez en México, aunque no mencionan al fabricante.

En la entrevista que concedió el señor Cutberto Santillán Hernández, jefe de mantenimiento y reparaciones del Trenecito de Chapultepec nos menciona que cada una de las locomotoras costó 60,000 pesos, de aquella época; los carros de origen extranjero 14 y los nacionales 12,000.⁵ En la construcción de los componentes del trenecito no se menciona a FNM.

La máquina citada contaba con un motor de combustión interna marca Ford industrial tipo tractor de cuatro cilindros y 48 caballos de fuerza. Dos locomotoras eran modelo 1958 y la otra, 1960. Cada una funcionaba con motores de tres velocidades hacia adelante y la reversa, y tenía dos tipos de frenos, uno con zapatas adheridas al riel y el otro mecánico. Además, utilizaban para sus recorridos, de lunes a viernes, alrededor de 30 litros de gasolina cada una, y los sábados y domingos, días con mayor demanda, llegaron a consumir hasta 35. El recorrido duraba unos seis minutos y la recaudación diaria de la taquilla rondaba entre cuatro y cinco mil pesos.

Aunque la *Revista Ferronales*, publicación oficial de FNM, no hace referencia alguna a la relación que existió entre la empresa FNM y los administradores del trenecito de Chapultepec, al parecer si la tuvo como veremos posteriormente.

Los trenecitos de FNM

Al revisar los documentos del señor Felipe Rubio me di cuenta que contenían información relativa a tres trenecitos que él construyó y que fueron donados por FNM a las autoridades municipales de las ciudades de Aguascalientes, Saltillo y Monterrey, y que se inauguraron en 1964, 1970 y 1976, respectivamente.

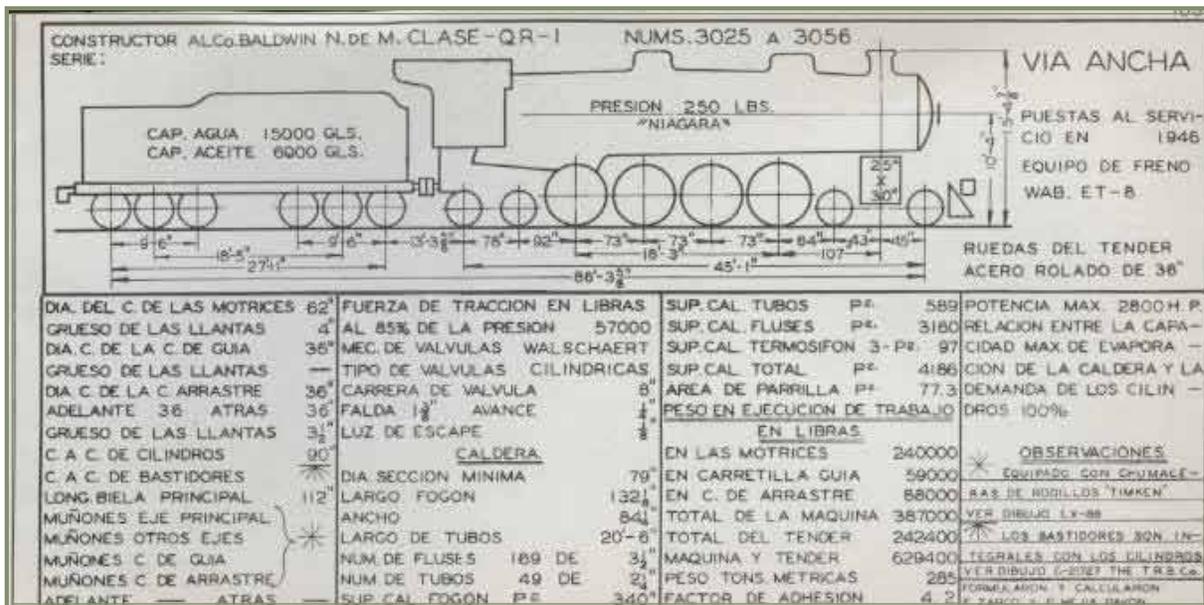
El jueves 1 de octubre de 1964 se inauguró el servicio del tren escénico para todo público en el Parque Recreativo Hidalgo de la ciudad de Aguascalientes. *El Sol del Centro*⁶ consignó la noticia sobre el primer recorrido que se realizó el 30 de septiembre de 1964: el trenecito transportó a varias personalidades entre las que se encuentran el Oficial mayor de FNM, Benjamín Rangel y el gobernador de Aguascalientes, profesor Enrique Olivares Santana.

3 *Revista Ferronales*, abril de 1958. núm. 4, tomo XXXI.

4 *Revista Ferronales*. agosto 15 de 1966. núm. 8, tomo XLVI.

5 *Revista Ferronales*. octubre de 1973. núm. 10, tomo LIII

6 *El Sol del Centro*. Aguascalientes, Aguascalientes. jueves 1 de octubre de 1964, núm. 6976, año XX.



Datos locomotora clase NR-1 tipo Hudson.

A dicho trenecito se le conoció también como tren miniatura. Constaba de una máquina diesel-eléctrica a escala muñon con un motor marca Ford y diez coches de pasajeros, y dentro de su recorrido se instaló un túnel de

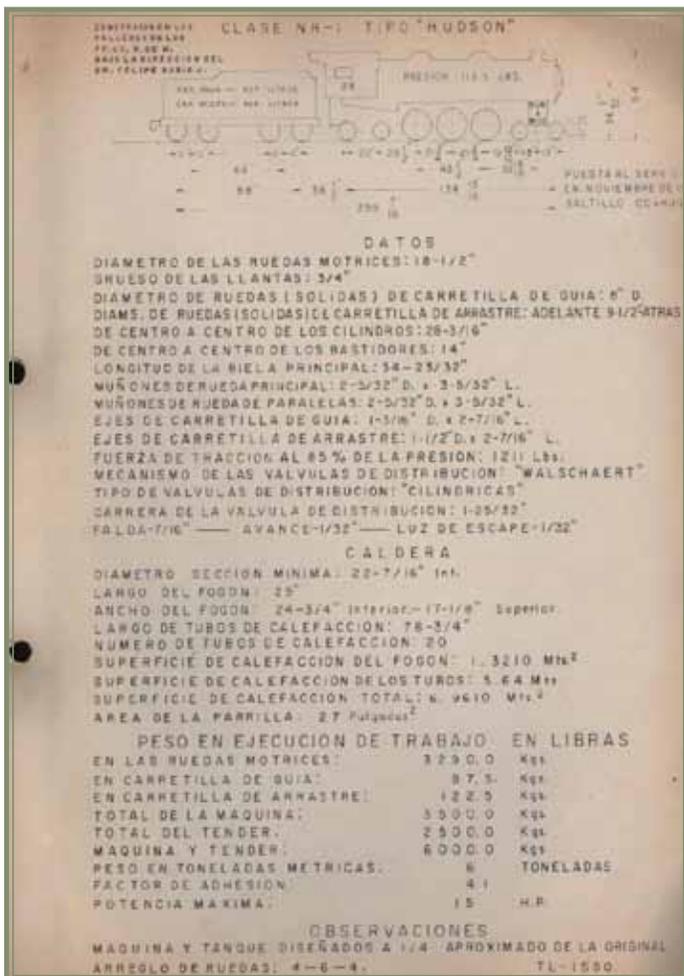
59 metros de longitud y una estación terminal con oficina de boletos, sala de espera y una fuente de sodas.

A la locomotora se le rotuló el nombre de *La Criatura*. El trenecito fue diseñado y construido por FNM, además de que se llevó a esa ciudad en varias plataformas agregadas al tren número 13 de FNM. Desde estas épocas aparece el señor Felipe Rubio Jiménez como asesor técnico designado por el gerente general de FNM, Benjamín Méndez, para dirigir las tareas de diseño y construcción del trenecito de Aguascalientes.

Entrevistado por *El Sol del Centro*, el 1 de octubre de 1964, Felipe Rubio menciona que la maquina tiene un motor de combustión interna de gasolina, de tracción mecánica con una capacidad nominal de 85 caballos de fuerza, y 37 y 1/2 efectivos. El resto del convoy lo conforman diez carros o vagones con cuatro asientos para dos personas cada uno.

Cada uno de los diez carros fueron bautizados con nombres de próceres locales como: Saturnino Herrán, Doctor Jesús Díaz de León, Jesús Contreras, Alfonso Esparza Oteo, José Guadalupe Posada, José F. Elizondo, Ángel García, Manuel M. Ponce, Francisco Rivero y Gutiérrez y fray Nicolás de Ortega. El señor Rubio menciona que trabajadores de FNM se llevaron tres meses para crear los dibujos y otros tres meses con 23 días para ejecutar las obras de construcción del mencionado trenecito.

En el grupo de planos relativos al tren escénico se anotan los datos generales de la locomotora de vapor NR-1 tipo Hudson [4-6-4] que se diseñó, junto con el tender, a un cuarto de su tamaño original.



Datos generales de la locomotora del tren escénico.

Los cochecitos de pasajeros, así como la locomotora, fueron construidos en los Talleres de los Nacionales de México bajo la dirección de Felipe Rubio Jiménez, asesor comisionado por la gerencia general.

La locomotora cuenta con 688 centímetros de largo, incluyendo el tender, y una altura promedio de 135 centímetros. Un peso de 3,500 kilogramos para la máquina y 2,500 para el tender, o sea, que en conjunto pesaban alrededor de 6 toneladas.

En los planos existen dos tipos de coches, uno que denominan como coche de pasajeros, y otro como coche observatorio. Los primeros tienen 297 centímetros de largo y los segundos 325. Ambos tienen una altura de 177.5 centímetros y un peso aproximado de 800 kilogramos. Cada coche cuenta con cuatro asientos

dobles y un techo con estructura de aluminio cubierto con tela ahulada.

En términos generales podemos decir que los coches son de manufactura sencilla, diseñados para transportar ocho personas en recorridos relativamente cortos y de índole recreativa. Los planos de la locomotora de los trenes escénicos son los que ofrecen una valiosa información técnica, debido a que ilustran los componentes principales de las máquinas de vapor de este tipo, tomando en consideración la cuestión del tamaño. Pero los partes importantes de la caldera, el motor y el vehículo de la locomotora de vapor NR-1 tipo Hudson se hallan presentes, sin olvidar otras partes sustanciales como el mecanismo Walschaert, el fogón, el pistón o émbolo, la válvula de distribución,



Especificaciones generales de los coches de pasajeros del tren escénico.

sector, yugo del sector y barra transversal del mecanismo, hasta la farola y campana de la locomotora.⁷

Por los ejemplares de periódicos locales sabemos que dos trenes con locomotoras de este último tipo también fueron obsequiadas por FNM a las ciudades de Saltillo y Monterrey. La mayoría de los planos de estos trenes fueron hechos entre 1969 y 1970.

El diario de Saltillo, Coahuila *El Independiente* da cuenta de cómo a las diez de la mañana del domingo 22 de noviembre de 1970, el representante del presidente de la República, licenciado Manuel Ramos Arizpe; el gerente general de FNM, ingeniero Eufasio Sandoval Rodríguez; el gobernador constitucional del estado, ingeniero Eulalio Gutiérrez Treviño y el presidente municipal, Arturo Berrueto González inauguraron el trenecito infantil de esa ciudad.⁸

He de decir que este evento fue una de los tantos que se desarrollaron durante la gira de trabajo del gerente general de FNM; el más destacado fue la inauguración del complejo de obras que incluyen la terminal de pasajeros, de carga, patios, talleres y pasos a desnivel en la ciudad de Saltillo.

En la nota periodística se señala que el tren escénico prestará sus servicios en la ciudad deportiva Francisco I. Madero y estará a cargo del Instituto de Protección a la Infancia de Coahuila (INPIC). La esposa del gobernador, Margarita Talamás de Gutiérrez Treviño, responsable del INPIC, habló de las alegrías y el placer que experimentará la infancia con este valioso juguete social, donde los niños además de divertirse, encontrarán una serie de experiencias que tendrán siempre presentes.

Algunas fotografías publicadas en *El Heraldo de Saltillo*⁹ dan cuenta de la inauguración del trenecito escénico y en varias de ellas se puede observar una locomotora tipo Hudson a escala. Así mismo mencionan que el recorrido será de 840 metros, alrededor del lago de la ciudad deportiva.

Otro diario de la ciudad de Saltillo, *El Sol del Norte*, también da cuenta de la noticia.¹⁰ Menciona la inaugu-

ración de los recorridos del tren escénico de Saltillo y anota que la locomotora fue bautizada con el número 38, en recuerdo de la locomotora que movió a los trenes revolucionarios a cargo de Vito Banda Ramírez, jefe de los trenes militares de las fuerzas villistas.

En relación con los diez vagones del tren debo comentar que a ellos también se les dieron nombres, pero ahora de coahuilenses destacados durante la Independencia, Reforma y Revolución como son: doctor Jesús Valdés Sánchez, licenciado Gustavo Espinosa Mireles, coronel Roque Sandoval, general Eulalio Gutiérrez, general Victoriano Cepeda, general Andrés S. Viesca, presidente Venustiano Carranza, presidente Francisco I. Madero, licenciado Juan Antonio de la Fuente y general Ignacio Zaragoza.

El mencionado diario cita que la construcción de la locomotora tipo Hudson se llevo catorce meses y que fue el Ingeniero Ramón Barajas quién dirigió los trabajos en el Taller de Pantaco, Distrito Federal. También menciona que intervinieron el señor Leopoldo Díaz y los ingenieros Raúl Salamanca, Mario Torres Jacobi y Hugo Rosas. En la construcción de los 840 metros de vías participó el Ingeniero Benito Canales.

En 1976 llega el tren escénico a Monterrey. *El Porvenir* diario de Monterrey, Nuevo León publica un artículo acerca de que el 13 de marzo el Gobernador doctor Pedro Zorrilla Martínez inaugurará a las 11 horas el Parque Canoas-La Silla, mismo que contará dentro de sus atractivos con el tren escénico. Estuvieron también presentes el gerente general de FNM, Luis Gómez Zepeda, el secretario general del Sindicato ferrocarrilero, Tomás Rangel Perales y el presidente municipal de Monterrey, licenciado Leopoldo González Sáenz.¹¹

El parque fue establecido en terrenos cedidos por la Secretaría de Recursos Hidráulicos y contará con canal navegable con dos embarcaderos, pista de patinaje, campo de golfito, teatro al aire libre, juegos infantiles, entre otras atractivos mas.

Mencionan que el costo aproximado del trenecito fue de un millón de pesos y que la construcción estuvo a cargo del ferrocarrilero jubilado, Felipe Rubio Jiménez. El precio del pasaje será de cinco pesos.

El mismo diario, al siguiente día, publica más información del tren compuesto por una locomotora de vapor a escala, con todo y tender, y vagones que componen el Ferrocarril Escénico Cañón del Huajuco. El

7 Los planos de los trenes escénicos son una referencia importante de la partes componentes de una locomotora de vapor. Se pueden consultar en la Planoteca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias.

8 *El Independiente, Diario de la mañana*. lunes 23 de noviembre de 1970, año 1, núm. 49.

9 *El Heraldo de Saltillo*. Saltillo, Coahuila. lunes, 23 de noviembre de 1970.

10 *El Sol del Norte*. Saltillo, Coahuila. lunes, 23 de noviembre de 1970, año XV, núm. 5393.

11 *El Porvenir, el periódico de la frontera*. Monterrey, Nuevo León, sábado, 13 de marzo de 1976.

número que aparece en la locomotora es el 1975 y corresponde a una tipo Hudson a escala. En una fotografía se observa a don Felipe Rubio como el conductor del también conocido como el Expreso del Huajuco.

La *Tribuna de Monterrey* publicó fotografías del tren escénico, y también de los tripulantes y primeros pasajeros. Ahí se ve como el ferrocarrilero jubilado, Felipe Rubio, recibe un saludo del Gerente general de FNM, Luis Gómez Z., mismo que en una declaración concedida a ese diario menciona que el trenecito fue donado a la niñez regiomontana con máquina, carros, vía y demás instalaciones, y que proporcionarán asesoría técnica para la construcción de la estación.¹²

La *Revista Ferronales* en una nota informativa cita que el ferrocarril escénico fue construido y obsequiado por FNM a la ciudad de Monterrey.¹³

Felipe Rubio Jiménez, constructor de trenecitos

La historia se construye con miles de historias de las personas que tuvieron relación en algún campo de la actividad humana. Sabemos que los ferrocarriles no son la excepción, detrás de las grandes máquinas, carros y furgones encontramos grupos de ferrocarrileros que tuvieron que ver con su diseño, construcción y operación. Hombres que nunca abandonaron el ferrocarril.

Uno de estos trabajadores que dieron gran parte de su vida para que los trenes siguieran caminando fue Felipe Rubio Jiménez, trabajador que se especializó en motores diesel.¹⁴ Reconstruir e interpretar los pasos de una vida es complejo cuando los momentos significativos de la vida de una persona se reflejan poco en fuentes documentales, como sucede con la mayoría de la gente. En estas ocasiones la historia oral es una buena herramienta metodológica para encontrar la significancia de las historias personales en la historia social, por lo que el levantamiento de testimonios orales de las personas que tuvieron contacto

12 *Tribuna de Monterrey*. Monterrey, Nuevo León. domingo, 14 de marzo de 1976.

13 *Revista Ferronales*. abril de 1976. núm. 4, tomo LVI.

14 Agradecemos la ayuda, desinteresada y bien informada, de José Luis Rubio Covarrubias quién supo compartir momentos y documentos significativos de la vida de su padre. El señor Rubio no sólo donó documentos valiosos sino que nos compartió valiosos testimonios de varios pasajes de la vida de Felipe Rubio Jiménez, un hombre del ferrocarril.

con Felipe Rubio brinda una fuente importante para reconstruir e interpretar su participación en la historia del ferrocarril en México.

Poco es lo que se conoce de Felipe Rubio Jiménez en sus primeros años debido a que su relato en esta etapa era escueto, probablemente porque fueron épocas tristes. Pero sabemos que nació en la ciudad de Toluca, estado de México, el 13 de septiembre de 1901, y a la edad de tres años queda huérfano. Unas tías que vendían comida en la estación de Toluca se hacen cargo del niño. Posiblemente, por esos días se dan los primeros acercamientos a los que serían no sólo su fuente de trabajo sino el motor de su vida productiva: los ferrocarriles. Poco sabemos de los momentos difíciles que tuvo que pasar el niño Felipe al saber que no podía contar más con sus padres. Pero por los recuerdos que dejó a su hijo José Luis fueron momentos muy difíciles.

En 1918 se fue a la ciudad de Monterrey, en donde logró entrar como aprendiz a la American Smelting Refining, compañía dedicada a la fundición. Ahí laboró por dos años que fueron de arduo trabajo y aprendizaje, y que rindieron frutos cuando ingresa a Ferrocarriles Nacionales de México como mecánico de tercera en los talleres del sistema el 24 de octubre de 1920.

