

Mirada

Revista Digital

eroviaria

año 2015, enero - diciembre, núm. 25



ESTACIONES

La Huelga Olvidada: Unión de Mecánicos Mexicanos de 1906.

CRUCE DE CAMINOS

Andre Gunder Frank: Lumpenburguesía latinoamericana: Condena ética, ¿condena histórica?

DIRECTORIO

Consejo Nacional para
la Cultura y las Artes

Centro Nacional para la Preser-
vación del Patrimonio Cultural
Ferrocarrilero

Centro de
Documentación
e Investigación
Ferrovias

Mirada Ferroviaria

Revista Digital

año 2015, enero - diciembre, núm. 25

Rafael Tovar y de Teresa
Presidente
Tel.: (01 55) 41 55 07 50
Arenal 40, Chimalistac, Álvaro Obregón, 01050, México, D. F.
presidencia@conaculta.gob.mx

Teresa Márquez Martínez
Directora
Tel.: (01 55) 41 55 05 25 ext. 9540 / tmarquez@conaculta.gob.mx

María del Pilar Pacheco Zamudio
Subdirectora de Investigación y Estudios Culturales
Tel.: (01 222) 774 01 15 / ppachecoz@conaculta.gob.mx

Patricio Juárez Lucas
Jefe del Departamento de Archivo Histórico
Tel.: (01 222) 774 01 15 / pjuarezl@conaculta.gob.mx

María Isabel Bonilla Galindo
Jefa del Departamento de Biblioteca Especializada
Tel.: (01 222) 774 01 17 / ibonilla@conaculta.gob.mx

Covadonga Vélez Rocha
Jefa del Departamento de Fototeca
Tel.: (01 222) 774 01 16 / cvelez@conaculta.gob.mx

Alfredo Nieves Medina
Jefe del Departamento de Planoteca
Tel.: (01 222) 774 01 00 ext. 7392 / anieves@conaculta.gob.mx

Rosa María Licea Garibay
Subdirectora de Servicios Educativos y Extensión
Tel.: (01 222) 774 01 04 / rlicea@conaculta.gob.mx

Ana Belen Recoder López
Jefa del Departamento de Comunicación Educativa
Tel.: (01 222) 774 01 05 / brecoder@conaculta.gob.mx

María de la Paz González López
Jefa del Departamento de Control y Depósito de
Bienes Muebles Históricos
Tel.: (222) 774 01 14 / m_gonzalez@conaculta.gob.mx



Oficinas en Puebla
11 Norte 1005, Centro Histórico, C. P. 72000
Puebla, Puebla. Conmutador (222) 774 01 00
Oficinas en México
Av. Paseo de la Reforma 175, piso 16,
Col. Cuauhtémoc, C. P. 06500, Distrito Federal, México.
Tel.: (55) 41 55 05 25

Presentación

4

Estaciones

7

- Vías para avanzar: una invitación de internacionalización para los estudios ferroviarios en México. Arturo Grunstein Dickter
- Boletín Documental: órgano de difusión y promoción del patrimonio cultural ferrocarrilero. Stella Cuéllar
- La Huelga Olvidada: Unión de Mecánicos Mexicanos de 1906. Roy Bernal Brown

Tierra Ferroviaria

41

- ¡A cocinar con Ferronales! Un acercamiento al estudio de la sección de cocina de la revista Ferronales, 1930-1965 (segunda parte). Covadonga Vélez Rocha
- Caminos y vías en la región Puebla-Oaxaca. Patricio Juárez Lucas

Cruce de Caminos

62

- Andre Gunder Frank: Lumpenburguesía latinoamericana: Condena ética, ¿condena histórica? Marcos T. Águila y Jeffrey Bortz

Vida Ferrocarrilea

75

- Primera parte de la entrevista al David Escalante, ferrocarrilero jubilado conductor del exprés.

Silbatos y Palabras

84

- El señor de palo. Efrén Hernández

Archivos Documentales y de Bienes

87

- Archivo Histórico
- Biblioteca Especializada
- Fototeca
- Planoteca
- Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos

Los Trenes de Hoy

- <http://www.vialibre-ffe.com/>
- <http://www.t21.com.mx/>
- <http://www.alaf.int.ar>

Foto de portada: Puente Cacahuatal, con vista al túnel en construcción que evitaría deslaves en la línea Puebla-Oaxaca. 12 de noviembre de 1945. Fondo FNM, sección: Comisión de Avalúo e Inventarios. Conaculta, CNPPCF, Cedif.