Pasaron varios años de trabajo, pero llevaderos porque Felipe Rubio cada vez acrecentaba su relación plena con el ferrocarril. En 1943 fue ascendido a empleado de confianza y comisionado a la planta de recuperación de materiales en la ciudad de San Luis Potosí. Tiempo después acepta el cargo de instructor e irse a capacitar a los Estados Unidos. En palabras de su hijo, fueron varios años los que anduvo por allá, y que fueron tiempos difíciles para toda la familia, al principio por la cuestión económica, debido a que el dinero no llegaba a tiempo, y después por la lejanía de uno de los pilares de la familia. Anduvo por talleres de Baltimore, Ohio y Chicago, entre otros, por alrededor de tres años especializándose en motores de locomotoras diesel.

A su regreso lo asignan a las Escuelas diesel de San Luis Potosí y del Valle de México, entre otras más que se estaban conformando al igual que el Instituto de Capacitación Ferrocarrilera, entidad importante en la instrucción de los ferrocarrileros.

Por la década de 1960 es comisionado al Hospital Colonia, principalmente para resolver los problemas

del funcionamiento de las calderas y el aire acondicionado. Por esos años tuvo sus primeros contactos con los trenes escénicos, debido a que fue solicitada su cooperación para la reconstrucción del trenecito de Chapultepec.

En 1964 Felipe Rubio Jiménez contaba con 45 años de servicio en las líneas nacionales y prestaba sus servicios como instructor técnico general de talleres en el Instituto de Capacitación Ferrocarrilera en el Distrito Federal, y además estaba comisionado en el Taller de Conservación del Hospital Colonia.¹⁵ Es en este año cuando el ingeniero Eufrasio Sandoval, gerente general de FNM lo comisiona para que dirija los trabajos encaminados a poner en funcionamiento el tren escénico de la ciudad de Aguascalientes, al que seguiría otros más.

En 1968 obtiene su jubilación, pero a tareas relacionadas con los ferrocarriles no terminaron ahí. Siguió trabajando con los trenes escénicos para las ciudades de Saltillo y Monterrey que se inauguran en 1970 y 1976, respectivamente. Todavía por 1977 le piden su apoyo para construir otros trenecitos para las ciudades de Tlaxcala y Veracruz, empresas que ya no pudo ver culminadas porque fallece el 20 de junio de 1980.

Al repasar la trayectoria de Felipe Rubio Jiménez como ferrocarrilero nos damos cuenta que tuvo una vida laboral larga y productiva. Fue uno de los tantos ferrocarrileros que encaminados por su dedicación al ferrocarril adquirieron los conocimientos y prácticas que llevaron a FNM a ser una gran empresa dedicada a conectar a los habitantes de las distintas regiones de nuestra República.

A manera de Conclusión

La vida de trabajo de Felipe Rubio Jiménez dedicada a los ferrocarriles no sólo tuvo que ver con los llamados trenes escénicos, sus quehaceres cubrieron otros aspectos del mantenimiento de motores y equipos necesarios para la empresa FNM. Decimos lo anterior porqué sus familiares nos hicieron partícipes de varios aspectos interesantes acerca de su inventiva y habilidad para diseñar y fabricar instrumentos y piezas de varios tipos, tanto en el ámbito familiar como en el laboral, de los cuales aún se conservan varios de ellos.

Debido a que encontramos a Felipe Rubio con éstos trenes lúdicos utilizamos el calificativo de constructor de trenecitos, pero queremos dejar claro que Felipe Rubio Jiménez fue un ferrocarrilero que dio su vida llena de dedicación y conocimiento a las distintas tareas que le encomendaron y que en razón a su longevidad laboral fueron muchas.

A partir de la observación y análisis de los documentos donados por su hijo, principalmente de los planos, se percibe una persona que comprendía los aspectos básicos y la dinámica de las locomotoras de vapor, porque en los documentos gráficos se anotan detalles significativos que sólo se realizan con experiencia y conocimiento que dan los años de práctica.

Al escribir las anteriores líneas nos damos cuenta que nos faltó la parte de la vida cotidiana y familiar de Felipe Rubio Jiménez, pero esperamos que en otros momentos lograremos levantar otros testimonios que nos den cuenta de esta faceta de su vida.

Valga este espacio para mencionar que el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias cuenta con un área dedicada a la Historia oral, denominado como **Archivo de la Palabra Jesús García Corona**, que está encaminada al levantamiento, organización y difusión de documentos orales de personas relacionadas con el transporte ferroviario mexicano.

Estoy convencido de que con todo trabajo cerramos unas pequeñas brechas pero abrimos otras, que a veces resultan más grandes, como en este caso en particular no sabemos qué fue de los trenes escénicos, cuáles están funcionando y que fue del personal de FNM que trabajó en este proyecto. Pero vale la pena recordar que delante de los trenes escénicos hubo grupos de trabajadores de FNM que hicieron posible que éstos rodaron por distintas ciudades mexicanas para el disfrute de miles de personas.

15 *El Sol del Centro*. Aguascalientes, Aguascalientes. jueves 1 de octubre de 1964. núm. 6976, año XX.

Restos materiales de antigua zona ferroviaria en la ciudad de Puebla

Jorge Ramón Gómez Pérez.

Presentación

En este escrito se presentan algunos resultados de los trabajos exploratorios que sobre arqueología industrial se realizaron en la antigua zona ferrocarrilera de la ciudad de Puebla. Cabe hacer mención que en ese sitio, desde la segunda parte del siglo XIX, estuvieron en operación las estaciones que inicialmente pertenecieron a los ferrocarriles: Mexicano, Interoceánico y Mexicano del Sur, las cuales posteriormente fueron operadas hasta la década de 1970 por los Ferrocarriles Nacionales de México. Además, en esa misma zona se establecieron pequeñas estaciones ferroviarias, almacenes, bodegas, fábricas y otras instalaciones productivas, comerciales y de servicios vinculados con la vida ferroviaria, de las que también se preservan importantes muestras, que junto con los restos materiales específicamente ferrocarrileros ameritan un riguroso registro y estudio para determinar las características del conjunto y proyectar trabajos encaminados a lograr su preservación.¹

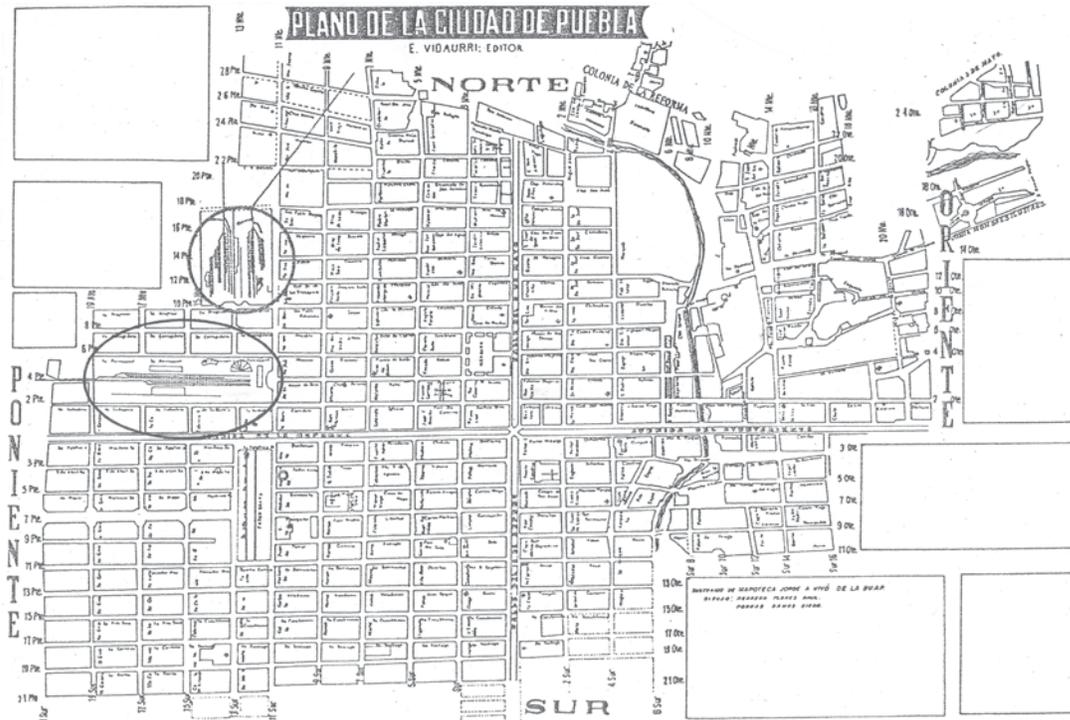
Localización

Las estaciones de los ferrocarriles: Mexicano, Interoceánico y Mexicano del Sur se construyeron en el extremo noroeste de la ciudad de Puebla. Para 1915 estaban dentro del área limitada por las actuales calles 2 y 18 Poniente, la avenida 11 Norte y la calle 17 Norte. Al paso de los años, con el crecimiento demográfico y la urbanización acelerada en los alrededores de la ciudad, estas grandes estaciones terminaron localizándose en la zona céntrica de la ciudad² que, según decreto emitido en 1977,³ se considera Zona de Monumentos Históricos.

1 Un primer conjunto de datos referidos a la antigua zona ferrocarrilera de la ciudad de Puebla puede encontrarse en Jorge Ramón Gómez Pérez, coordinador, “Exploración arqueológica en tres antiguas estaciones ferroviarias de la ciudad de Puebla”, en *Diversidades*, núm. 12. Puebla. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Facultad de Filosofía y Letras, Centro de Estudios de la Ciudad, 2004.

2 Emma Yanes Rizo, *De estación a museo. El Ferrocarril Mexicano en Puebla*. Cuadernillos del Museo, núm. 2. México, Ed. Síntesis / Ferrocarriles Nacionales de México, 1993. pp. 92–93.

3 Plano de delimitación INAH – SEP, 1977.



Antiguo plano de la ciudad de Puebla. En el círculo se identifican las estaciones del Ferrocarril Mexicano del Sur y del Ferrocarril Mexicano y en el óvalo la estación del Ferrocarril Interoceánico.⁴

El Ferrocarril Mexicano y su estación en Puebla

La comunicación por ferrocarril entre la capital de la República y el puerto de Veracruz fue considerada, después de la guerra de Independencia, “la más necesaria para los intereses comerciales”. El 22 de agosto de 1837 se concedió privilegio exclusivo a don Francisco de Arrillaga para la construcción del Ferrocarril de México a Veracruz con un ramal a Puebla, que unos años más tarde quedó sin efecto. Posteriormente, los diversos grupos en el poder decretaron diversas leyes con el propósito de conseguir tan anhelada comunicación.

El 4 de julio de 1857 se concluyó el tramo de vía entre la ciudad de México y la estación Villa de Guadalupe; en 1867 el Ferrocarril Mexicano ya operaba trenes mixtos entre la ciudad de México, Apan y Apizaco; el 7 de septiembre de 1869 se terminó el ramal Apizaco-



Tren en la antigua estación Puebla del Ferrocarril Mexicano, s/f.5.

Puebla, con una longitud de 47 kilómetros, y nueve días más tarde el presidente de la República licenciado Benito Juárez inauguró la estación en Puebla y el servicio directo entre esos centros urbanos.⁶ A partir de ese año las ciudades de México y Puebla, que en aquel tiempo eran las más importantes del país, quedaron comunicadas por vía férrea. La línea troncal México-Veracruz del Ferrocarril Mexicano, con cerca de 424 kilómetros de vía ancha (1 435 m. de distancia entre los rieles), se concluyó en 1873.

5 Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria, Conaculta.

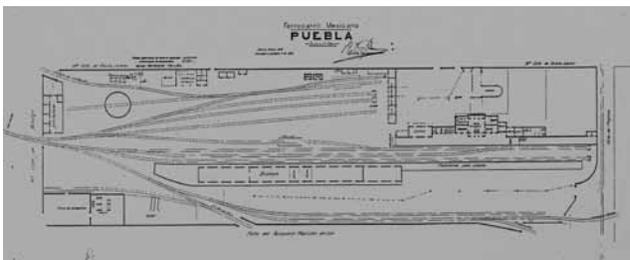
6 Francisco Garma Franco, *Railroads in México. An Illustrated History*, vol I. Denver, Sundance Books, 1985, pp. 15-2.

4 Copia del plano original que se encuentra en la Mapoteca Jorge A. Vivó. Planoteca. CEDIF/ CNPPCF/ Conaculta.



Estación Puebla del antiguo Ferrocarril Mexicano, 1940.⁷

La estación Puebla del Ferrocarril Mexicano quedó ubicada en la calle del Señor de los Trabajos (hoy avenida 11 Norte), frente a la iglesia del mismo nombre. Se consideró en sus orígenes como de segunda clase.



Instalaciones en Puebla del antiguo Ferrocarril Mexicano.⁸

Las instalaciones de este ferrocarril ocuparon una superficie aproximada de 39000 metros cuadrados.⁹ Desde un principio contaron con cableado telegráfico, oficinas para servicio express y correo, bodegas, un taller para reparaciones ligeras y techado para locomotoras y carros.¹⁰ La estación fue construida con mano de obra mexicana de acuerdo con el modelo de las estaciones inglesas, y los materiales que se utilizaron para edificarla fueron: adobe, arena, madera y piedra.¹¹

7 Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, fondo Estaciones, Conaculta.

8 *Plano del Ferrocarril Mexicano*. México, Puebla, mayo de 1914. Fondo Orizaba, Planoteca/ CEDIF/CNPPCF/Conaculta.

9 Idem.

10 Emma Yanes Rizo, *op. cit.*, 21 – 22.

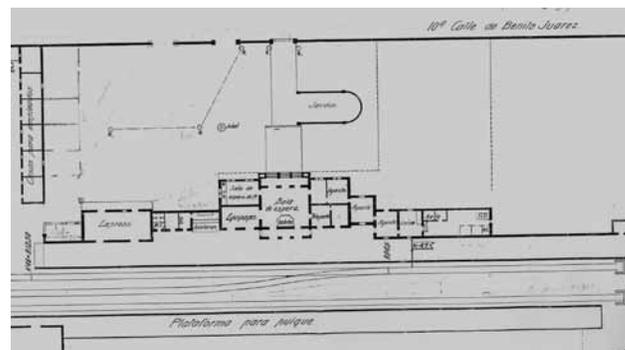
11 *Evaluación arquitectónica, histórica y cultural de estaciones de ferrocarriles mexicanos, cédula de la antigua Estación Puebla del*

Restos materiales de la estación Puebla del Ferrocarril Mexicano

Al realizar las labores de arqueología en las instalaciones del Ferrocarril Mexicano nos encontramos con que la casa de estación, que se considera la más antigua preservada en México¹², así como algunas partes de la antigua barda perimetral se encuentran en buen estado de conservación.

Dichas instalaciones sufrieron, a través del tiempo, diversas transformaciones. En particular la casa de estación tuvo modificaciones importantes que se pueden apreciar claramente mediante la comparación de planos antiguos y modernos.

Si comparamos el plano fechado en 1925¹³ con el que se dibujó en 1869 podremos darnos cuenta de las modificaciones.¹⁴ En el de 1925 se puede observar que a la casa de estación se le construyeron adosamientos: en el lado norte se edificó una bodega de express y otra pequeña habitación, y en el lado sur, una habitación en la que se hallaban baños y servicios sanitarios, los cuales se conservan en la actualidad.¹⁵



Casa de estación Puebla, del antiguo Ferrocarril Mexicano¹⁶

Hoy, el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos es el poseedor de esta bella edificación de austero pero elegante estilo neoclásico, y la utiliza con fines museográficos y de difusión cultural.

Ferrocarril Mexicano, 1994. (documento de circulación interna) Puebla, Ferrocarriles Nacionales de México, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

12 Otras estaciones mexicanas que sabemos fueron construidas antes de 1869 ya no existen en la actualidad.

13 Fragmento del ferrocarril Mexicano, 1914, *op. cit.*

14 *Mexican Railway*. Puebla Branch, Station House. México, 1869. Planoteca, CEDIF/CNPPCF/Conaculta.

15 Ferrocarriles Nacionales de México, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1994, *op. cit.*

16 Ferrocarril Mexicano, *Puebla*, México, mayo de 1914, plano revisado en octubre de 1925.

El Ferrocarril Interoceánico y su estación en Puebla

En 1888 se celebró en Londres el contrato de venta de la Compañía del Ferrocarril Interoceánico de Acapulco, Morelos, México, Irolo y Veracruz que se constituyó con la adquisición de varios pequeños ferrocarriles de vía angosta (de 0.914 metros de distancia entre los rieles de la vía). La venta se realizó a favor de la Compañía inglesa Interoceanic Railway of México (Acapulco y Veracruz) Limited.¹⁷



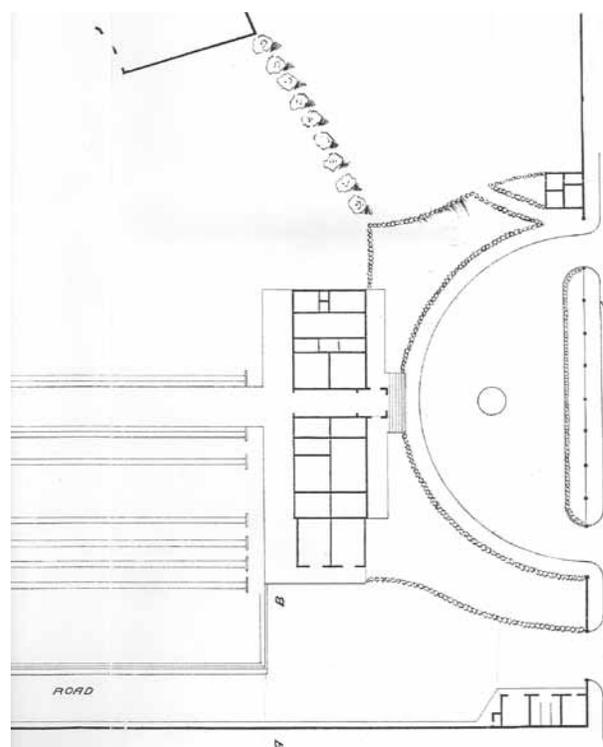
Estación Puebla del Ferrocarril Interoceánico, incendiada en 1914, cuando los carrancistas tuvieron que abandonar temporalmente la ciudad, al aproximarse las fuerzas zapatistas.¹⁸

La construcción de la estación del Ferrocarril Interoceánico, modificó completamente el paisaje urbano de la ciudad de Puebla, ya que se ubicó en la Calle Cuarta del Ferrocarril, y “generó diferentes expectativas en la población: ofreció fuentes de empleo, creó sociabilidades al absorber gente que llegaba de diferentes lugares del país y también modificó el ritmo de vida, al cambiar la medida del tiempo y la distancia”.¹⁹

17 María Teresa Huerta, “Empresarios y ferrocarriles en Morelos (1875-1900)” en: *Siglo XIX*, Cuadernos de Historia, número 14, año V, México, enero-abril de 1986, pp. 79 – 80.

18 Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Centro de Documentación e Información Ferroviaria, CNCA

19 Gloria Tirado, Villegas, *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico, Puebla en el Porfiriato*, tesis de doctorado en Historia de México. México, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, División de Estudios de Postgrado, 1997, p.8.



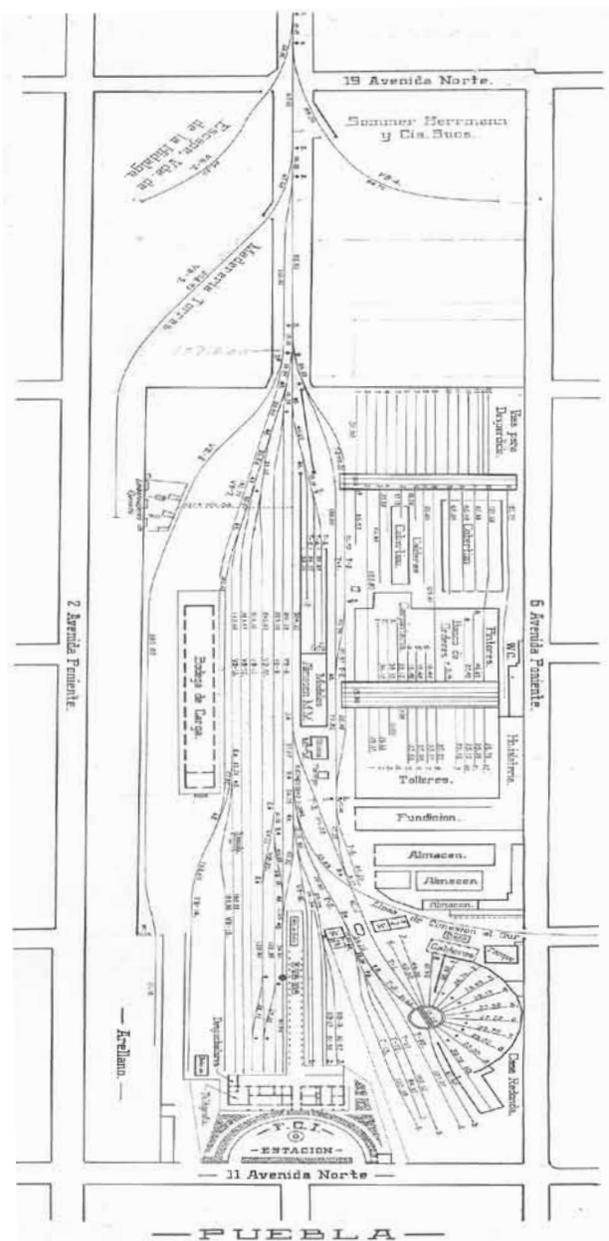
Andenes, planta de la casa de estación y rotonda frontal del Ferrocarril Interoceánico en la ciudad de Puebla²⁰

La construcción de la estación se inició en 1896 y concluyó un año después. En los trabajos se afectaron algunas calles que formaron parte del antiguo Barrio de San Miguel.²¹

Las instalaciones del Ferrocarril Interoceánico en Puebla ocuparon cerca de 80 000 metros cuadrados; superaban en dimensiones y complejidad a las del Ferrocarril Mexicano y a las del Ferrocarril Mexicano del Sur en esta misma ciudad. Contaban con edificaciones para dar el servicio de carga y pasaje, y con talleres con capacidad para reparar e incluso construir equipo ferroviario complejo. Estaban limitadas: al este, por las calles 2ª y 3ª de Juárez (actualmente 1ª. avenida 11 Norte) donde se encontraba la entrada para pasajeros, al oeste, por la que hoy es la calle 19 Norte, al sur por las calles 1ª, 2ª, 3ª y 4ª de industria (hoy 2 Poniente), y al norte por la 1ª, 2ª, 3ª y 4ª calles del Ferrocarril, (hoy Avenida 6 Poniente).

20 Interoceanic Railway, *Plan of road to Goods Shed, Puebla, Mexico*, 10-18-97.

21 Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Subdirección de Museología, información sobre las estaciones, utilizada en la exposición de planos de estaciones desaparecidas. Puebla, octubre de 1994, (documento de circulación interna), p. 4.



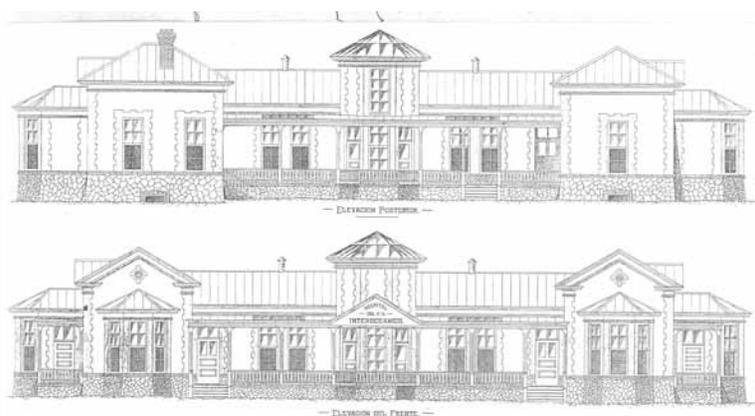
Instalaciones del Ferrocarril Interoceánico en la ciudad de Puebla²²

El complejo ferroviario del Interoceánico en Puebla contaba para 1929 con las siguientes instalaciones: casa de estación y casa redonda; tanque, baño, almacén grande, almacén pequeño, fundición, talleres de hojalatería, pintura y carpintería, banco de órdenes, cobertizos, calderas, vías para desperdicio, embarcadero de ganado, bodega de carga, almacén de modelos para fundición, oficina, casa del jefe de patio, ofi-

²² Plano de la "Estación terminal de Puebla". Puebla, Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril Interoceánico, División de Puebla, Distrito de San Lorenzo, diciembre 24 de 1929.

cina de despachadores, almacén de baterías y oficina de telégrafo.²³

Además, de estas instalaciones la empresa del Interoceánico construyó, por allá de 1897, un hospital al que también se le conoció como "hospital inglés", el cual se localizó en la calle de Faros (actualmente calle 21 Norte entre la 4 y 6 Poniente). Fue el único hospital ferrocarrilero que se edificó en la ciudad de Puebla para la atención del gremio; dio servicio a los trabajadores del Interoceánico y luego a los de Ferrocarriles Nacionales de México, hasta el año de 1965 cuando se demolió para dar paso a la avenida Diagonal Defensores de la República.



Fachadas del hospital del Ferrocarril Interoceánico en la ciudad de Puebla.²⁴

Restos materiales de la estación Puebla del Ferrocarril Interoceánico

La antigua estación Puebla del Ferrocarril Interoceánico cerró sus puertas definitivamente el 31 de enero de 1974. El crecimiento de la mancha urbana y el peligro que para la población implicaba el tránsito de trenes dentro de la ciudad llevó a las autoridades de Ferrocarriles Nacionales de México a construir una estación terminal en las afueras de la ciudad, la cual se localizó en las calles 80 Poniente y 9 Norte. En 1954 se puso en operación y el servicio de carga que se prestaba en la estación del Interoceánico se trasladó para allá. Fue hasta 1974 cuando las autoridades de FNM el traslado de los servicios de pasajeros a la estación terminal, así

²³ *Idem.*

²⁴ "Plano del edificio del Hospital del Ferrocarril Interoceánico de Puebla." Puebla, Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril Interoceánico, División de Puebla, diciembre 30 de 1931.

como la demolición de la casa de estación y la mayoría de sus instalaciones.²⁵

Ahora bien, durante el recorrido que se realizó por la zona se identificaron los siguientes restos materiales de lo que fue esa gran estación ferroviaria: una bodega de carga y dos secciones de la barda perimetral.

a. La bodega de carga

La bodega de carga se localizó en la Calle 15 Norte, entre las calles 2 y 4 Poniente. Hoy día, todavía es posible observar cómo este espacio fue cortado en dos partes cuando se abrió la Calle 15 Norte, en el año de 1974, para la circulación de tránsito peatonal y vehicular.

Esta bodega medía aproximadamente 116 metros de largo por diez metros de ancho, su techo era de dos aguas y los muros de ladrillo rojo, además contaba con un andén que servía para realizar labores de carga y descarga de vagones.

b. Barda 1

Esta barda se localizó en la Calle 6 Poniente, entre la Avenida 11 Norte y la Calle 13 Norte, frente a la estación de autobuses Puebla-Cholula. Se construyó con piedra, tabique y adobe, y medía 3 metros de altura y 38 metros de largo. Durante el recorrido se pudo observar que había puertas y algunas ventanas minúsculas que fueron tapiadas. Fue demolida en 2008.

c. Barda 2

La barda 2 se ubica en la Calle 6 Poniente, entre las calles 13 y 15 Norte. Es de piedra volcánica negra, canteada a cincel y en la parte superior tiene un adosamiento de ladrillo rojo. Mide seis metros de alto y 67 metros de largo.

Al momento de realizar el levantamiento se pudieron observar, a que a lo largo de la barda, dos ventanas de aproximadamente tres metros de largo por dos metros de ancho, las cuales tienen barrotes metálicos oxidados por la lluvia y la intemperie y se encuentran donde estuvo el taller de hojalatería del Ferrocarril Interoceánico.



El Ferrocarril Mexicano del Sur y su estación en Puebla



Casa de estación Puebla del Ferrocarril Mexicano del Sur, s/f.²⁶

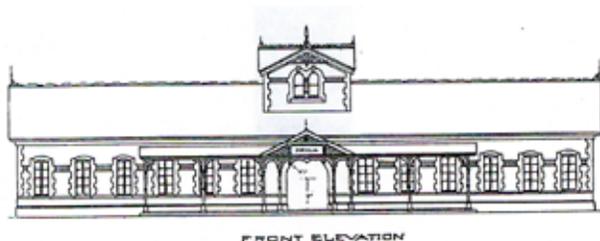
Por decreto del 21 de abril de 1886 se autorizó al general Luis Mier, representante del gobierno del estado de Oaxaca, la construcción de un ferrocarril entre la ciudad de Tehuacán a Oaxaca. Dos años más tarde, por ley del 21 de abril de 1888, se extendió la facultad de construir la línea hasta Tehuantepec por una parte y por la otra hasta Puebla. Posteriormente se expidió un nuevo decreto, con fecha 27 de mayo de 1889, en

²⁵ Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Subdirección de Museología, *op. cit.*, p.2

²⁶ Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, CNPPLF, Conaculta.

el que se aprobaron nuevas modificaciones a la concesión que anteriormente había sido entregada a los ingleses Read y Cambell, en virtud del traspaso hecho a su favor por la primitiva empresa ante la falta de recursos económicos. Así Read y Cambell formaron la compañía del Ferrocarril Mexicano del Sur.²⁷

En 1892, el presidente de la República Porfirio Díaz puso en funcionamiento al público, en la ciudad de Puebla, la estación para pasajeros, carga y express del Ferrocarril Mexicano del Sur, cuya vía angosta (de 0.914 m. de distancia entre los rieles de la vía), atravesó los estados de: Puebla y Oaxaca.²⁸



Casa de estación Puebla del antiguo Ferrocarril Mexicano del Sur²⁹

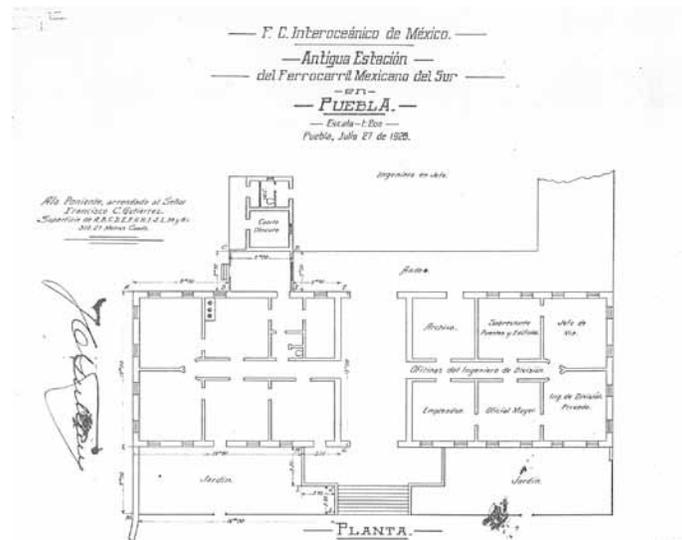
La línea partía de la estación que se encontraba en la ciudad de Puebla, pasaba por los distritos poblados de Tecali, Tepeaca, Tecamachalco y Tehuacán. En el Estado de Oaxaca atravesaba por los distritos de Teotitlán, Cuicatlán, Nochistlán y ETLA hasta llegar a la ciudad de Oaxaca. En 1894, la línea contaba con un total de 28 estaciones.³⁰

27 Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal, desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*. México, Imp. de F. de Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1895, pp.54- 55.

28 Para mayor información ver: De Cardona S. Adalberto, *De México a Chicago y Nueva York, guía para el viajero en la que se describen las principales ciudades y ferrocarriles de México y los Estados Unidos del Norte*. Nueva York, Imprenta de Moss Engraving Co., 1893, p. 572; Alfredo Nieves Medina, "Los ferrocarriles en la ciudad de Puebla", en: *Boletín Documental*, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, núm. 7, Puebla, primavera 2001, pp. 14-15; Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Subdirección de Museología., *op. cit.*

29 Plano Mexican Southern Railway, *Passenger Station Puebla*. México, 1890. Planoteca/ CEDIF/CNPPCF/Conaculta.

30 Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *op. cit.*, p. 141



Planta de la casa de estación Puebla del Ferrocarril Mexicano del Sur³¹

De acuerdo a un plano que data del 8 de abril de 1914, el predio de la estación Puebla del Mexicano del Sur tenía aproximadamente 59 000 metros cuadrados; contaba con los siguientes inmuebles: casa de estación, almacén, bodega, cobertizos, báscula, tanques de agua y combustible, cenicero, arenero, cocheras, calderas, casa de máquinas y talleres de herrería, pintura, carpintería y torno.³²

Restos materiales de la Estación Puebla del Ferrocarril Mexicano del Sur

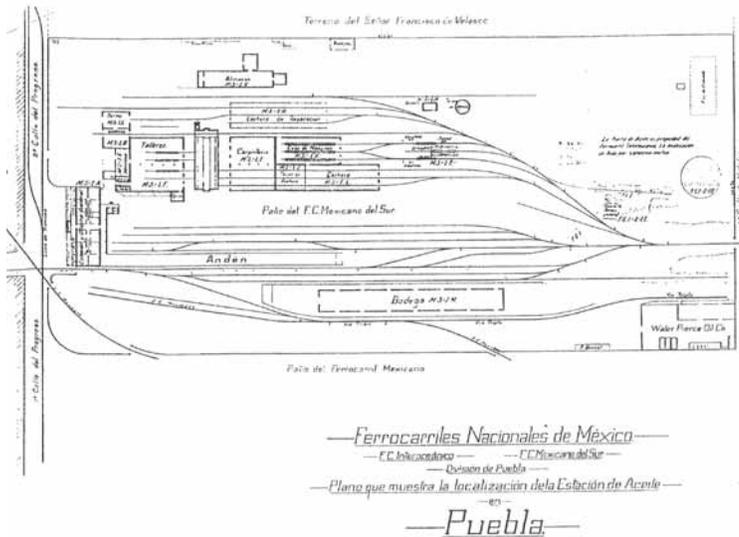
De esta estación se han identificado, sobre el terreno, los restos materiales que se anotan a continuación: casa de la superintendencia, secciones de la barda perimetral, columnas o pilares y un montículo.

a. Casa de la Superintendencia

Este inmueble se localiza en el extremo oeste del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, al parecer fue parte de un almacén. Mide aproximadamente 8 metros de ancho y 28 metros de largo, una sección se encuentra en estado de conservación regular y otra está en ruinas. Al parecer esta construcción data de finales del siglo XIX. El edificio es de estilo inglés, de un solo nivel y se construyó con muros de piedra y techo de lámina; tiene tres ventanas con protección de fierro

31 Ferrocarril Interoceánico de México, Antigua estación del Ferrocarril Mexicano del Sur en Puebla. Puebla, julio 27 de 1928.

32 Ferrocarriles Nacionales de México, División de Puebla, F. C. Interoceánico, F.C Mexicano del Sur, *op. cit.*



Instalaciones del Ferrocarril Mexicano del Sur en la ciudad de Puebla³³

y marcos de madera y una puerta en su lado este. En el lado oeste del edificio se observan dos puertas que fueron tapiadas. Los factores que alteran su conservación son naturales y sociales pues no se le da el mantenimiento que amerita y actualmente es utilizado como casa-habitación por personas que, sin ser propietarios, se posesionaron del inmueble. No obstante desde los jardines del Museo se puede apreciar su antigüedad y belleza.

b. Columnas o pilares y secciones de la barda perimetral

Se observan dos pares de columnas o pilares, cada uno de aproximadamente 3.50 metros de alto y 1.40 metro de ancho. Se construyeron con piedra y están separados, uno de otro, por 4.30 metros. Se localizan sobre la Calle 10 Poniente, casi esquina con la calle 13 Norte, en las cercanías de la entrada del lado sur al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Estos pilares formaron parte de la antigua barda perimetral de la estación de Ferrocarril Mexicano del Sur. Hacia la esquina noroeste del Museo, al igual que en su lado sur, se localizan secciones de la antigua barda perimetral de las antiguas instalaciones ferroviarias, en las cuales predomina, como material de construcción, el adobe.

c. Montículo

Se dice que son las ruinas de una bodega que fue demolida en la década de 1960. Es un montículo de aproximadamente 25 metros de largo, 16 metros de

33 Ferrocarriles Nacionales de México, División de Puebla, F.C. Interoceánico, F. C. Mexicano el Sur. Plano que muestra la localización de la estación de aceite en Puebla, México, octubre 30 de 1911, revisado en abril 8 de 1914.

ancho y 1 metro de altura; se localiza en los jardines del museo, en la 1ª sección, en las proximidades de la entrada de la Calle 14 Poniente. Mediante una primera exploración, sólo pudimos ver muros o cimientos de piedra que emergen hasta la superficie.

El entorno de las grandes estaciones

La antigua zona ferrocarrilera de la ciudad de Puebla no se formó únicamente con las tres grandes estaciones descritas. También se edificaron otros inmuebles que albergaron los servicios urbanos. A partir de 1871 se estableció un sistema de tranvías llamado Ferrocarril Urbano y para 1890 se estrenó otro similar al cual se le denominó Ferrocarril Industrial. Ambos tenían sus estaciones hacia el lado sur de la antigua estación del Ferrocarril Mexicano y de la plazoleta del Señor de los Trabajos. Además, se edificó una estación que sirvió al Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan, la cual está reutilizada, ya con múltiples intervenciones arquitectónicas, por la Compañía de Luz y Fuerza del Centro. Se ubica en la esquina formada por la actual avenida 11 Norte y la calle 10 Poniente.³⁴

Cabe señalar que con la llegada de los grandes ferrocarriles los terrenos agrícolas ubicados a las orillas de la ciudad se transformaron en la puerta de entrada a ella. Algunos terrenos se fraccionaron y fueron ocupados por naves industriales, almacenes, bodegas, casas habitación para trabajadores ferrocarrileros, fondas, pulquerías, cantinas, casas de huéspedes, hoteles, posadas y otros inmuebles.