Se prohíbe el uso de textos e imágenes que aparecen en esta publicación sin el previo permiso por escrito del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.

Mirada Ferroviaria. Boletín Documental es una publicación que nació en otoño de 1999 con el fin de difundir el acervo documental y convertirse en una plataforma disponible para que estudiosos e interesados en el tema ferroviario pudieran dar a conocer sus avances de investigación.

Desde esa fecha hemos contado con el apoyo y colaboración de numerosos investigadores que han creído en este proyecto y que pertenecen a diversas instituciones académicas del país, entre las que se cuenta la Universidad Nacional Autónoma de México; el Instituto José María Luis Mora; la Universidad Autónoma Metropolitana; el Colegio de San Luis; el Instituto Nacional de Antropología e Historia, entre muchas más.

A todos los estudiosos del tema les agradecemos su confianza, ya que desde hace quince años nos brindan su apoyo y nos permiten conocer cuáles son sus avances de investigación, sus proyectos, inquietudes, así como formas de ver y estudiar los ferrocarriles. De igual manera agradecemos a nuestros lectores sus comentarios y sugerencias, ya que nos permiten enriquecer nuestra publicación.

El número 25 que presentamos en versión digital se viste de gala gracias a la colaboración de Arturo Grunstein, quien en la sección Estaciones nos ofrece el texto “Vías para avanzar: una invitación de internacionalización para los estudios ferroviarios en México” en el que da cuenta, desde su perspectiva, del panorama general que guardan los estudios sobre el tema ferroviario, para terminar con un llamado a todos los investigadores, en particular a los jóvenes interesados en el sector ferroviario, para que avancen por la ruta de la internacionalización de los estudios históricos y del presente ferroviario mexicano. Acompañando a la propuesta antes mencionada, se incluye el artículo de Stella Cuéllar, quien analiza, desde una mirada de editor, cuál ha sido el objetivo de *Mirada ferroviaria* durante estos diecisiete años de existencia, cuáles y por qué se han dado los altibajos y por qué se ha decidido mantenerla como una propuesta editorial del CNPPCF. Finalmente, el investigador Roy Bernal Brown cierra esta sección con el artículo “La huelga olvidada: Unión de Mecánicos Mexicanos de 1906”, en el que señala que la Unión de Mecánicos se fundó por trabajadores del Ferrocarril Interoceánico en Puebla de Zaragoza, en agosto de 1900 con dos metas explícitas: negociar un aumento de sueldos y eliminar las preferencias hacia los extranjeros y analiza cuál fue el papel que desempeñaron los trabajadores ferroviarios de la ciudad de Chihuahua, hasta dónde se involucraron para lograr el triunfo de la huelga que se desarrolló en 1906.

En la sección “Tierra Ferroviaria”, Patricio Juárez Lucas, jefe de Departamento de Archivo Histórico, presenta el artículo “Camino y vías en la región Puebla-Oaxaca”, en el que señala que a mediados del siglo XIX seguían surcando por el territorio nacional los seis caminos reales,

construidos en tiempos coloniales, y cómo los ferrocarriles siguieron esas mismas rutas. En esta misma sección Covadonga Vélez Rocha, jefa de Departamento de Fototeca, nos ofrece el artículo “¡A cocinar con Ferronales! Un acercamiento al estudio de la sección de cocina de la revista Ferronales, 1930-1965”, en el que describe de manera puntual la participación que tuvo Josefina Velázquez de León en el ámbito culinario de México. En particular la autora presta atención a las recetas que presentó para la familia ferrocarrilera durante los años de 1960 a 1962, periodo en el que participó como colaboradora permanente de la revista *Ferronales*.

En la sección “Cruce de Caminos” Marcos T. Águila y Jeffrey Bortz ofrecen a nuestros lectores el ensayo titulado “Andre Gunder Frank. Lumpenburoesía latinoamericana: ¿condena ética, condena histórica?”, en el que abordan el tema del trabajo y las aportaciones que realizó este economista y sociólogo alemán, uno de los creadores de la Teoría de la dependencia. Señalan, por ejemplo, que los ferrocarriles, símbolo paradigmático del progreso económico en el siglo XIX, fueron diseñados y construidos por ingleses o estadounidenses, casi nunca por nacionales, lo cual reafirma la tesis de Gunder Frank.