Fue entonces cuando las empresas, industrias y comercios tuvieron una importante presencia en esta zona.³⁵ En una primera exploración de superficie se han podido identificar una multitud de antiguas fábricas, almacenes y bodegas cuya asociación con los ferrocarriles es evidente. Algunas de esas fabricas aún están en funcionando y otras más están en estado ruinoso.

Conclusión

La gran importancia que tuvo la antigua zona ferrocarrilera de la ciudad de Puebla es incuestionable. Aunque en México se establecieron más de 2 700 esta-

34 Hugo Leicht., *Las calles de Puebla*. Puebla, Comisión de Promoción Cultural del Gobierno del Estado de Puebla, 1967, p.137.

35 Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril Interoceánico, División de Puebla, Distrito de San Lorenzo. Estación Terminal de Puebla (plano). Puebla, diciembre 24 de 1929.

ciones ferroviarias³⁶, muchas de ellas fueron simples lugares señalados para realizar, de manera eventual y rápida, el acenso y descenso de carga y pasajeros. Otras muchas tan solo contaban con un “escape” o vía adicional dispuesto para realizar el “alcance” o cruce de trenes que por una sola vía, se movían en direcciones contrarias. Poco más de un millar de estaciones tenían una “casa de estación”, edificación frecuentemente dispuesta con oficinas para el jefe de estación y el telegrafista; bodega de carga y sala de espera para ser usada por los pasajeros. Pero solo algunas estaciones contaron además, con talleres, almacenes, bodegas, patios y otras instalaciones especializadas. Entre estas últimas se encuentran las tres que aquí se han descrito detalladamente, por lo que bien pueden contarse entre las estaciones mexicanas más sobresalientes de los siglos XIX y XX.

La antigua zona ferrocarrilera de la ciudad de Puebla, uno de los centros ferroviarios más complejos de la República mexicana, está vinculada a la historia regional y de toda la nación pues las enormes estaciones que ahí funcionaron, contribuyeron de manera destacada al desarrollo económico y social, además de que fueron escenario del enfrentamiento de diferentes facciones durante la guerra revolucionaria de 1910.³⁷

En esta antigua zona ferrocarrilera, de la que hoy queda una multitud de restos materiales, se pueden encontrar por lo menos tres clases de inmuebles de gran valor histórico cultural y artístico.

36 En 1994 se concluyó, con la participación del autor de este artículo, un censo general de estaciones de los Ferrocarriles Nacionales de México, por el cual se registro un total de 2721 estaciones. Sobre esto véase: Sergio Ortiz Hernán *et. al.*, De las estaciones. México. Secretaría de Comunicaciones y Transportes / Ferrocarriles Nacionales de México / Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1995, p. 50.

37 El 16 de diciembre de 1914 los carrancistas que huían de los convencionalistas rumbo a la capital incendiaron la estación del Ferrocarril Interoceánico para obstruir el paso a las fuerzas de la Convención. Ese mismo día los zapatistas atacaron la capital angelopolitana derrotando a los generales Francisco Coss, Salvador Alvarado, Gabriel Gabina y otros más. En la toma, los patios del Ferrocarril Mexicano fueron parcialmente destruidos. Del 16 de diciembre de 1914 al 5 de enero de 1915 se hizo cargo del gobierno del estado el coronel Francisco Salgado; este último día los zapatistas fueron desalojados de la capital angelopolitana por las fuerzas del general Álvaro Obregón. Yanes, *op. cit.*, p. 71-72.

1. Inmuebles que deben ser preservados por determinación de la Ley Federal de Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas, por construirse durante la segunda mitad del siglo XIX y destinarse al servicio público, tal como sucede con la casa de estación del Ferrocarril Mexicano.

2. Inmuebles que formaron parte de las antiguas instalaciones ferroviarias pero que fueron construidas después del año 1900.

3. Obras civiles relevantes de carácter privado, tales como: almacenes, bodegas, fábricas, y otras edificaciones que también formaron parte de este antiguo conjunto ferroviario poblano.³⁸

Todos estos inmuebles son representativos de la arquitectura mexicana generada a partir de la Revolución industrial, lo que se manifiesta por su diseño arquitectónico, función, materiales y técnicas de construcción.

Es claro, que si se realizan estudios de arqueología industrial en la zona descrita se podrán encontrar nuevos datos que contribuirán a una mejor comprensión de la historia y la cultura gestada en torno a los ferrocarriles mexicanos. Por lo antes expuesto, resultará muy pertinente que las autoridades federales, estatales y municipales correspondientes, desarrollen labores de estudio y preservación de esta antigua zona de monumentos históricos y artísticos y establezcan una reglamentación referida al estilo de las nuevas construcciones que se levanten en la zona, como una contribución para preservar y recrear la memoria histórica vinculada a este lugar de tan alto valor patrimonial.

38 Instituto Nacional de Antropología e Historia. Ley Federal sobre Monumentos y Zonas arqueológicas Artísticas e Históricas -- Reglamento de la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas -- Acuerdos, INAH, México, 1995, p.16.

Jumo Negro¹

Jesús David Jaquez

Erase don Norberto de la Llama un ranchero chapado totalmente a la antigua, tal un Quijote de la Mancha, seco, enjuto como el célebre personaje, pero sin idealismo ni caballerías andantes.

Aferrado a lo tradicional, lo mismo que fuese bueno o que fuese malo, nada ni nadie lo hacía tolerar el progreso, los inventos, la vida moderna. En su casa, por esa misma “razón de sinrazón”, no había ni electricidad siquiera, porque todas eran cosas del diablo.

Hacendado de la vieja cepa, de aquella casta de señores de la época porfiriana, cultivaba sus tierras de una mediana propiedad rural allá por los rumbos del Bajío. Su tierra era su amor; en realidad y muy para sus adentros, la amaba acaso más que a su mujer y a sus hijos. Estos últimos, según sus muy secretos pensares, no eran sino auxiliares que Dios le había dado como ayudantes en sus labores campiranas de las cuales y para las cuales vivía completamente.

En su ideología antañona había sin embargo, una excepción, una sola: lo que se refiriera al mejor modo de cultivar su hacienda rica en cosechas de trigo, maíz, frijol, etcétera. Si llegaba a saber de algo nuevo en materia de surcos y siembras, eso sí le interesaba y lo aceptaba con gusto, casi con gozo.

Un día, el viejo y huesudo ranchero regresaba del pueblo, acompañado de su caporal, habiendo ido a encargar a un comerciante en aperos y cosas de campo, unos arados de disco y unas cultivadoras o sembradoras (que en esto los historiadores locales no se han puesto de acuerdo, aunque el caso es menudo por demás. Regresaba contento de haber hecho el encargo de aquellas novedades apenas conocidas hacia los finales del siglo pasado. Pero como nunca en este mundo hubo felicidad cumplida, venía el viejo hombre de campo algo escamado por las noticias que allá recabó acerca del tren; esa cosa extraña y apenas creíble, que decía, estaba ya cruzando por el estado de Guanajuato y que era realmente asombroso.

Y lo peor del caso era que para regresar al rancho, debido a que se supo en el pueblo de una crecida sería del río que había en el camino de la hacienda al pueblo, tuvo el recio de Norberto de la Llama, qué hacer con su carricoche un rodeo en el que ¡oh

1 Cuento tomado de *Revista Ferronales*. t. LIV, número, 10, octubre de 1974, pp. 22-24.

maldición! Tenía que cruzar por la vía de esa cosa que acababa de saber en el pueblo: el ferrocarril.

-Buen, pensó don Norberto, al cabo una "vía" de ferrocarril no es esa cosa maldita, será un camino cualquiera, aunque algo mejor arreglado. Juan, vámonos a casa y ten cuidado cuando lleguemos a la vía esa del tal ferrocarril, ese maldito "jumo negro" que lo diablos se lleven ahora mismo.

Cuando llegaron al camino donde, según le dijeron, pasaba el tren, se hallaron con dos hileras de gruesos fierros tendidos a lo largo sobre unos maderos puestos debajo, uno tras otro. Los caballos azotados por Juan, se esforzaron por pasar, jalando el carricoche de don Norberto, pero sus esfuerzos eran inútiles, a pesar de los fuetazos y los silbidos agudos del cochero. La cosa se ponía fea, cuando de pronto, allá en la lejanía, se oyó un silbido largo, largo, fuerte como si se acercara veloz, y de pronto asomo una cabezota inmensa, negra, que echaba chispas, que echaba lumbre por debajo, que echaba el odiado "jumo negro" que don Norberto había divisado alguna vez desde la azotea de su casa y contra el cual había levantado iracundos puños, lanzando maldiciones.

Y, ni modo, la cosota aquella negra y bufadora llegó y arremetió contra el carricoche por la parte trasera que aún no había pasado, y la destrozó, en el momento que el maquinista detenía su enorme locomotora que arrojaba columnas de "jumo negro". El encuentro fue terrible, ni decir.

Tres meses después, ya pasado el susto y reparado el cochecito de caballos, y mientras el odio de don Norberto crecía contra el maldito "jumo negro", aborto del infierno, un día llegó a la casa grande de la hacienda, un aviso de que al día siguiente le llegarían a don Norberto sus arados de disco y sus cultivadoras, ¡por ferrocarril!... por express. ¿Qué sería eso?, y serían desembarcadas en la estación nueva de ferrocarriles, distante tres kilómetros del rancho.

Don Norberto, gozoso y rencoroso a un tiempo, partió con su carricoche hacia la tal estación, a recoger sus implementos rurales que iban a llegar por el tren de medio día, en el tren de México. De pronto apareció, a la vuelta de un recodo del polvoriento camino, la flamante estación del ferrocarril. Y frente a ella, ¡horror! Estaba el tren parado, tranquilo, resoplando la locomotora y con un alegre sube y baja de pasajeros, valijas postales, paquetes, etcétera.

Y luego, del carro express fueron saliendo unas cosas pintadas de rojo y con hierros relucientes... ¡los implementos modernos encargados por don Norberto semanas antes! Flamantes, preciosos, impecables, fueron bajando y los depositaron, muy etiquetados, en el andén de la estación, mientras el monstruo, apaciguado, resollaba tranquilo allá adelante.

Don Norberto contempló sus herramientas, las acarició, (por poco las besa) y, levantando los ojos hacia el tren, hacia el carro express que se las había traído, se quitó el sombrero, lo lanzó al aire y con voz ronca, emocionada, exclamó a grito abierto: ¡Maldito "jumo negro"!, te perdono. ¡Viva el tren!

Un mundo mensajero.

Cuando había locomotoras de vapor

Omar Ghoezin¹

La quietud y la obscuridad de la noche en Empalme Escobedo, es alterada sin misericordia por el resoplar de las máquinas de patio que forman trenes para despacharlos a San Luis, Acámbaro o México; silbatos largos, silbatos cortos, voces de mando y palabrotas, hacen una extraña algarabía, muy peculiar en las terminales ferrocarrileras.

En el cuarto número cinco del hotel donde duermen las tripulaciones de los trenes cargueros, el llamador daba imperiosos toquidos en la puerta, y gritó más que dijo: - “La llamada para las dos treinta con un directo al sur”-, en esta forma alteró también la paz en los pasillos del hotel.

-“Ya voy”, contestó desde adentro alguien que empezó a desperezarse, y se levantó de la cama amodorrado para firmar el libro de llamadas: era el maquinista Teófilo Saldaña Vite energético, que al caminar zarandeaba su gruesa humanidad enfundada en su inconfundible traje de mezclilla de legítimo corte americano, con su gorra a rayas cuidadosamente almidonada, y cuando platicaba sus pintorescas anécdotas que había acumulado en sus largos años de trabajo, con sorna y en forma despectiva, decía que aún no conocía el miedo, y que estaba acostumbrado a velar muertos con cabeza de cerillo, y los cuentos y leyendas de espantos, fantasmas o desaparecidos, no eran más que ideas torcidas de mentes ignorantes y ociosas que no tenían en que ocuparse.

Cuando el tren carguero compuesto de cincuenta y nueve carros estuvo listo, la locomotora 1509, estaba impaciente por sentir la férrea mano de don Teófilo, que al abrir el regulador de vapor, la haría moverse hacia el Sur rumbo a la ciudad de los palacios.

La 1509, con su mole de acero, parecía sentir el cariño casi paternal que el viejo maquinista le profesaba, porque tal vez, había escuchado muchas veces a don Teófilo, afirmar “que la amaba más que a su propia vida”. “Todo lo que tengo, esta negra me lo ha dado y cuando la abandono al final de mi jornada, siento con amargura que no soy nadie”, decía con tristeza.

Cuando se dio la vía libre y la autorización para salir, dijo don Teófilo a su fogonero:

-¿No te falta nada pancho?

- No, señor todo está en orden – contestó éste, y tras dos sonoros silbatazos, el largo convoy empezó a moverse remolcado por la 1509 que airosamente daba furiosos resoplidos y entre alegres campaneos comenzó a rodar hacia el sur. Bien pronto corría vertiginosamente como una enorme serpiente huyendo de la noche.

Eran las tres de la madrugada. El maquinista y el fogonero, sentados en sus respectivos lugares, y a la mortecina luz de la cabina, con el pertinaz relampagueo de la

¹ Este cuento fue seleccionado en el concurso al que convocó la Revista Ferronales en el año de 1974. No se anota el nombre del autor sólo está registrado su seudónimo.

lumbre que pugnaba por salirse del fogón de la caldera, parecían dos fantasmas cabalgando un monstruo salido del infierno.

-De no haber sido ferrocarrilero hubiera sido ferroviario- decía festivo el fogonero Francisco Berlanga, un tipo flaco y estirado, ágil en sus movimientos, reposado en su carácter, con sus ojos hundidos con grandes orejas, que al caminar dejaba atrás a todos: parecía un avestruz dando zancadas.

Se había acoplado con don Teófilo y llevaba varios años, asignado a los trenes cargueros en la ruta México a Escobedo. Así pues, compartía con el viejo maquinista la satisfacción de adorar a la 1509 como si fuera su novia, y pagaba de su bolsillo a los “colillas” para que a fuerza de talladas y sobadas, anduviera reluciente y hermosamente limpia. De esto se sentía orgulloso y alimentaba en su interior la idea de hacerse maquinista, y en ocasiones hablaba consigo mismo o dirigiéndose a la mole de acero que parecía oírlo: - “No pierdo las esperanzas de manejar algún día, luego que a don Teófilo lo mande a la chatarra, jubilado”.

El directo Sur llegó a Mariscal y se detuvo librando la vía principal del ferrocarril central. En esa época no se conocía el sistema de Control de Tráfico Centralizado, “CTC”, y por eso de ahí a la Griega, las dos troncales – Central y Nacional_, se juntan y el tráfico al Sur y Norte, se desplaza en una sola vía, manejándose a base de órdenes forma 31. Este procedimiento era en aquella época delicado y peligroso, en donde un descuido, una confusión, una mala interpretación o un olvido, podría provocar percances de grandes consecuencias. Por esto don Teófilo, prendiendo la luz de la cabina dijo a su fogonero:

-A ver, Pancho, vamos a checar los trenes –y hojeando su horario consultó la hora en su reloj de oro que colgaba de su cadena.

El convoy siguió al Sur y después de pasar Las Adjuntas, Querétaro, Hércules y la Cañada, llegaron a La Griega, donde nuevamente se apartan las dos troncales. Habían pasado ya el “Nudo Gordiano” como decían los viejos trenistas. Había un respiro, porque ahí se aliviaba un poco la alteración de nervios, había que “capotear” 20 trenes regulares, aparte de los extras que en número de 8 a 10 en un tramo de vía sencilla de 34 kilómetros y en terreno accidentado se movían en ambas direcciones en 24 horas; por esto decían que de “La Griega” al sur todo era Cuautitlán.

El extra 1509 Sur, después de recibir órdenes siguió su trepidante carrera jalando su hermoso rosario de 59 carros. Ahora llevaba una máquina ayudadora que le habían acoplado en Querétaro.

Maquinalmente Pancho tomó el embudo y arenó tres veces los fluses de la caldera. La 1509, retando al cielo, expulsó tres bocanadas de humo negro que poco a poco fue desintegrándose en la tenue luz del amanecer: eran las seis de la mañana.

Teófilo Saldaña se arrellanó en su asiento, y un poco aligerado de preocupaciones se dispuso a devorar kilómetros. A corta distancia lo seguía el número 6, rápido de Guadalajara, y por delante el número 1 a Laredo, que había que encontrarlo hasta donde permitiera el reloj. Pero esto no era problema, también la 1509 tenía ruedas y sabía correr y airosamente seguía la ruta que le trazaban las paralelas de acero.

Después de dominar la ligera pendiente, estaba a la vista la estación de Viborillas y de pronto, en una forma desesperada y dando rápidos y enloquecidos aletazos, una enorme mariposa de color negro se adelantó a la cabina y dando tumbos y golpeando la cabeza y la cara de don Teófilo, buscó un sitio donde postrarse.

Aparentemente, no era una de esas mariposas a las que estamos acostumbrados a ver, era un animal monstruosamente negro, con sus alas que parecían hechas de gamuza, cuyos aletazos se oían como los producidos por el aleteo de un gavilán. Dio varias vueltas y se fue a parar precisamente en la parte superior de la ventanilla delantera, enfrente de don Teófilo, que con su vista sobre la vía, tenía que enfrentarse a aquel extraño animal, horriblemente negro, que lo obligaba a agachar la cabeza para no verlo, pues aún cuando aferrado al cristal inmóvil, las alas aterciopeladas de tamaño increíble herían la tranquilidad y el ánimo de Teófilo Saldaña, quien reponiéndose de aquel malestar que le produjo en principio la presencia de la mariposa, dijo a Pancho el fogonero, quien había observado la intromisión de aquella, sin inmutarse:

- Dame la manguera del agua caliente, pero aprisa.

- ¿Que va usted a hacer? – preguntó Pancho, adivinando las intenciones del maquinista que había bajado la visera de su cachucha hasta casi llegar a la nariz.

- Es que tengo enfrente este horrible animal que no me deja ver, y aún cuando va inmóvil, ese color negro de sus enormes alas extendidas me sobrecoge

el ánimo. Bien puede decirse que es el moño enlutado de un muerto.

Teófilo Saldaña aún cuando frecuentemente presumía de no conocer el miedo, sentía que su cuerpo destilaba un ligero sudor, y que algo como si fuera un ente de ultratumba le machacaba el alma.

-No moleste usted a esa mariposa- seguía diciendo el fogonero-. No hace ningún daño, y se negó a darle la manguera del agua caliente, pues con un chorro de ésta hubiera acabado pronto con la mariposa, que como clavada con un alfiler permanecía inmóvil a la vista del viejo maquinista.

Es que me trae corto. – dijo Teófilo_; su presencia delante de mí, me oprime el corazón, me siento nervioso, desesperadamente fuera de mí, con un miedo espantoso, como si me llevara arrastrando a un cadalso. Este animal me vuelve loco.

Así pasaron la estación de la Fuente, que con la señal de órdenes a proceder les daba vía libre, y la 1509 con su interminable traqueteo, hacia pareja con el hermoso amanecer, y con su ligero penacho de humo adornaba aquel paisaje y corría devorando rieles. De haber habido un fotógrafo o un pintor disponible, hubiese tomado una deliciosa estampa para adornar la portada de una revista o el cromo de un calendario.

La negra mariposa seguía inmóvil y Teófilo Saldaña se había encasquetado la gorra encima de los ojos para no verla y desesperadamente acariciaba la idea y la esperanza de que así como había llegado se fuera para no verla más.

Pancho Berlanga con su flema habitual recalcó unas palabras que Teófilo absorbió y que lo hicieron pensar en forma diferente.

-Miré, Teófilo, la madre de usted ya es difunta, y por mi parte soy huérfano desde que era niño. La autora de mis días se fue para no volver jamás. Está enterrada en Salamanca, pero aún muerta hay ocasiones en que la siento junto a mí, que sigue mis pasos, que quiere decirme algo. Yo he escuchado que los seres queridos, aún muertos, su espíritu, en forma de algún animal tratan de acercarse a uno, de estar junto a nosotros, pero claro, como no puede hablar, manifiestan su presencia en varias formas, y ahora precisamente, esa mariposa de apariencia repulsiva, que tanto horror le ha causado, ¿no piensa usted que pueda ser el alma de su madre, o de la mía, que sigue nuestros pasos y amorosamente, en la forma de ese asqueroso animal,

nos quiera hablar, nos quiera hacer caricias, nos vigila para protegernos del peligro, y que posada inmóvil en esa parte de la cabina, sin importarle el traqueteo de la locomotora, el calor, el humo y el ruido, nos observa silenciosa y posiblemente diga para sus adentros: -Aquí va mi hijo, qué callado, qué responsable se ve, cuídalo Dios mío?

La filosofía de Pancho Berlanga hizo mella en el ánimo de Teófilo el viejo maquinista, quien no creía en supercherías y habló para sus adentros: “Este menso puede que diga cosas ciertas”, Yo perdí también a mi madre siendo muy pequeño, pero gracias a los cuidados de mi hermana nunca me sentí huérfano. Ella suplió a mi madre. Su cariño, su amor hacía mí, sus atenciones y cuidados me dieron el cariño de madre, hasta que se casó y nos separamos. Pero ella es por mí, la mamá que Pancho no tuvo – y con la vista puesta sobre las paralelas, veía cómo los rieles se precipitaban contra él; el tren corría hacía el Sur, y aún con cierto recelo, había tomado en cuenta las palabras del fogonero, y bien pronto se olvidó de la mariposa que seguía posada inmóvil arriba de su ventanilla, pero que en el terciopelo negro de sus alas sentía ver varios ojos, que sin parpadear lo observaban callados, monstruosamente fijos y sin vida, y como si clavaran espinas en su espíritu, sintió que algo quería decirle. Fue apenas una sensación pasajera que llegó a su mente como una serie de palabras susurradas al oído, casi imperceptibles. Agitó su cabeza para borrar la impresión causada por sus pensamientos confusos, y siguió con la vista fija en la vía. Al llegar a San Nicolás, se redujo el tonelaje porque ahí empieza la pendiente más fuerte.

Mientras Pancho se dispuso a dar agua y combustible a la locomotora, don Teófilo se bajó para inspeccionar y engrasar la 1509 y sintió un gran alivio, porque dejaría de ver por algunos minutos, a aquel infernal animal que había influido en su ánimo de un modo aterrador, y aún alimentaba en su cerebro la intención de echar un chorro de agua caliente para deshacerse de él y recobrar la tranquilidad, pero las palabras sentenciosas del fogonero Pancho Berlanga, lo obligaban a retirar de su mente las ideas horripilantes, y cosa rara, ya no sentía repugnancia hacía aquella monstruosa mariposa. Cuando se dio la señal de proseguir, y al ocupar nuevamente su asiento, volvió a sentir aquel malestar, porque inmóvil, como si hubiera sido plasmada por el pincel de un pintor, repugnantemen-

te negra, con las enormes alas extendidas, estaba la mariposa, posada en la parte alta de la ventanilla, delante de Teófilo Saldaña, que volvió a sentir la mirada penetrante, silenciosa, inerte que le quemaba el alma.

Tras dos sonoros silbatazos, nuevamente el convoy se puso en marcha, remolcado por las locomotoras que iban a vencer las montañas que tenían enfrente para poder llegar a su destino. Consultó su reloj y comprobó que eran las ocho menos cinco, el sol resplandeciente de un día alegre hizo huir del cerebro de Teófilo, las ideas oscuras y fantasmales que lo habían perseguido durante parte de aquella madrugada. El tren era hermoso rosario de vagones remolcados por dos locomotoras que jadeantes, trepaban las estribaciones de la serranía, y estaban por llegar al túnel de Mercader.

El Túnel Mercader fue hecho a rajatabla; es largo y estrecho de tal modo, que sacando la mano con el brazo extendido, pueden tocarse las paredes cortadas en la vil roca, y los maquinistas y fogoneros tienen que taparse los ojos, nariz y boca con paliacates encimados y con el costal de manta mojado, porque el escape de la locomotora, trabajando a toda potencia, arroja humo y gases de combustión en forma asfixiante, que nadie es capaz de resistir. Había máquinas que en la chimenea se les acomodaba un codo de noventa grados, accionado por un mecanismo desde la cabina, para que el humo y gases fueran arrojados horizontalmente hacia atrás, pero la 1509 no tenía este aditamento.

Tosiendo y ahogándose salieron del túnel, Teófilo Saldaña se quitó el costal mojado de la cara, y pensó inmediatamente que la negra mariposa no había sido capaz de resistir aquella ola de humo, lumbre, asfixia y se había ido, pero no, el animal seguía inmóvil, aferrado a la cabina como una calcomanía. Aquel ambiente que duraba varios minutos los había resistido sin inmutarse.

El convoy siguió su rauda carrera hacia Huichapan, donde debería dar paso al número 6, el rápido de Guadalajara, y cosa rara, el viejo maquinista ya no sentía repulsión hacia la mariposa horriblemente negra que llevaba enfrente. La filosofía y las palabras del fogonero habían calmado su espíritu. Ahora, sin inmutarse veía al animal de fúnebre y aterciopelado color negro, y sentía hacía él un sutil hábito amoroso, compasivo, con unos deseos febriles de acercarse a ella y aca-

riciarla, como un niño cuando busca el regazo de su madre.

Bajo la visera de la gorra del fogonero Pancho, sus ojos hundidos, circundados por grandes ojeras, los observaban con calmado interés, y dijo para sí: "Parece que el viejo Teófilo agarró la onda".

El pesado convoy trepó fatigosamente la pendiente que marcan límite a los estados de Hidalgo y Querétaro, llegó a Aragón y empezó a descender las cuestas de Sayula y magua para llegar a Teocalco. Ahí metidos en las vías del escape, darían paso al tren número 1, rápido a Laredo. Teófilo Saldaña abandonó su asiento y se bajó para darle una cuidadosa inspección a la 1509, que reposadamente hacía trabajar sus compresores para alimentar de aire a los frenos de su tren.

Parecía un monstruo descansando después de un penoso esfuerzo: el pausado escape de los compresores daban un maravilloso toque de vida a aquella mole de acero y lumbre. Teófilo se había olvidado momentáneamente de los fúnebres pensamientos y de su horrible acompañante, la mariposa que le había causado tanto horror. Ya no la veía con repulsión, ahora la consideraba con amorosa mirada. Después de que pasó el número 1, el extra 1509 siguió su marcha. Teófilo Saldaña esperaba llegar a su casa a mediodía a comer en unión de sus familiares.

De pronto la mariposa se agitó violentamente, movió sus negras alas, se desprendió del sitio que había ocupado y se colocó frente al rostro de don Teófilo, quien lanzó un alarido lleno de pavor. "Quítame esto, Pancho", gritó a su fogonero a la vez que instintivamente empujaba el freno con violencia. El tren se convulsionó drásticamente: las zapatas se ajustaron con fuerza a las ruedas y el convoy se detuvo.

-¡Lo viste! - gritó Pancho, emocionado-. ¡Gracias a Dios que lo viste!

Reprimiendo su estupor, don Teófilo miró sorprendido hacia el sitio que Pancho Berlanga señalaba con su dedo índice. Ahí, al terminar la curva, en el cruce de un camino vecinal se hallaba atravesado sobre la vía, un camión de pasajeros, de un colegio particular de la ciudad de México, pletórico de chiquillos. El chofer, parado a media vía, agitaba sus brazos para que el convoy se detuviera... El camión se había parado al pasar sobre los rieles.

Don Teófilo bajo de la locomotora. Le temblaban las piernas y caminó hasta el chofer.

-¡Gracias por salvarnos!- dijo casi llorando éste y abrazó a don Teófilo.

Todos empujaron el camión, lo sacaron de la vía y cuando éste se alejó por el camino, Pancho Berlanga tomó del brazo a don Teófilo diciéndole:

-Ya vio, don Teófilo... La mariposa nos salvó... Debe haber sido el alma de algún ser querido... que vino a visitarnos.

Al volver a la 1509 ambos buscaron con amorosa mirada a su negra compañera y al no hallarla, de lo más profundo de su ser, don Teófilo estuvo a punto de gritar: ¡Madre! ¿Dónde estás? ¡No nos dejes!

El férreo carácter de Teófilo pronto se rehízo, la paloma negra ya no estaba, había sido borrada su figura como con el borrador de un pizarrón: así como llegó, se fue. Nadie la vio para dónde se fue. Aquel hombre que no creía en supercherías, espantos y aparecidos y que decía con sorna que estaba acostumbrado a velar muertos con cabezas de cerillos, esta extraña experiencia lo hizo pensar en forma diferente. Así llegó a Nonoalco y entregó su locomotora a los mecánicos para que la revisaran y dejarla lista para el siguiente viaje. Enfiló hacia su hogar seguido de su fiel "colilla" que le cargaba su veliz de mano y que siempre protestaba porque los dos pesos plata que le pagaba le parecían pocos. "Este viejo agarrado, ¿qué cargará en su mochila que pesa tanto?. A mí se me hace que trae a la 1509 desarmada.

-Al llegar a su casa ya lo esperaba su prole y su fiel compañera, que al verlo, le espetó estas palabras que hicieron que Teófilo estremeciera su gruesa anatomía.

-Hoy llegó este telegrama urgente. Léelo Teófilo.

El viejo maquinista tomó aquel papel amarillo fechado en Córdoba, Veracruz, en el que escuetamente se ajustaba el siguiente mensaje: "Teófilo, tu hermana murió hoy seis de la mañana, urge tu presencia", y dirigiéndose a su esposa que lo observaba, le habló con palabras tristes: Hoy a las seis de la mañana, una mariposa negra se coló en mi cabina y me salvó de un accidente terrible... tal vez fue el espíritu de mi hermana. Y reflexionando dijo para si mismo... "Este menso de Pancho tenía razón, yo creo que tiene nexos con el más allá".

Reseña del libro

Renacimiento de los ferrocarriles mexicanos de carga. Balance de la privatización al año 2010.

Isabel Bonilla

Responsable de la Biblioteca especializada

Texto publicado por la AMF y cuyo autor Francisco Javier Gorostiza realiza un balance de los logros alcanzados por el sector ferroviario mexicano a quince años del inicio del proceso de su privatización, cuyo desempeño, asegura, ha sido exitoso a nivel internacional y constituye un verdadero renacimiento de este importante medio de transporte. Acota “el tráfico creció en ese lapso con un dinamismo sin precedentes, con una mayor participación en el mercado del transporte terrestre y a un ritmo más acelerado que la economía en conjunto: la calidad del servicio ha mejorado notablemente y las nuevas empresas ferroviarias privadas obtienen utilidades y pagan impuestos ISR pago anual de los derechos de concesión y contraprestación anual conforme a la Ley Federal de Derechos”.

El documento en cuestión está dividido en 7 capítulos, incluye 3 apéndices, gráficos e imágenes a color:

1. Formación y consolidación de los ferrocarriles mexicanos (1873-1940)
2. Modernización, crecimiento y deterioro (1940-1980)
3. Hacia la crisis de la empresa pública FNM (1980-1990)
4. Programa de cambio estructural (1991-1994)
5. Apertura de los ferrocarriles al sector privado (1995)
6. El renacimiento: balance de la privatización de los ferrocarriles mexicanos (1996 – 2000)
7. El futuro

Eleazar Martínez.

Almacenista en Apizaco

Entrevista a Eleazar Martínez realizada por Alfredo Nieves, jefe del Departamento de Planoteca y Patricio Juárez, jefe del Departamento de Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, el 31 de agosto de 2011.

Transcripción: Patricio Juárez.

P.J. y A.N. ¿Cuándo y dónde nació?

E. M. Nací el 23 de agosto de 1939, en Apizaco, Tlaxcala, en una casa ubicada en la calle Independencia número 046, ahora es la calle Emilio Sánchez Piedras y tiene el número 1406.

P.J. y A.N. ¿Quiénes fueron sus padres?

E. M. Mis padres fueron el señor Heriberto Martínez Serrano y la señora Jovita Mendoza Oropeza. Mi papá era originario de Libres, Puebla pero se crió en Zumpango de la Laguna, estado de México, hasta los 18 años y mi mamacita nació aquí en Apizaco, Tlaxcala.

P.J. y A.N. ¿A qué escuela fue usted?

E. M. Fui al kínder Emilio Carranza. Era una escuela muy pequeñita propiedad de la esposa de uno de los comerciantes más ricos de Apizaco. Él era un español y se llamó Claudio Herrera. Su esposa se llamó Ene-dina, pero se me escapa el apellido. En el año en que estuve se cerró la escuela a pesar de que don Claudio era un comerciante español rico. Imagínense fue en 1944-1945. Era una de las escuelas importantes. Él inauguró el desfile vestido de charro y con su caballo, claro que tenía de propiedad una manzana, que ahorita se ubica en las calles de Hidalgo, Aquiles Serdán, Juárez y Madero, toda esa manzana era propiedad del señor. Además, don Claudio tenía vacas, una tienda enorme y la escuela de la "seño", que así le decíamos a la señora. Fíjense que nos vendía un bolillo, no tengo idea de cuánto costaba, pero un bolillo con nata y un vasito de arroz con leche en cinco centavos, sí es como tenían tantas vacas, el producto de las mismas creo que lo vendían, pero una gran parte se les queda-

VIDA FERROCARRILERA

ba a ellos, y nos daban los bolillos con nata y un vaso de arroz con leche en cinco centavos. Luego estuve en la primaria Nicolás Bravo, el primero y segundo año, después el tercero en la Comunidad Escolar Obrera y cuarto, quinto y sexto en la Xicoténcatl.

P.J. y A.N. ¿Su papá a que se dedicaba?

E. M. Mi papá, como se crió con los abuelitos y murieron a una edad muy temprana, su tío lo puso a trabajar en una tienda así que él fue empleado de mostrador allá en Zumpango de la Laguna. Pero al morirse los viejecitos, los tíos lo pusieron a trabajar, y al morirse el dueño de la tienda, él se regresó a Libres, Puebla, a buscar a mi abuelita. Ella dice que mi papá fue producto de segundas nupcias porque los primeros tres hijos fueron de un esposo que se le murió. Cuando llegó aquí el hermano mayor, él trabajaba en ferrocarriles, pero desgraciadamente tuvo un accidente y falleció, entonces mi papá tomó en cuenta los derechos de sus hermanos y solicitó su ingreso. Él hizo su carrera de trenista, primero, como todos, llamador, patiero y luego fue garrotero de camino. No llegó a conductor porque en esa época los ascensos eran muy tardados y él pues ya tenía la responsabilidad de mi mamá y mis hermanos. Dice que presentó el examen pero como los llamaban para un viaje cada semana o dos pues no podía él con ese ingreso para la responsabilidad que implicaba mi familia, entonces se quedó como garrotero de camino hasta que se jubiló en la fallida huelga de 1959.

P.J. y A.N. ¿Después de la primaria siguió estudiando la secundaria?

E. M. Estudié en la escuela Héroe de Nacozari. En esa época, imagínese nada más había un grupo por año. Me acuerdo que a primer año entramos 29 alumnos, en segundo ya nada fuimos 18 y para el tercer año como 12. De esos 12 no recuerdo cuántos sacaron el certificado.

P.J. y A.N. ¿Recuerda cuántas niñas eran en su grupo?

E. M. Éramos como nueve y pocos muchachos, ya al último. O sea que éramos mayoría mujeres y pocos muchachos.

P.J. y A.N. ¿Después de eso, es cuando ya ingresa a ferrocarriles?

E. M. No, después de eso estuve un año en Puebla, en una academia musical. Toco el piano. Después estuve con un hermano mayor en la ciudad de México donde estudié la carrera comercial. Ingresé a ferrocarriles a los 17 años.

P.J. y A.N. ¿De sus hermanos y hermanas quienes más fueron ferrocarrileros?

E. M. Mi hermana Lucía Eva Martínez que es mayor que yo por nueve años.

P.J. y A.N. ¿En dónde trabajó ella?

E. M. En oficinas en el Departamento de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre.

P.J. y A.N. ¿Y usted?