En “Silbatos y Palabras” mostramos un fragmento del de Efrén Hernández, escrito en 1932, que se titula “El señor de palo”, en el que Domingo, el protagonista, recuerda y reflexiona sobre su juventud y sobre un viaje que realizó en tren.

En “Vida Ferrocarrilera” presentamos la primera parte de la entrevista realizada al señor David Escalante, quien nos narra su paso por la empresa Ferrocarriles Nacionales de México.

En la sección “Registro de Bienes Documentales y Colecciones” anexamos, como ya es costumbre en esta revista, parte de los listados de bienes documentales de los acervos que se resguardan en las cuatro áreas que conforman el Cedif: Archivo Histórico, Biblioteca Especializada, Fototeca y Planoteca. También se incluye la cédula de registro del moviscopio, localizado en el túnel 4 de Buenavista, en la ciudad de México, en 1997, el cual se encuentra depositado en el Almacén de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF, MNFM. MF

Pilar Pacheco Zamudio

Subdirectora de Investigación y Estudios
Culturales, CNPPCF.

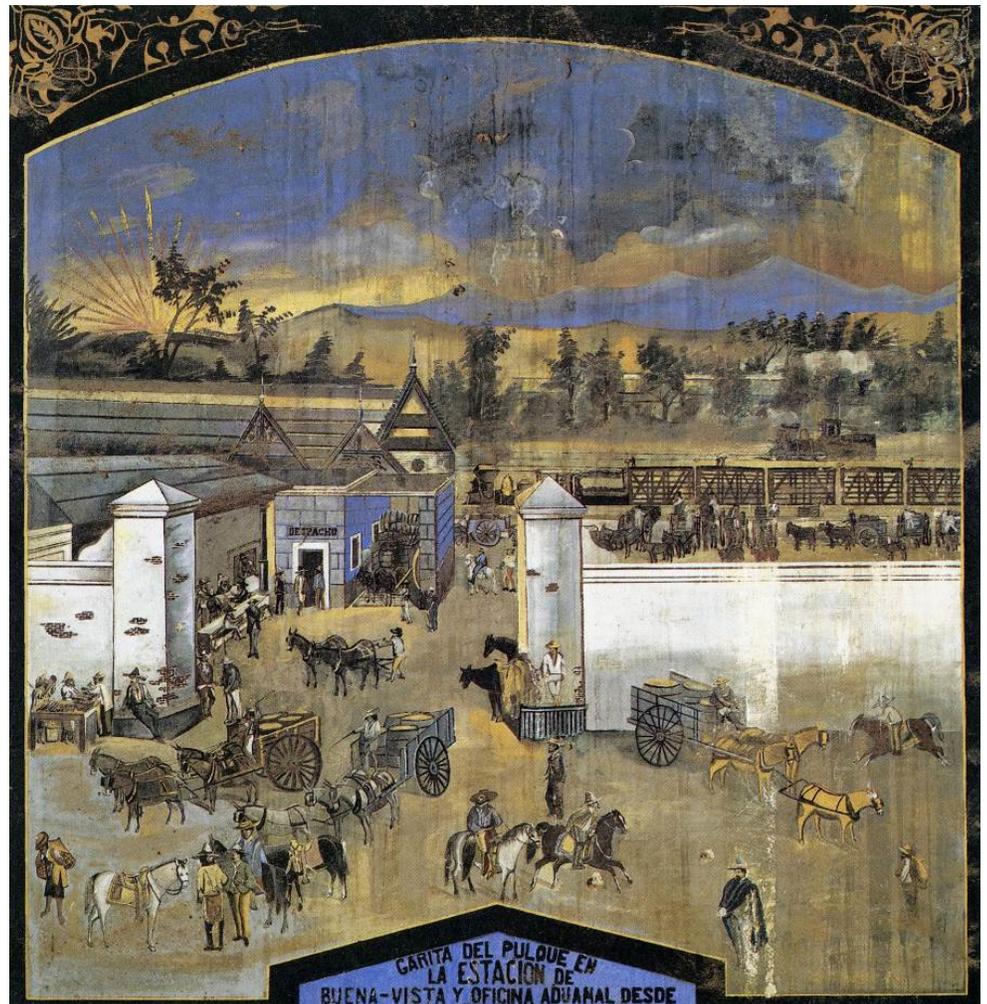


Imagen tomada del libro *Las vías del arte*. México, FNM, 1998, p. 67.

VÍAS PARA AVANZAR: UNA INVITACIÓN DE INTERNACIONALIZACIÓN PARA LOS ESTUDIOS FERROVIARIOS EN MÉXICO

Arturo Grunstein Dickter

Universidad Autónoma Metropolitana
grunsta@prodigy.net.mx

En unas cuantas líneas quiero explicar, sin mayor sofisticación académica, en qué consiste mi nacionalismo en relación con los asuntos que tienen que ver con el ferrocarril. Podría llamarlo, con cierta ligereza, “patriotismo infraestructural”. Sabemos que algunos cuando viajamos a otros países uno de los aspectos en que más nos fijamos es en la eficiencia y en la calidad de los servicios de transporte, incluyendo desde luego el ferroviario. Estoy seguro que muchos turistas regresan a sus sitios de residencia impresionados con los ferrocarriles japoneses, alemanes, suizos, españoles o franceses. También estoy seguro que cuando menos algunos de los ciudadanos de esos países, sin dejar de tener razones para quejarse, en el fondo se sienten orgullosos de sus locomotoras, vías y trenes. En otras palabras, creo que la infraestructura de transporte, empezando quizá por el ferroviario, en verdad puede ser motivo de gran orgullo y presunción, e incluso inspirar sentimientos nacionalistas.

Confieso que me encantaría que pronto los mexicanos también podamos presumir con orgullo de nuestros ferrocarriles; de su rapidez, eficiencia, comodidad, costos de servicio, limpieza, desarrollo tecnológico, accesibilidad. La sociedad abierta a la que muchos aspiramos construir en México permite probar, equivocarse, modificar y corregir el camino. Pero, ¿y si nadie intenta ya recorrer por nuevas vías? A mi juicio, desde 1996, la privatización ha generado avances importantes en el sector, pero es innegable que aún queda bastante por realizar. Considero que para hacerlo los investigadores debemos contribuir a generar sólidos conocimientos que brinden aportes interesantes a la discusión informada e inteligente y al diseño de las mejores políticas de transporte posibles para México. A mi parecer, sería conveniente y provechoso invertir recursos financieros y humanos en investigar nuestras propias experiencias de desarrollo ferroviario desde una perspectiva histórico-comparativa. Contemplar tanto los éxitos como los fracasos, no sólo en México, sino también en otros países y continentes, tanto en el pasado como en el presente. Entre otros propósitos académicos y prácticos tendríamos que afanarnos en buscar, guardando las debidas diferencias de contexto de tiempo y espacio, lecciones o cuando menos pistas útiles a fin de reflexionar y deliberar, de manera colectiva, sobre ellas. Y sí hay que hacerlo, pero hagámoslo sin prenociones ni sesgos ideológicos estatistas y antiestatistas simplistas. En realidad se puede encontrar evidencia de casos más o menos exitosos y fallidos a partir de los estándares de eficiencia y calidad en los servicios de carga y pasajeros señalados, desde la perspectiva de esquemas de participación, propiedad y control pública y privada, así como de marcos legales e instituciones de regulación bastante diversos.

En la era dorada del ferrocarril, es decir de mediados del siglo XIX y hasta las primeras décadas del XX, se desató una polémica que se plasmó

en una voluminosa e interesantísima literatura internacional en torno a las configuraciones y resultados de las fórmulas de participación pública y privada de las políticas ferroviarias. Por lo general en estos estudios se encontraban diagnósticos y propuestas elaborados con base en concienzudos exámenes comparativos. Algunos especialistas destacados, como Acworth, incluían el caso de la consolidación limantouriana de los ferrocarriles mexicanos en la empresa pública Ferrocarriles Nacionales de México, como un modelo digno de ser estudiado e incluso emulado por gobiernos de otros países.