E. M. Entré a trabajar a finales de 1957 a ferrocarriles. En esa época todavía era el Ferrocarril Mexicano y los derechos eran generales y no departamentales. Estuve en casa de máquinas como empleada del mayordomo, de primero, segundo y tercer turno. Además, estuve cubriendo los relevos, porque nada más trabajábamos tres días a la semana. Había tres turnos, el primero era de siete de la mañana a tres de la tarde, el segundo de tres a once y el tercero de las 23 horas a las siete de la mañana. También trabajé en la aceitera, con eso mismos horarios, porque eras servicios permanentes, día y noche. Estuve en la bodega de carga y posteriormente en el departamento de coches y carros al servicio del maestro de coches y carros ya dentro del taller digamos en el departamento de Fuerza Motriz y equipo de arrastre, de allí se vino la huelga y dejé de trabajar de marzo a septiembre u octubre. Después regresé a trabajar por recomendaciones del señor Servando Canales que era el Superintendente de Transportes y gran amigo de mi papá. Al personal de Apizaco lo escogió un señor que se llamó Rafael Vela quien era el Superintendente de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre. Él fue quien seleccionó al personal después de la huelga, porque como ustedes saben tanto hay personal responsable como hay personal que no es muy responsable. Eliminó a las personas que no consideró conveniente volverlas a contratar. Entonces a mí me habían hecho favor de llamarme, pero la verdad, [risas], ¿puedo decir todo?, ya no quería regresar al trabajo porque mi mamá era muy autoritaria. Ella me decía viene para acá el gasto. Entonces pensé no voy

a permitir eso porque me quiero comprar mis cosas, ya no quería depender de ellos y además les decía que no les pedí venir al mundo. Creía que ellos tenían la obligación de mantenerme. Mi papá fue, como le diré, una persona muy ecuánime y bastante madura. Él me llamó y me dijo: ¡siéntate aquí y vamos a platicar! Mira hija tienes razón yo soy responsable de mantenerte aquí y no tengo ningún inconveniente en seguirte sosteniendo aunque no me va a ser posible cumplir con todos tus gustos. Toma en cuenta una cosa ya estoy viejo, enfermo y cansado, y el día que yo falte si no te casas dependerás del cuñado o la cuñada y entonces vas a ocasionar un caos en un hogar que no debe ser, pero si te casas y te encuentras con un hombre que no te sepa valorar vas a sufrir que te levante a patadas y te acueste a patadas, y lo tendrás que aguantar por la tortilla. Mira, quiero que seas autosuficiente y que no dependas de nadie. Sin embargo, como no quieres trabajar en el ferrocarril te propongo que ahora que me jubilaron y que pusimos este negocio, -que era una pequeña tienda de abarrotes-, te hagas cargo de él. Tú lo vas a atender porque será la base de tu capitalito, si tú la haces crecer tendrás dinero y si no la haces crecer pues no tendrás dinero. Mira, yo tengo mucha fe en el comercio porque me crié como comerciante, pero tú sabes. Al paso del tiempo me di cuenta que no me gustaba estar en la tienda porque tenía que levantarme muy temprano para que estuviera abierta a las siete de la mañana. Para esa hora la tienda ya tenía que estar barrida, así como la calle; sacudidos todos los frascos de dulces y los refrescos, toditito. Así que para estar lista tenía que levantarme a las seis. Como apenas empezaba a funcionar algunas cosas no las teníamos en existencia, me da mucha pena decirlo pero así era. Uno de esos días llegó el llamador de la casa de máquinas muy temprano y me dijo ¡señorita, no llegó el empleado de la casa de máquinas y dice el maestro mecánico que usted está anotada en la pizarra de extras, que si se va usted a presentar o no. ¿Qué le digo? Dígale usted al mayordomo que en este momento voy para allá. Entré a la tienda. Mis padres eran muy trabajadores y tenían una propiedad de 20 por 45. En un lado del terreno estaba la zona habitacional y en el otro lado era un cuarto muy grande que era la tienda. Me quité el mandil y fui corriendo hasta la cocina a avisarles: me voy a trabajar (risas). Así fue como regresé a ferrocarriles después de la huelga. Afortunada-

mente me dieron a escoger entre las plazas vacantes. En ese entonces había la oportunidad de que me fuera al almacén o a la casa de máquinas en tercer turno y como la verdad no me simpatizaban los compañeros del almacén, decidí irme al tercer turno de la casa de máquinas, de las 23 horas a las siete de la mañana. Mi papá me iba a dejar todas las noches. Hubo mayordomos muy considerados y muy gentiles conmigo, por ejemplo si yo ya había terminado mi trabajo a las seis de la mañana le decían a algunos de los muchachos llamadores extras que estaban por allí, ¡ve a dejar a la señorita hasta la planta de la luz!, o sea, me acompañaban hasta la planta de luz, que estaba después de cruzar el patio de ferrocarril, y de ahí nomás caminaba dos callecitas para mi casa paterna. Debo decirles que fue una época muy bonita, bueno que les diré, para mí. Cuando entré por primera vez a ferrocarriles mi papá me leyó la cartilla: ¡tú vienes nuevecita de la academia, no tienes experiencia, no quiero jetas ni malos modos cuando te rechacen un trabajo, porque vienes a aprender, entonces de la mejor manera vas a decir sí señor, ahorita lo vuelvo a hacer de acuerdo a sus indicaciones. Éramos tres mujeres nada más, la señora Ana María García, en Casa de Máquinas, mi hermana Eva que estaba en Fuerza Motriz y yo. Un día el señor almacenista habló con mi hermana y le dijo que el empleado que me seguía en derechos a cubrir la vacante era muy irresponsable; le dijo sabe que sabemos que la señorita es muy responsable y este muchachito que nos tocó no lo es, se sale a correr gallo, en fin, este muchachito que me tocó es muy irresponsable y no lo queremos, entonces queremos hablar con usted porque su hermana que ya está en el tercer turno no la vemos, queremos que cambie de turno con este muchacho y nosotros nos encargamos de arreglar todo lo necesario. Mi hermana sin mi consentimiento dijo que sí, pero yo no aceptaba a los compañeros del almacén porque uno de ellos era muy, como que se sentía muy superior, había otro que era muy capaz pero que tenía fama de ser un traidor, bueno yo era vallejista de hueso colorado, y este muchacho fue un traidor a la causa, entonces por lo mismo yo no lo aceptaba, y obvio que no quería estar en el almacén y convivir con ellos. Sucedió que mi hermana me dijo: ya me comprometí y no me vas a hacer quedar mal, entonces por esa razón llegué al almacén, de donde me jubilé [risas] lo que es la vida verdad, allí estuve 24 o 25 años.

VIDA ferrocarrilera

P.J. y A.N. ¿Regresando a la etapa del movimiento, cómo es que les llegaban las ideas vallejistas, cómo fue esto de vamos a hacer la huelga, el primer paro cómo les llegó a toda la gente?

E. M. Bueno, se realizaban juntas, entonces el sindicato estaba donde ahora es el cine. En esas reuniones se nos comunicó que el señor Demetrio Vallejo era el líder y que estaba solicitando un incremento salarial. Anterior a eso los empleados de ferrocarriles eran el número uno en lo concerniente a salarios y prestaciones; fueron el número uno porque tenían los mejores salarios, más que los empleados de luz y de todos los demás, pero pasó mucho tiempo y dejaron de incrementarse sus salarios, -entonces la revisión contractual se hacía cada dos años-. Este señor, bueno yo no estoy muy enterada de la carrera que él llevó dentro de ferrocarriles, sabíamos que era de Matías Romero y punto, y que llegó a ser el líder nacional. En la revisión contractual de octubre él nos gestionó un buen aumento para todos los ferrocarrileros incluidos los del Mexicano y todas las otras empresas ferroviarias, claro es que todo mundo quedó muy satisfecho con la intervención que él había tenido ante la empresa y gestionado ese buen aumento. Realmente nos estaban llegando las noticias de las actividades que él realizaba pues para mejorar otros aspectos contractuales pendientes de esto. Él convocó a los paros y pues todos los seguimos. Para mí fue un buen líder que obviamente no le convino al gobierno y lo aplacó, pero de allí en adelante, mi opinión acerca de él, de Gómez Z y de los que le sucedieron a él, porque le sucedió un señor Alfredo A. Fabela y luego no me acuerdo de los demás, pero al último fue el señor Gómez Z., -¿puedo expresarme libremente sin recibir censura?-. La verdad es que al señor Luis Gómez Z., los vallejistas lo considerábamos un líder charro porque había sido traidor, pues su actuación a mi juicio fue mucho muy censurable. Como quien dice él tenía el poder pues nos controló demasiado tanto que, pues en primer lugar, el tramo que correspondía al Ferrocarril Mexicano se nacionalizó y como decía mi papá: ¡están muy contentos ustedes los jovencitos porque van a ser nacionales pero no saben lo que van a perder! Entonces no entendía, estaba joven en criterio y como dicen adonde va la manada, que podía hacer uno. Entonces este señor tenía muchos compromisos con el gobierno y nos mantuvo siempre en un

nivel, nos daban unos aumentos miserables, también para mi manera de ver, y solapó muchas, pero muchas irregularidades, como por ejemplo que al empleado que era había sido recomendado y era hermano de un diputado se le perdonaban errores que ameritaban no sólo la suspensión sino muchas veces que los corrieran. De esa manera pues él formó un gabinete: el jefe de compras que se llamó don Rafael García Colón hizo compras de máquinas viejas que cobró como nuevas. Nos mandó una cantidad estratosférica de una pintura epóxica porque la compró a un precio muy barato lo metió en las facturaciones a un precio muy caro y dañó mucho al personal pintor porque era una pintura muy perjudicial tanto que algunos trabajadores llegaron a enfermarse por eso. Pero nadie protestaba, nadie decía nada. También, les voy a decir, empezó a degenerarse mucho la disciplina, la responsabilidad y el orden que antes había prevalecido en el Mexicano, porque empezó a haber intercambio, vino mucha gente de San Lázaro, de Aguascalientes y de otros lugares porque ya los derechos eran generales, pero departamentales y el de Matías Romero si podía ir a Monterrey y el de Zacatecas venirse a México, etcétera. Entonces empezó a degenerarse mucho la disciplina, -como decía mi papá ¡con el paso del tren, los campesinos saben la hora!- comenzaron los retrasos provocados por gente irresponsable que estaban llamados para salir a X hora e iban llegando muy tarde y ebrios; comenzaron los accidentes, choques, descarrilamientos, y todo provocado por el mal cuidado y por todas esas cosas que solapaban los dirigentes sindicales. También se empezó a degenerar mucho la moral de la gente y la verdad acabaron siendo bandidos desde el más alto mando hasta el último barrendero. Está mal que lo diga pero si esperaban escuchar como les diré cosas bellas y bonitas no, porque yo me dediqué a observar, recibí la disciplina de mi papá de que ¡tú vas a ser una muchachita seriecita y no te vas a involucrar con toda la gente, si te invitan a algún convivio una copita está bien, pero empiezas a inventar tengo un compromiso, ya estuve con ustedes muchas gracias para que tampoco te busques enemistades y te sales, toma en cuanta señorita que entrando al taller va a ser una rechifla al principio pero tiene usted que pasar la prueba hijita, tienes que portarte seriecita, tú derechita! Tuve la satisfacción de que hasta 1985 que me jubilaron no hubo una sola persona que me faltara al respeto, mi

esposo fue de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre, era compañero de mi hermana y me casé con él cuando ya tenía ocho años de estar en ferrocarriles.

P.J. y A.N. ¿La otra muchacha también era hija de ferrocarrileros?

E. M. Anita García, era la mayor de todas nosotras. Su papá era jefe de vía, y por el lado de mi madre mi abuelito. Mi abuelo materno se llamó Martín Mendoza, era como el mocito del ingeniero Pierce cuando se tendieron las vías, iba a traer esto, ve a traer lo otro, haz esto, haz lo otro. Mi tío materno fue conductor y se llamó Joaquín Elizalde.

P.J. y A.N. ¿Además de estas tres muchachas en rama de oficinas?

E.M. Había dos enfermeras una llamada Elvirita y la otra Sara Ruiz. Ellas eran enfermeras y estaban en el Departamento Médico. Dentro de talleres nada más estábamos las tres aunque existió otra persona que fue prima de mi esposo, se llamó Cristina García, pero ella estuvo poco tiempo.

P.J. y A.N. ¿Podemos decir que de 200 trabajadores solamente había tres mujeres?

E.M. No, había 800 o mil trabajadores, más o menos.

P.J. y A.N. ¿Y de ellos sólo cinco mujeres? En 1959-1960 ¿con el tiempo ha ido cambiando la situación, pero ustedes fueron las pioneras?

E. M. Como trabajadoras fuimos de las primeras, tanto que en 1965 fecha en que me casé, el almacenista se llamaba Domingo Arámbula Machaín. Mi esposo era compañero de mi hermana pero tenía un puesto superior y cuando me propuso matrimonio le di el sí pero le dije: quiero seguir trabajando. Les voy a decir que mi esposo me lleva 19 años, entonces yo tenía 24. Él me dijo ¡fíjate que no, porque no he permitido que mis hermanas trabajen, menos voy a permitirte a ti! Bueno, le dije: pues no nos casamos. Nos casamos dentro de seis años porque como sabes acaba de fallecer mi papá y mi mamá se quedó con la tienda y no tiene una gran ganancia y yo la apoyo porque mi hermanita está en la preparatoria y va a estudiar la carrera de contador público y auditor, entonces mientras ella estudia, yo trabajo y nos casamos cuando ella termine [risas]. Entonces él me dijo: ¡es la última palabra!, y que le contesto que sí. Bueno, entonces nos casamos y si-

gues trabajando. En ese tiempo no se acostumbraba que la mujer casada continuara trabajando.

P.J. y A.N. ¿De qué años estamos hablando?

E. M. Del 65 que me casé, me casé en 1965.

P.J. y A.N. ¿Cuántos hijos tiene?

E.M. Duramos dos años de novios, la maravilla de cinco, trae la foto [se dirige a su esposo]. Gracias a dios, miren ustedes, topé con la ventura de que mi esposo, mi marido no fue alcohólico, por eso creo que mi papá fue una persona sumamente honesta y ambos trabajamos. Cuando me casé, mi esposo ya era propietario del terreno donde esta esta casa, y de una pequeña casa en Barberán y Coria. Entonces hemos trabajado los dos. Yo he sido muy ahorrativa, porque mi mamá se enojaba mucho y me decía: ¡cómo no tienes sirvienta si trabajan los dos! Y yo le decía. - No, porque ahorita lo puedo hacer y puedo fincar el futuro de mis hijos y también a ellos los tuve a raya. Mis primeras dos hijas me las crió mi mamá, mis dos hijos siguientes me apoyó mi suegra y el último nació cuando él se jubiló. En orden Norma Jessica es la mayor, es bióloga experimental; Mariza es la segunda, ella es ingeniero electrónico; Saúl es el tercero y es ingeniero mecánico; Gustavo, tuvimos la dicha en agosto, es abogado, recibió su constancia de maestría en Criminalística y Criminología, y Emmanuel es ingeniero Eléctrico, pero está haciendo el doctorado en Física. Todos me han llenado de orgullo, de satisfacción, son cinco.

P.J. y A.N. ¿Además de las personas que ha mencionado, tuvo otros parientes en ferrocarriles?

E.M. Sí, como no, los hijos de mi tío, motivo por el que entró mi papá a ferrocarriles. Uno de ellos es de la edad de mi esposo y se llama José Rosales, el otro Julio Rosales, ya murió porque tuvo la desgracia de ser muy borrachito. Él fue garrotero de camino. Se dice que hizo juramento como tres veces para no tomar y en la tercera tuvo un accidente muy fuerte donde perdió el brazo y la pierna derecha, y ya de allí incapacitado lo jubilaron, y ayudado con eso y que no le paró con el alcohol, ya no existe. Primos, fueron los únicos.

P.J. y A.N. ¿Cómo era el ambiente en los talleres, luego en los almacenes donde usted trabajaba, cómo

VIDA FERROCARRILERA

era la relación de ustedes mujeres con los demás trabajadores?

E.M. Pues como le digo al principio para que se acostumbraran fue difícil, porque fíjese, eran muy maldosos y cuando pasaba soltaban un silbido o una cosa así estruendosa. Mi papá me decía tú derecha y sin volter, ¡yo no quiero que salgas como toro de lidia, que salen buscando donde. No señor, usted así le griten en la oreja, usted derecha y siguiendo su camino sin inmutarse! y gracias a dios me dejaron de molestar. Hubo un señor que era muy maldoso conmigo porque silbaba horrible, muy fuerte y todo, en paz descanse, se llamaba don Carlos Sosa. Era horrible ese señor, yo lo detestaba porque pues era muy insistente en molestar. Era un hombre casado y con familia y era pendenciero, no salía de los gallos, de los palenques, de los toros, todo eso le gustaba al señor porque tenía inclusive vacas, toros y todo eso, en Apizaquito; era muy malvado, hacía muchas maldades. Yo lo detestaba con todo mi corazón, y fíjese que lo mataron yendo para su casa, le echaron el carro encima y lo mataron, era muy pendenciero. Yo creo que tenía cuentas pendientes. Era malo. Tuve la fortuna de que todos, todos, a excepción de ese señor me respetaron. Siempre fui la señora Martínez y punto, hubo muchas opiniones en contra cuando yo me iba a casar, porque me decían ¡No señorita cómo se va usted a casar con ese señor tan grande, que ha sido muy enamorado, nada más las hace creer y no se casa, y muchas opiniones y yo les escuchaba, y nada más les escuchaba, nunca les replicaba nada, pero cuando me casé a nadie invité, dije ay no porque están en contra de lo que voy a hacer, para qué los invito, y a nadie de mis compañeros ni de mis jefes invité a mi boda. Se sorprendieron porque no pedí permiso, lo que pasa es que me pidió don Saúl en enero para que nos casáramos en mayo, pero mi mamá dijo ¡No señor, hasta julio! y dijimos pues hasta julio, y en julio le digo a mi esposo sabes qué mejor nos casamos en agosto y en agosto salimos de vacaciones y así ni tú pides permiso ni yo, bueno pues entonces nos casamos en agosto, en agosto de 1965, él tenía 45 años y yo 26. El año pasado nuestros hijos nos celebraron con una fiesta, porque el cumplió 90 y nosotros 45 de casados.

P.J. y A.N. ¿Su hermana siempre trabajó en Fuerza Motriz?

E.M. Siempre, siempre fue taquígrafa y terminó como taquígrafa, ella se jubiló en 1989, un año antes que yo.

P.J. y A.N. ¿Después de todo esto, a ustedes les afectó en algo o mucho la privatización de ferrocarriles, ya en su condición de jubilados?

E. M. Pues como jubilados no, pero le repito, estábamos conscientes de que ferrocarriles estaba operando con números rojos, y me dolía mucho ver como cada uno era como una hormiga que se llevaba cosas para su casa. El almacenista sacaba mensualmente en carretilla jergas, franelas, toallas higiénicas, rollos de papel higiénico, o sea un colchón de rollos. Pero todos sacaban algo, los aseadores sacaban el papel higiénico, nunca había en los carros de pasajeros papel higiénico, lo único que si muy desinfectaditos los baños con creolina, pero nada más. Todo el mundo era una hormiga arriera, los pintores se llevaban el botecito, se llevaban el aguarrás, se llevaban el aceite de linaza, se llevaban lo que podían; los herreros que ya hicieron un cuchillito, que ya hicieron una cosita de acá, de allá; los barrenderos pues la escoba, y allí. Después de que me jubilé me enteré de que al maestro mecánico que llegó de Tierra Blanca le dieron los carpinteros un juego de sala, un juego de comedor. Fue una ratería completa, completa. Todos se llevaban algo, los carpinteros que la tablita para cortar; con decirles que después de que me jubilé me enteré de que salían estufas de uso rudo para restaurarlas. Fue un saqueo tremendo, desconsiderado. Después de que me casé y nacieron mis tres primeros hijos entraron a trabajar otras dos mujeres al Almacén. Con decirles que una de las Aceiteras que estaba en la aceitera dotaba a su amante de gasolina para su cochecito Volkswagen.