En el presente, en el campo de la historia ferroviaria, también encontramos estudios comparativos que han suscitado debates estimulantes. Tal es el caso de la importante obra de Frank Dobbin, *Forging Industrial Policy, The United States, Great Britain and France in the Railway Age* (1997). En este estudio comparativo, dedicado a las políticas ferroviarias de Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos, Dobbin se propone descubrir los procesos históricos de “construcción sociocultural” de la acción estatal. El autor rechaza las explicaciones que asumen que las políticas públicas están condicionadas por leyes económicas universales “racionales” o las necesidades funcionales de la industria o de la búsqueda lógica de ventajas económicas por parte de individuos o grupos de intereses en la arena política. En cuanto a las primeras apunta que no logran dar suficiente cuenta de las razones de las divergencias hacia un supuesto modelo más eficiente. En relación con las segundas, basadas en el supuesto de que las políticas reflejan las preferencias de los grupos de interés más poderosos, señala que tampoco aportan una explicación cabal al hecho observable de la persistencia de políticas en una misma nación bajo regímenes con distintas orientaciones ideológicas. A partir de las críticas anteriores, Dobbin intenta explicar cómo trayectorias históricas divergentes en distintas naciones llevaron a conformar nociones y metapreferencias diferentes acerca del orden y la racionalidad tanto en el ámbito político como en el económico. Para este investigador la cultura política original de cada país condicionó la respuesta de soluciones a los problemas de la política ferroviaria. Él observa cómo las naciones que incluye en su estudio, a partir del desarrollo del sector, gestaron “culturas industriales” propias persistentes al proyectar principios ordenadores del ámbito del Estado al del mercado.

En consonancia con los argumentos de Dobbin, considero importante trascender la noción que se encuentra más o menos implícita en otros estudios en el sentido de que las acaloradas disputas por las políticas ferroviarias sólo se dieron en función de la búsqueda de ventajas económicas o políticas por parte de diferentes individuos o grupos. Con frecuencia, en la contienda también compitieron sus respectivas visiones y preferencias programáticas en torno al papel que habría de desempe-

ñar la empresa pública estratégica, FNM, en el desarrollo económico del país postrevolucionario.

Sin embargo, a mi parecer, la propuesta analítica de Dobbin también acusa algunos problemas que son dignos de consideración. La primera deficiencia es su supuesto de que no hubo diferencias significativas entre un modelo y otro en términos de sus resultados en lo que a eficiencia y calidad en los servicios se refiere. Eso es precisamente lo que le ha criticado Alfred Mierzejewski, en *The Most Valuable Asset of the Reich: A History of the German National Railways*, vol. 1 (1999), al apuntar que si bien en la historia se manifiestan aspectos culturales industriales, el margen de maniobra para construir sistemas exitosos se encuentra restringido a ciertas realidades económicas de costos y de mercado que son implacables. Por mi parte, no estoy de acuerdo ni con uno ni con el otro. La historia demuestra que si bien el camino al éxito es menos plástico de lo que piensa Dobbin, tampoco es tan cerrado a la experimentación y a la diversidad como propone Mierzejewski.

Lo que sin duda encuentro cuestionable es el supuesto de que el desarrollo ferroviario se dio, por lo menos en los países incluidos en su estudio comparativo, en forma fundamentalmente autónoma. Al hacerlo no se toma en cuenta la existencia de transferencias, o cuando menos de influencias -ya sea por imitación o por rechazo- en la conformación de las políticas ferroviarias. Dentro de la copiosa literatura de la época y de períodos posteriores se evidencia un flujo e intercambio bastante intenso de experiencias e ideas entre inversionistas, managers ferroviarios, economistas y funcionarios públicos de distintas latitudes sobre la forma de enfrentar los desafíos regulatorios y administrativos del sector. En realidad sería imposible comprender el papel revolucionario del ferrocarril en la integración de los mercados nacionales e internacionales durante los siglos XIX y la primera mitad de XX, sin tomar en cuenta los voluminosos flujos internacionales, tanto financieros y tecnológicos como de ideas y culturas organizacionales. Lo anterior fue particularmente, más no sólo notorio, en naciones como la nuestra, marcadas por el atraso económico, en las que por lo general el desarrollo y funcionamiento del sector dependió fuertemente de la importación de modelos, recursos y fuerzas de los países más avanzados, en particular de Estados Unidos.

Si bien el terreno no se encuentra del todo inexplorado, los investigadores, y en particular los historiadores e investigadores mexicanos en general, aún tenemos mucho por hacer para ampliar y globalizar nuestras visiones. Contamos con algunos esfuerzos o intentos valiosos iniciales. Hace ya unos cuantos años, de hecho hace dos décadas y media, un cuarto de siglo, Paolo Riguzzi y su servidor, cuando éramos aún más jóvenes y los dos teníamos pelo, armamos una decorosa antología de textos debidamente prologada sobre historia de los ferrocarriles en

las Américas, que desafortunadamente nunca publicamos. Me temo que algunos de los textos que en aquel entonces seleccionamos como artículos de vanguardia historiográfica hoy resultan clásicos, y otros ya de plano son obsoletos, pero hay bastante más luz de lo que parece al final del túnel.

Los estudios de Guillermo Guajardo sobre tecnología en Chile y México; el libro que coordinó Sandra Kuntz, *La expansión ferroviaria en América Latina*, de próxima aparición, representan sin lugar a dudas contribuciones muy valiosas. En el Encuentro de Investigadores del Ferrocarril, que se llevó a cabo en San Luis Potosí en 2007, las invitaciones para las conferencias magistrales a cargo de Alfred Mierzejewski, Guillermo Guajardo y Miguel Muñoz obedecieron a los mismos propósitos. En fin, he querido compartir en estas líneas esta propuesta muy convenida, que en realidad es un llamado entusiasta, dirigido en particular a todos los investigadores jóvenes y menos jóvenes interesados en el sector para romper con la tendencia a la introversión casi autista, y avanzar a todo vapor por la rica y fascinante ruta de la internacionalización de los estudios históricos y del presente ferroviario en México. MF

BOLETÍN DOCUMENTAL: ÓRGANO DE DIFUSIÓN Y PROMOCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL FERROCARRILERO

Stella Cuéllar

Editora

stellacuellar2@yahoo.com.mx

ANTECEDENTES

Los museos son, ante todo, instrumentos de salvaguarda que dan sentido a la conservación, protección y difusión de los valores del patrimonio cultural. Constituyen puntos de referencia de la identidad de los hombres, y fuentes de inspiración de las generaciones que los crearon. En este sentido, el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos es el responsable de velar por el vasto patrimonio cultural legado por los ferrocarriles en nuestro país, y sus tareas centrales son la recopilación y salvaguarda de objetos, documentos y materiales relacionados con el sistema ferroviario, que incluyen todos aquellos testimonios de quienes han intervenido directa o indirectamente en su historia y desarrollo. Se trata de una tarea que no tiene fin, y que requiere de la creación y perfeccionamiento constante de estrategias que permitan proteger, estudiar y difundir todo este legado; y una de esas estrategias ha sido la publicación del *Boletín Documental*, en sus distintas etapas.

En 1988 FNM decidió fundar el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, que, desde un principio, tendría como tareas centrales, entre otras, la recopilación y acopio de un amplio acervo formado por libros, revistas, archivos, fotografías, mapas, planos, dibujos técnicos y películas.

Entre 1995 y 1998 Ferrocarriles Nacionales de México puso en marcha el Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico de los Ferrocarriles Nacionales de México (Pronare), gracias al cual sobrevivió gran parte del patrimonio cultural legado por los ferrocarriles en nuestro país.

En 1997, nueve años después de inaugurado el Museo, y como parte de él, se creó el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Cedif, por su acrónimo, que tiene como sede un edificio que cumple los requisitos y condiciones para realizar la identificación, organización, registro, catalogación y la consulta de los documentos reunidos hasta entonces y de los que se sabía llegarían como resultado de las labores de rescate emprendidas durante el Pronare.

La llegada de un sin número de acervos documentales provenientes de ese programa de rescate dio un fuerte impulso al Centro de Documentación, que está dividido en cuatro áreas, e hizo que las labores de registro e inventario se multiplicaran al infinito y parecieran no tener fin, pues se tienen, en la Biblioteca Especializada, aproximadamente cuarenta mil ejemplares; ochenta mil imágenes y veinte mil negativos en la Fototeca; tres mil metros lineales, aproximadamente, de Archivo Histórico, y 214 000 planos en la Planoteca.