P.J. y A.N. ¿cómo le hacían?

E. M. Desconozco, porque la verdad a mi no me cabía en la cabeza cómo podían hacer esa raterías. Yo siempre estuve en la oficina, mi puesto fue de auxiliar de oficina y estuve a punto de ser ayudante de almacenista, pero ese compañero que conocí como traidor se jubiló de almacenista y quedó vacante, y me llama habíamos sido compañeros y más o menos nos llevábamos, digamos que bien, llega y me dice: ¡Eleazar, estás convocada para ser ayudante de almacenista me urge que te prepares, porque yo me voy a quedar ahora que se vaya Juventino; perfecto, me preparé, y se boletina

el puesto. Había un señor que por derecho le correspondía, pero fue una persona que nunca se preocupó por ascender y además era una persona totalmente sin criterio, vamos a decir, entonces yo le había dicho, está Barrera, ¡Sí pero él no sabe! le voy a sacar el examen y lo vas ha resolver, sale pues y me dice: ¡sabes qué nos vamos a ir tú y yo por allí y te asigno el puesto! Y que le digo sabes qué, muchas gracias, quiero el puesto pero primero está mi dignidad y el respeto por mi familia. No quiero el puesto. Entonces, que me dice. ¡Estás enojada! No, para nada, ¡me vas a demostrar que no estás enojada! Primero dime cómo quieres que te lo demuestre. ¡Prepara a Barrera porque él se queda! Preparé a Barrera y se quedó él. Luego los dos fueron los más grandes enemigos míos, sufrí acoso laboral, primero acoso sexual y después acoso laboral. Por esas fechas llegaron otras dos muchachas, una de ellas se llamó Modesta López y la otra Marcela Dávila, y me preguntaba cómo es posible que si tiene la carta abierta con éstas niñas, cómo es que si éstas niñas le dan toda la oportunidad y ya sació su deseo, por qué me acosa a mí tanto. No podía salir cinco minutos a la puerta porque llamaban a mi hermana, porque eran los mismos cinco minutos que me descontaba y con eso perdía derecho a mis días económicos, a muchas cosas. No podía usar jamás el teléfono. Además si alguno de los empleados tenía amistad conmigo seguro que era enemigo del jefe y le coartaba cualquier canonjía que pudiera tener. Los últimos siete años de mi vida laboral fueron un verdadero martirio, pero dije no me voy, en primera porque estoy cumpliendo y en segunda porque nunca fui correllona, de correr gallo. Casi siempre, me sentaba en mi escritorio y cuando terminaba mi trabajo sacaba mi *Selecciones* o sacaba un tejido. No me podían decir nada porque tenía todo puntual. Cuando me embaracé de mi hija en 1968, mi esposo ya era jefe de empleados de la oficina de Fuerza Motriz, y un día, todavía estaba como almacenista Juventino Arámbulo Machaín, me hizo señas mi marido ¡ven! Había una ventana grande y él venía de su oficina. Salí rápido y me dijo ¡qué crees mi hijita! qué, me llaman para un ascenso a la ciudad de México, tú qué dices, ¡me voy! Dejé el teléfono y le dije un momento. Vete, vete, qué bueno que vas a ascender, ¡pero y tú! Pues teníamos poquito tiempo de casados. Tú no te preocupes, dios dirá, vete, y se fue, se fue como empleado de las tarjetas de cobro que hacía ferrocarriles

a los ferrocarriles extranjeros por los trabajos que se les hacían a los carros aquí, que una zapata, lo que se necesitara al paso del tren, que son cosas normales que se desgastan. Él se fue y después de un tiempito le dijeron te vas de inspector de oficinas a nivel nacional y se fue. Algunos días estaba en Monterrey, la siguiente semana en Matías Romero, en Zacatecas, en Guadalajara, en todas las divisiones y pues él no estaba en casa sólo venía los fines de semana. En una ocasión llegó a ayudarme un taquígrafo de Matías Romero que se llamó José Luis Archundia Santos. Él era mi taquígrafo por así decirlo, entonces yo le dictaba, y él lo hacía, y el almacenista lo retachaba y lo volvía a hacer, yo no quería comprometer a mi esposo con ese problema tan delicado y me quejé a la Superintendencia de Almacenes. Les dije cómo es posible que después de 18 años en el puesto me regresen todo el trabajo por algún sinónimo, por alguna cosa, por lo más insignificante me regresaban el trabajo, y entonces me quejé a ferrocarriles, pero este muchacho más decidido un día saliendo del ferrocarril abordó al almacenista cerca de su carro y le dijo: ¡Oye hijo de tal por cuál! Aquí ni tú eres mi jefe ni yo tu empleado nos vamos a dar en la madre porque tú tienes problemas con la señora y el que paga el pato soy yo porque tengo que hacer el mismo trabajo dos o tres veces. El cobarde ese le dijo ¡No, que te pasa, nos vamos a lastimar, no tiene caso! En ese momento cambió mi vida. Pero no crean fueron siete años que no quiero recordar.

P.J. y A.N. Volviendo a cosas más alegres ¿qué tanto utilizó los pases que por derecho tenía para ir a otros puntos de la República?

E. M. Claro que los disfrutamos mucho. Empezando porque Saúl y yo teníamos derechos, así que cuando nos casamos cada uno por su lado pidió pases. Nuestro viaje de luna de miel fue a Guadalajara en carros pulman por supuesto, allá estuvimos tres días. Luego de Guadalajara fuimos a Mazatlán y ahí tomamos el ferry para irnos a la Paz, Baja California. Fue un viaje muy bonito porque topé con la suerte de que mi esposo había sido un hombre trabajador y recto, entonces cuando él me pidió matrimonio yo le dije: bueno y ya tienes los muebles, ¡que muebles quieres! Pues una sala, un antecomedor por lo menos, una bonita recámara, y esto y lo otro. Él me comenta que ese año juntó 10 % de su aguinaldo, los ahorros que tenía con mi suegra, (luego mi santa suegra me dio como mil

VIDA FERROCARRILERA

quinientos pesos en plata 0.720 que le había guardado a Saúl). Él tenía esta casa, construcción vieja por supuesto, y tenía otra casa que está a diez cuadras de aquí construida para sus papás, pero en ese momento como vivía en el centro y pagaban renta, mi suegro era sastre, tenía mucho prestigio pues no se quisieron pasar, y cuando nos casamos me trajo acá. ¡Mira hija esta es la casa en la que vamos a vivir, la acabo de pedir a los inquilinos y quiero que escojas los colores que le van a poner! Y que entro, Oh dios [risas], era una casa antigua que tenía tragaluces pero oscura, salí y dije: pobrecito está tan ilusionado, cómo le voy a decir que no me gustó. Para esa fecha yo tenía ahorrados 18 mil pesos, y que le digo: Oye y si construyo mi casita allá donde me dio mi papá el terreno, qué dices, te irías a vivir, y dice que el pensó ¡esta muchachita ha de pensar que una casa se hace con lodo! y que me dice ¡Sí me iría a vivir contigo! Bueno, el me pidió el 11 de enero y en mayo yo le dije: (porque acostumbraba que después de que me pidió iba por mí para irnos a trabajar), mañana no vengas por mí porque van a colar mi casa, -¡Qué! (risas), -que van a colar mi casa, y como mi papá me dio la cocina y el baño ya nada más hice una sala comedor pues un poquito más chica que ésta, en lo angosto porque en lo ancho casi es igual y una recámara, pues que van a colarla, pues ya se hizo a la idea, y desde mayo fue a comprarme el equipo, esa sala, porque no me lo van creer pero esa sala es de cuando me casé, le he cambiado tapices dos veces, pero es de cedro, la sala, la recámara, la estufa, el antecomedor, la campana para que no hiciera humo. Claro es que cuando nos casamos, el tenía ahorros y yo también, mi mamá decía ¡este Saúl se pechó, porque estrenó casa, muebles y esposa, todo! [risas], pero gracias a dios hemos sido muy felices. Tengo la frente muy alta porque no le falté en ningún momento, a costa de muchos sacrificios pero hemos sido muy felices. En uno de sus viajes, he de confesarles que como no me vine a vivir aquí la rentó y me iban a dejar la renta, entonces en una ocasión llegan las personas ¡señora le venimos a dejar la renta, pero queremos decirle que fijese usted que una de la vigas como que hundió!, para ese entonces ya teníamos un coche, cómo me acuerdo era un fiatito verde, y como siempre he sido ahorrativa, ya tenía el producto de dos o tres tandas, en esa época de cinco mil pesitos, entonces me dice Saúl ¡que le pongan una viga-madre, ve a ver

al albañil que era mi compadre porque cuando me hizo mi casa el día tres de mayo paramos la cruz, entonces nos decíamos compadrito, comadrita, y así nos hicimos compadres, ya que le digo, que dice mi marido que le pongamos una viga-madre a la casa, pues si comadrita como usted disponga, pero oiga usted nos aventamos a tirar la casa ¡comadrita! Si nos aventamos, para esto un sobrino por parte de él, cuando nació mi hija Marisita, él estaba terminando la carrera de Arquitecto, y le dije: Oye hijo, mira el terreno de tú tío, es así tantos por tantos, me podías hacer un planito por aquello de las dudas, cuando podamos hacerlo, me dice ¡sí tía y cómo lo quieres! Pues quiero un departamentito con dos accesorias y la cochera ¡sí tía! y me lo hizo y lo tenía guardado y le digo al compadre este es el plano, se avienta, entonces él me dijo ¡Sí comadrita! Esa vez se fue a Monterrey Saúl y duró tres semanas en volver. Cuando vino ya no había casa, llegó y estaba aquí a la vuelta la terminal de camiones, yo lo iba a esperar siempre con mis niños y muy contenta, lo voy a esperar y baja como a las tres o cuatro de la tarde de un sábado, llegamos a la esquina y que da vuelta ¡y mi casa, [risas], qué le pasó a mi casa! Eran construcciones de este alto pero de un piso, y ya estaba cero, pero he tenido la dicha y la fortuna de tener un marido muy tolerante, muy cariñoso, muy comprensivo, y le digo: pues que no ves, ya la tiramos, cuál viga-madre, cual padre ya la mandé a la tristeza toda la casa [risas], y así poco a poco la hicimos. Otra de las cosas que le molestó mucho, cuando ya había pasado todo esto, ya tenía la planta baja, y una ocasión que iba yo para Puebla, porque llevaba yo a mis niños al pediatra a Puebla, no me tocó lugar, entonces iba cargando a mi bebé en el pasillo, el último de mis hijos, Emmanuelito, y alguien iba leyendo el periódico *El sol de Tlaxcala*, y allí decía INFONAVIT va a conceder préstamos a los empleados que la empresa de ferrocarriles avale. Yo no comparaba el periódico pero el papá de una de mis compañeras de trabajo llamada Oralía sí y entonces que le digo tu papá compra el periódico a diario y que me contesta que sí. Que le digo consígueme el del sábado, era lunes ¡Sí! Que me lo lleva ya que me entero de todo y que hago, no y para esto, dije dios mío tiene que llevar la firma del jefe, de Carmona, cómo le haré, pues me quedé, y como a las dos semanas, que le avisa Carmona al ayudante A de almacenista ¡Oye Barrera me voy a ir a México una

semana tú te quedas de responsable, pero no firmes nada que te comprometa, si no estoy yo no se firma nada! Y yo dije: que repadre, a quien le sacó yo la firma, y que se va el hombre y ya como para el viernes, don Aurelio Barrera firmeme usted esto, estoy solicitando una autorización de ustedes para un préstamo en INFONAVIT para construir mi casa el segundo piso, y que me dice Barrera ¡No, ya ve usted que me dejó dicho Carmona que no firmara yo nada, y que vamos a hacer y que cosa! Que le digo no sea usted malo hoy es el último día que puedo meter mi solicitud, a ver dígame soy empleada de aquí sí o no ¡pues sí! Tengo tantos años de trabajar si o no ¡pues sí! Entonces cuál es el pretexto ¡se la voy a firmar a ver que dice! Y que firma la carta y que voy con el empleado que correspondía, y yo no sabía pero era padrino de Carmona el señor éste se llamaba don Joaquín Fuentes Salcedo, era un señor muy recto en su proceder en su trabajo, que le digo: hay señor Joaquín vengo con una molestia, ¡si Eleazar, dígame usted de que se trata! Mire usted está por cerrarse la convocatoria para solicitar préstamos, y yo quiero hacer una ampliación a mi casa, entonces no sea usted malo firmeme usted mi solicitud ¡cómo no Eleazar déjame la usted, yo la envío! Y que la manda, el lunes que llega el tal Carmona que le dice don Aurelio lo que había yo hecho ¡pero por qué hiciste eso a esta señora no se le concede ningún beneficio aunque tenga derechos! Digo en realidad han pasado muchos años y no me explico porque me odió tanto! La verdad que yo desde ese momento le dije: mira Carmona ya cumplí con mi trabajo y no quiero que me vuelvas a dirigir la palabra jamás. Yo también soy empleada de ferrocarriles no gata tuya, así es que no me vuelves a dirigir la palabra nunca, y nunca le volví a hablar en esos siete años, entonces al ver que me habían autorizado el préstamo del INFONAVIT ya se imaginarán que casi se priva el hombre de coraje y va a ver a Fuentes ¡padrino, quiero que me detengas esto! Cuál ¡el préstamo que está solicitando Eleazar! Hay Salvador, porque tienes tanta tirria con Eleazar ¡es un asunto personal! Tú lo has dicho es personal, esto es un asunto de trabajo, le corresponde, tiene derecho y lo peor es que la mandé el viernes ya no hay devolución. No pues ya se imaginarán, peor. Y llegué al máximo de mi grosería, les voy a decir, porque yo le dije a Barrera ¿cómo se enteró Carmona? ¡ya ve usted que me dijo, yo no fui, sabe usted quien fue, el ayudante de

él! Y el ayudante había sido un gran amigo de mi marido, a quien mi marido ayudó mucho cuando este señor se pasó de Fuerza Motriz a Almacenes. Y que le digo oiga usted señor Barrera, venga usted por favor para acá y que me lo llevo para el archivo, era un cuartito, sí señora cómo no y allí va, dígame usted. Porqué demonios le informó usted a Carmona lo que pasó el viernes con mi préstamo ¡no, que yo no! Cómo de que no, que lo golpeo. Y me salí, como creen que este mendigo señor fue y se quejó con Carmona, y que me levantan una denuncia ante el Ministerio Público, y cuando acudo al Ministerio Público, el muy cobarde no asistió, y que les digo quien me denunció, ¡Gabriel Carmona Bonilla! Y no fue, no fue al Ministerio Público, nada más me quiso exhibir, porque ni el golpeado, como mi jefe. Y así fue mi vida en ferrocarriles, pero yo me siento muy agradecida por haber pertenecido como empleada a una empresa que difícilmente volverá a existir, porque ya se privatizaron los ferrocarriles, porque ya no hay esos carros de pasajeros, ya no les platiqué, pero yo viajé en pulman a Uruapan, Michoacán, a Nuevo Laredo, a Monterrey, cada año, cuando eran las vacaciones pedíamos los pases y nos íbamos, todavía tengo allí uno guardado, se los enseño, como mero recuerdo.

P.J. y A.N. ¿No guarda usted su expediente de personal?

E. M. Sí, lo guardo. Yo iba guardando todo, carta que me daban, carta que guardaba, y he de decirles que como un año antes de que me jubilara saqué un puesto de supervisor en México en la Superintendencia de Almacenes, pero no me fui porque, cómo dejaba a mi chiquito, tenía seis años y mi marido ya estaba jubilado, pero dije: cualquier dinero que pueda yo ganar no compensa la falta que le voy a hacer a mi bebé, y como fue el más chiquitillo, el más consentido, pues no lo dejé, se los voy a enseñar, porque sí saqué el puesto de Supervisor de Abastecimiento general, aquí ya no podía ascender, por ese obstáculo pero mis derechos me dieron la oportunidad, me pude haber ido a México, pero el sentimentalismo horrible no me dejó, [nos muestra las fotos con todos los integrantes de la familia] Ella es mi segunda hija Mariza, ella es la primera cuando se casó y esta fotografía cuando todavía todos eran solteros, él es mi bebé. Encontré la credencial de mi papá. Acá están todos los pases que ya

VIDA FERROCARRILERA

no usé, esta es la credencial de mi papá, y esta otra es también de mi papá, estos son de mi marido, esta es la mía. Les presento a mi primer hijo, Saúl García. Este es un instructivo, los instructivos personales los guardaba yo, allí todavía Carmona era ayudante de almacenista.

P.J. y A.N. ¿A ustedes les tocó trabajar durante la administración de Luis Gómez Z, cuando él era el mero mero del Sindicato y de Ferrocarriles?

E. M. Sí las dos cosas. Les muestro algunos documentos, este era el instructivo de los formatos que se manejaban en el almacén, este fue de una reclamación que iban a hacer por una transferencia de unos puestos, esto es entre otras cosas mi carta de labores; esta es una petición que hicimos para la oficina funcional, porque no tenía baños para mujeres y teníamos que pedir permiso. Me daba tanta pena cuando tenía que pedir permiso para ir al baño a mi casa, así que me aguantaba desde las ocho de la mañana hasta las tres de la tarde. Este es otra carta de las labores diarias, esta es de las formas de requisición que se hacían, los vales para el almacén; esta es la instrucción para la relación de órdenes de trabajo, esta es una relación de las bodegas; Esta fue la carta del primer servicio. Este es el escalafón.

P.J. y A.N. ¿En alguna ocasión participó en el sindicato?

E. M. No. Nunca fui sindicalizada, no porque saben qué, últimamente entre más tonta era la persona, más la proponían para el sindicato, porque no les gustaba que fuera uno de iniciativa o que tuviera uno un criterio definido, sino les gustaban ovejitas que obedecieran, fíjese que me atreví a hacer con este muchacho, José Luis Archundia un nuevo catálogo que no estuviera duplicado, pero fue una centésima parte de lo que era.

P.J. y A.N. ¿Qué significaba ser mujer en ese mundo de tantos hombres?

E. M. La verdad, la verdad, a mí cuando mi papá me llevo, me aventó a ferrocarriles, me sentí muy desconcertada, nerviosa y miedosa.

P.J. y A.N. ¿Qué tan justo era el escalafón?

E. M. Justo, en qué sentido.

P.J. y A.N. ¿En darle a la gente con base a los méritos que tuviera?

E. M. No, como en todo había porquerías, este era el escalafón de acuerdo a como estaba formado en orden jerárquico.

P.J. y A.N. ¿Tenía algunas cosas buenas el escalafón?, ¿obtenían beneficios?, ¿Cómo qué por ejemplo?

E. M. Estas son unas codificaciones de las bodegas. El beneficio era que de acuerdo a los derechos se ocupaban los puestos después de cierto tiempo. Como en todo, allí se la daban ciertos privilegios al que querían porque como le dije yo hubiera brincado el escalafón de Barrera si me hubiera prestado a una situación que él propuso, hubiera podido ocupar el puesto pero cómo no lo hice no ascendí. Mire ésta fue mi asignación al puesto de abastecedor en México y pude haber ocupado el puesto pero el precio era muy alto. También pude haber ocupado el puesto aquí pero por no querer pagar ese precio, me quedé en mi casa toda la vida.

P.J. y A.N. ¿Le sirvió de algo el sindicato?

E. M. Nunca quise acudir al sindicato.

P.J. y A.N. ¿Alguna vez el sindicato les sirvió a los trabajadores?, era un sindicato totalmente manipulado, no, ¿Víctor Flores fue bueno o es bueno?, ¿cuál es su cercanía actualmente con los ferrocarrileros?

E. M. Formamos un grupo que se llama Unión de Ferrocarrileros Jubilados que es totalmente independiente del Sindicato. En esta agrupación hemos manifestando, en primer lugar, que se nos evite el descuento que por concepto de sindicato se nos hace. Este descuento equivale al 1 % de nuestro salario, pero dado el número de ex trabajadores o jubilados suscritos somos cerca de 40 mil entonces cuánto se lleva el sindicato. Somos tantos que el señor Víctor Flores está percibiendo por ese concepto más de un millón y medio de pesos mensuales. Otra cosa que tenemos los jubilados es que estamos protegidos por un fideicomiso que se denomina *Ferronales club 50-6*. En este fideicomiso se metió dinero cuando nos jubilaron, eran no sé muy bien, pero aproximadamente eran como 150 mil millones de pesos o 15 mil millones de pesos, era una cantidad millonaria. Y debo decirles que mientras estuvo manejándose el fideicomiso sin interven-

ción de Víctor Flores se aumentó a 19 mil millones de pesos, pero empezó a meter la mano Víctor Flores, y que con la campaña de Zedillo y que con la campaña de acá y allá para sacar puestos, ya nos quedamos en ceros. Este año se trabajó mucho con el propósito de que se reabasteciera ese fideicomiso lo cual no se logró a pesar de que hubo una diputada la señora Estela Damián, quien intervino mucho y quería que se llevara a cabo una auditoría para detectar porque se había acabado el fideicomiso siendo que estaba calculado hasta para el 2025 o algo así, y se acabó ese fideicomiso, entonces ya sabe usted con lo que son las cosas, a la señora la atacaron, hubo otra diputada que también pretendía ayudarnos y una persona muy cercana a ella nos informó que Víctor Flores llegó con un cajita con centenarios y allí se acabó todo. Víctor Flores compra a todo mundo con centenarios. Les he decir que nosotros teníamos un fondo por concepto de previsión obrera y todavía estando yo en servicio se nos notificó que nuestra póliza iba aumentarse a cien mil pesos para cuando falleciéramos. El caso fue que mataron al tesorero que estaba nombrado que era un señor del norte llamado Praxédis. A él le fincaron una historia que no fue cierta, según se dijo que se fue con una señora del cabaret y que lo mataron en el hotel, pero eso no fue cierto lo que pasó es que lo mataron para quitarle el poder y dejar a Víctor Flores.

ARCHIVO HISTÓRICO

Fondo Junta Directiva

Núm.	Expediente	Legajos	Periodo	NCO	Caja
415	Reclamaciones de particulares a la compañía	Reclamaciones (por sobrecargo) de particulares al compañía, 1909.	1909-1909	1, 9530	33
416	Correspondencia general	Terrenos en Piedras Negras Coah., Levantamiento de la vía entre Sabinas y Hondo. Traspaso de terrenos en Monterrey por parte de CDCD a los FNM. Permuta de unos lotes en Laredo, Tamaulipas. A cambio de otros lotes en la misma ciudad propiedad de FNM, 1905-1916	1905-1916	1, 9900	33
417	Estatutos del Ferrocarril Internacional Mexicano	Estatutos impresos en español e inglés del Ferrocarril Internacional Mexicano, 1905-1912.	1905-1912	2, 1510	33
418	Hipotecas	Hipotecas del Ferrocarril Internacional Mexicano, 1897-1936	1897-1936	2, 2500	33
419	Emisión de títulos	Expedición de un nuevo certificado por 500 acciones de la Cía. Del FCIM, en lugar del certificado núm., 46 expedido a favor de J. L. Morgan y que se extravió, 1912	1912-1912	2, 3200	33
420	Resoluciones de la JD del FCIM	Resoluciones de la Junta Directiva del FCIM sobre emisión de bonos, 1905-1908.	1905-1908	2, 3210	33
421	Cancelación y cremación de bonos	Cancelación y cremación de bonos provisionales del FCIM, 1911-1918.	1911-1918	2, 3600	33
422	Compra de acciones	Compra de acciones de capital social del FCIM por FNM, a la Southern Pacific Company y a otros accionistas, 1909-1912.	1909-1912	2, 3810	33
423	Títulos	Correspondencia relativa a los bonos y acciones del FCIM, 1908-1930.	1908-1930	2, 3900	33
424	Ingresos aproximados semanales	1-2. Ingresos aproximados semanales del FCIM, 1909, 1910.	1909-1910	2, 5131	33

BIBLIOTECA

Fondo Amorós Denegre

- 691.** *Science pratique des chemins de fer.- Ouvrage contenant la description, dans ses moindres details, des travaux publics executés en Inlaterra par les plus celebres ingenieurs.- Avec planches.* Bruxelles, Societe Belge de Libraire, 1841, 182 p.- 2 hs. s.n., 78 láminas despls., encuadernación en tela.
- 692.** *Contract made between Citizen General Francisco Z. Mena. Secretary of State, and of the Department of communications and public works representing the executive of the Unión and Messrs. Sr. Pearson & Son Limited, concerning the Railway of Tehuantepec and the Ports of Coatzacoalcos and Salina Cruz./ Contrato celebrado entre el ciudadano general Francisco Z. Mena, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y S. Pearson & Son Limited, sobre el Ferrocarril de Tehuantepec y Puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz.* México, S. Person & Son Limited, 1898, 32 + 39 hs., encuadernación mestiza.
- 693.** *Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Reseña histórica y Estadística de los Ferrocarriles de Jurisdicción Federal. Desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894.* México, Imprenta y litografía de Díaz de León Sucs., Sociedad Anónima, 1895, 158 p. + 1 plano despls., y estados, encuadernación mestiza.
- 694.** *Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Reseña histórica y Estadística de los Ferrocarriles de Jurisdicción Federal. Desde el 1° de enero de 1895, hasta 31 de diciembre de 1899.* México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1900, 206 p.- planos y estados despls., encuadernación mestiza.
- 695.** *Jornal des chemins de fer.* Première année. Tomo I. París, Au Bureau du Journal, 1842, 2 hs. + 300 p., encuadernación mestiza.
- 696.** *Jornal des chemins de fer.* Première année. Tomo II. París, Au Bureau du Journal, 1842, 2 hs.- de 341 a 840 p., encuadernación mestiza.
- 697.** *Jornal des chemins de fer.* Première année. Tomo III. París, Au Bureau du Journal, 1842, 2 hs.- 700 p.- 1 lámina y 1 estado despls., encuadernación mestiza.
- 698.** *Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Correspondiente al periodo transcurrido de 1° de julio de 1912 a 30 de junio de 1913.* México, 1920, viii p.- + 328 p., encuadernación mestiza
- 699.** *Memoria presentada al Congreso de la Unión.- Por el secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República mexicana, Vicente Riva Palacio. Corresponde al año transcurrido de diciembre de 1876 a noviembre de 1877.* México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1877, 560 p.- 17 fotografías.- 20 litografías., encuadernación holandesa.
- 670.** *Memoria presentada al Congreso de la Unión.- Por el secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, general Carlos Pacheco...- Corresponde a los años transcurridos de enero de 1883 a junio de 1885.* Tomo I. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1877, 1h. + xii p. + 780 p. + 214 p.- Estados despls.
- 671.** *Memoria presentada al Congreso de la Unión.- Por el secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República mexicana, general Carlos Pacheco...- Corresponde a los años transcurridos de enero de 1883 a junio de 1885.* Tomo II. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1887, 1138 p. + vi p.

FOTOTECA

Fondo Donaciones

No. Inventario	Pie de foto	Color	Formato
03-001476	Oficinas de la terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001477	Tren de pasajeros TEE, ferrocarriles italianos.	Blanco y negro	7 x 10"
03-001478	Tren de pasajeros eléctrico, ferrocarriles italianos.	Blanco y negro	7 x 9"
03-001479	Vía.	Blanco y negro	10 x 8"
03-001480	Puente con estructura de madera.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001481	Hospital de Ferrocarriles Nacionales en Monterrey, N. L.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001482	Tren eléctrico de pasajeros, ferrocarriles italianos.	Blanco y negro	7 x 9"
03-001483	Patios de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 8"
03-001484	"Jardines y entrada principal de la nueva estación de carga del D. F., Ferrocarriles Nacionales".	Blanco y negro	8 x 10"
03-001485	Vista aérea de la Terminal del Valle de México, noviembre 13 de 1957.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001486	Vista aérea de la Terminal del Valle de México, noviembre 13 de 1957.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001487	Vía.	Blanco y negro	10 x 8"
03-001488	Maquinaria para colocar balasto en el tendido de vía.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001489	Maquinaria para balasto.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001490	Capacitación de personal.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001491	Fachada de la estación de pasajeros de Monterrey, N. L.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001492	Máquina que detecta fallas en los rieles.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001493	Vía.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001494	Tramo de vía con durmientes de madera.	Blanco y negro	10 x 8"
03-001495	Instructor impartiendo clase en el Instituto de Capacitación Ferrocarrilera/Diesel.	Blanco y negro	10 x 8"

PLANOTECA

Fondo Puebla

núm.	Título	Fecha de elaboración	Soporte	Escala	Estado de conservación	Medidas (cm)
381	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Velasco.	febrero 10 de 1930	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
382	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Baquedano.	febrero 12 de 1930	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
383	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Póstigo.	febrero 14 de 1930	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
384	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Tecuac.	febrero 17 de 1930	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
385	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Balcón.	febrero 18 de 1930	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
386	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Rosario.	febrero 19 de 1930	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
387	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Santo Domingo.	febrero 21 de 1930	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

388	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Cerón.	febrero 24 de 1930	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
389	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Pérez.	febrero 26 de 1930	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
390	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Mazarraza.	diciembre 10 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
391	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Vega.	febrero 28 de 1930	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
392	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Junguito.	marzo 10 de 1930	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
393	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Planificación de estaciones. Distrito de Oriental.	1930	cianotipo	Sin escala	bueno	47 X 24
394	Resumen. Vías auxiliares.	1930	cianotipo	Sin escala	bueno	48 X 25
395	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Veloz.	enero 14 de 1930	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
396	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Iturbe.	enero 12 de 1930	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
397	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación La Luz.	enero 24 de 1930	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

398	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Bernal.	enero 29 de 1930	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
399	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Sanz.	octubre 30 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
400	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Mena.	agosto 19 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25

Afinando el oído; el teléfono selectivo

María de la Paz González

Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos

En la década de 1940, Ferrocarriles Nacionales de México comenzó un proceso de modernización, que incluyó la sustitución de las locomotoras de vapor por las de diesel, la ampliación de vías angostas y de talleres, construcción de estaciones, entre otras obras, así como cambios en la dinámica de trabajo, por ejemplo, en el área de transportes se invirtió en el equipo para dar mantenimiento a las unidades de arrastre, aunque los departamentos más beneficiados fueron Control de Calidad y Comunicaciones y Alambres.

El Departamento de Comunicaciones y Alambres era el responsable de dar mantenimiento a la red telegráfica que cubría gran parte del territorio mexicano. Por esos años, ferrocarriles adquirió artículos nacionales y extranjeros de alta calidad que se utilizaron en dicho departamento. Se compraron un buen número de aparatos y accesorios telefónicos para modernizar el servicio teleográfico que hasta ese momento funcionaba de manera adecuada para la empresa; gracias a ello se puso en operación un nuevo concepto en telefonía en el que se incluyó un modelo de teléfonos selectivos de disco que por mucho superaría a los de cuerda. Cabe decir, que la compra de estos aparatos se realizó luego de un arduo estudio de mercado que llevaron a cabo los empleados de ese departamento. Funcionarios de la empresa contactaron a la compañía Swtromberg Carlson, que se había posicionado por esos años en el mercado de los Estados Unidos, Canadá y España.

Ya desde su creación en 1894, la empresa telefónica norteamericana Swtromberg Carlson despuntó como una de las industrias más importantes y modernas en el ramo de las comunicaciones, ya que ofrecía productos telefónicos notablemente más prácticos y de fácil manipulación, dentro de los cuales ofertaba los denominados “selectivos” cuya función era la de facilitar al telegrafista la recepción y envío al intercomunicador de dos llamadas a la vez; esto no sólo agilizaba la entrada y salida de mensajes, sino que también duplicaba el servicio, logrando así mayor trabajo en menor tiempo mediante un solo aparato.

La innovadora Swtromberg Carlson hacia junio-julio de 1925 se asoció con Tomás Brook, un modesto ingeniero de origen inglés, cuya pequeña industria se dedicaba a la elaboración de accesorios y partes de telefonía, entre dichas partes lo que sobresalía eran las diademas selectivas que se adaptaban de maravilla a los selectivos de Swtromberg Carlson, algo realmente nuevo para la época. Así que la función dio como resultado un aparato tan llamativo como funcional, el teléfono selectivo de pedestal. Cuando el mercado y la demanda de servicios de Swtromberg Carlson fue en aumento, no se limitó a vender teléfonos, sino que también implementó el servicio de capacitación a las grandes empresas que adquirirían en una buena parte de sus productos facilitando a los empresarios el uso y cuidado de su negocio a través de su planta laboral. Es de entenderse que eso no era un plus para Swtromberg Carlson, sino un seguro de futuras compras y servicios.

Para los ferrocarriles el servicio de excelencia en cuanto al control de los tiempos era absolutamente necesario. Podemos decir que el haber modernizado su equipo de telegrafía y comunicación fue un acierto durante la época en que los ferrocarriles fungieron como un importante medio de transporte.

Dentro de la colección de “telegrafía” del Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, podemos encontrar todo tipo de aparatos de comunicación, además de los aparatos de telefonía más raros que hayamos visto antes, también existen las llaves telegráficas, sus resonadores, las magnetas, los “timbrillos”, las cajas para batería, las baterías, enormes por cierto, los tableros, los bancos y otros accesorios que de solo verlos, pueden trasladarnos en un segundo a una época llena de sonidos, golpeteos, claves, y la típica frase “*un segundo, línea 88, tienes clave por la 101, le comunico por favor*”.

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero
Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

CÉDULA DE REGISTRO DE BIENES MUEBLES CON VALOR HISTÓRICO CULTURAL

1. Número de registro: No presenta.

Núm. de inventario CNCA: No presenta.

Núm. de inventario FNM: FNM09195001000115040003801430.

Núm. de colocación en el almacén: Planta baja, estante B, cajón 71, andén 5, Almacén de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM .

Clave Pronare

M	N	F	M	2	L	P	0	0	0	0	3	N	1	4	1		
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--

Institución	BM	Investigador	Número	Línea	Kilómetro
-------------	----	--------------	--------	-------	-----------

Otro núm. (especificar): B TT 1 / 212422 T-6.

2. Localización

Estado: Estado de México. Municipio: Atlacomulco Localidad: Atlacomulco

3. Nombre del objeto: Teléfono selectivo con pedestal

4. Nombre del fabricante: Swtromberg Carlson

5. Materia prima dominante: Plástico, madera y hule

6. Inscripciones: Model 88769-894.

7. Medidas:

Alto: 33.5 Largo: 33 Ancho: 29 Diámetro: xxx Peso aprox.: 5 Kg.

8. Lugar donde se localizó: Atlacomulco, Estado de México.

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

9. Estado de conservación:

Bueno (X) Regular () Malo ()

10. Registro fotográfico. Sí (X) No ()



11. Notas y observaciones (Función, descripción detallada, historia, etc.)

La industria ferrocarrilera fue distinguida por mucho tiempo como un verdadero imperio vanguardista. La empresa modernizaba regularmente su equipo rodante y trataba de innovar su equipo de oficinas y talleres. Aún si el telégrafo funcionó de maravilla por más de tres décadas, cuando llegó la hora de modernizarse y asumir el reto de actualizar a su equipo humano, lo hizo de la mejor manera. Además de adquirir una considerable suma de aparatos telefónicos eficientes aunque de complicado uso, consiguió que la empresa Swtromberg Carlson se comprometiera a capacitar a la planta laboral del Departamento de Telégrafos para que estos conocieran a dedillo el teje y maneje de los aparatos recién adquiridos.

Este teléfono selectivo con pedestal forma parte de la colección de “telégrafos, teléfonos y accesorios” del Almacén de Colecciones del CNPPCF/MNFM, es una de las más equipadas y de las más peculiares de todo el acervo.

12. Registró: PRONARE

Fecha: 1996.

Directorio

Teresa Márquez Martínez

Directora

Tel.: (222) 774 01 03 (55) 41 55 05 40

tmarquez@conaculta.gob.mx

Ana Stella Cuéllar Valcárcel

Subdirectora de Investigación y Proyectos Culturales

Tel.: (222) 246 10 74

cedif1@yahoo.com.mx

Covadonga Vélez Rocha

Jefa del Departamento de Fototeca

Tel.: (222) 246 10 74

cedif1@yahoo.com.mx

Alfredo Nieves Medina

Jefe del Departamento de Orgamapoteca y Planoteca

Tel.: (222) 246 10 74

cedif1@yahoo.com.mx

María Isabel Bonilla Galindo

Jefa del Departamento de Biblioteca Especializada

Tel.: (222) 246 10 74

cedif1@yahoo.com.mx

Patricio Juárez Lucas

Jefe del Departamento de Archivo Histórico

Tel.: (222) 246 10 74

cedif1@yahoo.com.mx

Rosa María Licea Garibay

Subdirectora de Servicios Educativos y Extensión

Tel.: (222) 774 01 04

rlicea@conaculta.gob.mx

Ana Belen Recoder López

Jefa del Departamento de Comunicación Educativa

Tel.: (222) 774 01 05

brencoder@conaculta.gob.mx

María de la Paz González López

Jefa del Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos

Tel.: (222) 774 01 14

m_gonzalez@conaculta.gob.mx

Oficinas en Puebla

11 Norte 1005, Centro Histórico, C.P. 72000

Puebla, Puebla. Fax: (222) 774 01 01

Oficinas en México

Tel.: (55) 41 55 05 40. Av. Paseo de la Reforma 175,

piso 16, col. Cuauhtémoc, c.p. 06500, Distrito Federal, México