Durante el largo proceso que han implicado estas tareas de registro, que aún no terminan, pues de manera constante se reciben materiales nuevos, en donación, y aún falta mucho por registrar de lo rescatado en

el Pronare, los responsables de las cuatro áreas del Centro de Documentación han podido conocer y valorar cada uno de los materiales gráficos, bibliográficos y archivísticos que formaban parte del patrimonio cultural ferrocarrilero, y saber, desde entonces, que el proceso sería lento y requeriría que muchas personas se involucraran con sus conocimientos, capacidades y apoyo para llevarlo a buen término.

Pero mientras se desarrollaban estas actividades, y en paralelo a las mismas, ¿cómo ir dando a conocer a los interesados en el tema ferroviario la existencia de un acervo de tal magnitud, que comenzaba a estar disponible para la consulta? Desde el principio se propusieron y emplearon algunas formas de difusión. Por ejemplo, a los investigadores que llegaban al Cedif se les pedía que comentaran entre sus colegas la existencia del Centro de Documentación, o que organizaran visitas guiadas a los acervos. También comenzaron a aparecer algunos materiales fotográficos y bibliográficos en diversas publicaciones o en las exposiciones creadas por el propio Museo, pero nada de esto era suficiente. El reto seguía sin cumplirse a cabalidad: ¿cómo dar a conocer todo esto que se tiene?, tan especializado, único, desconocido, de materiales interesantes e importantes... La respuesta llegó casi de manera natural: había que hacer una revista. Era el único medio de sacar a la vista del mundo este enorme universo de documentos, y darlo a conocer a los investigadores, estudiosos y apasionados del tema ferroviario. Era la única forma de seducir a los especialistas e investigadores de otras instituciones académicas, universidades o centros de documentación, tanto nacionales como extranjeros, para que visitaran el Cedif y compartieran con los responsables de cada área del mismo y con otros investigadores no sólo la pasión que todos sentían, sino la enorme responsabilidad de resguardar, estudiar y conservar estos tesoros.

Era claro que los responsables de los acervos, que además ayudaron a rescatar los materiales de un destino fatal, no son guardianes pasivos de reliquias invaluable, sino investigadores de tiempo completo, comprometidos a conservar, cuidar, estudiar y difundir todo el material a su resguardo y cuidado.

En junio de 1999, a raíz de la privatización de los FNM, el MNFM pasó a formar parte del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, y justo en el otoño de ese año, los integrantes del Cedif decidieron comenzar a publicar el *Boletín Documental*, publicación de la que hoy daré cuenta.

CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL BOLETÍN DOCUMENTAL

Como buena publicación en ciernes, sus primeros números fueron hechos con más voluntad que experiencia, por gente que poco sabía de producción editorial, pero que era especialista y apasionada en su materia, y estaba dispuesta a tomar el riesgo de emprender un camino

nuevo y un tanto ajeno a su formación: crear una revista, cuyo carácter fuera trimestral y su factura, por supuesto, en principio, absolutamente artesanal.

Se trabajaría con lo que se tenían a mano: voluntad, ingenio, muchos, muchísimos documentos y, por lo tanto, temas de interés, plumas, lápices y computadoras. Se contó con el visto bueno de la directora, Teresa Márquez Martínez, quien desde el principio manifestó su preocupación por lo que el reto implicaba, dado que no se tenía experiencia previa en la edición de una revista periódica. También en ese entonces se contó con el apoyo de Carlos García Dávila, quien por aquellos años era el coordinador técnico del Museo. La publicación estaría dividida en dos partes: por un lado contendría artículos sobre temáticas ferrocarrileras, basados en los documentos que se resguardaban en cada área del Cedif, y por el otro se reproducirían parte de los instrumentos descriptivos de consulta; es decir, los inventarios. A este conjunto se le denominaría *Boletín Documental*.

En su primera etapa, que va del número 1 al 9, el contenido del *Boletín* estaba formado por cuatro artículos cortos, versátiles y de temas diversos, escritos por cada uno de los responsables de las áreas del Cedif, a partir de algún material que llamara su atención, o que fuera de su interés, sin que se estableciera ninguna relación temática entre ellos. No había, pues, un concepto editorial y de contenido más ambicioso.

Sin embargo, como uno de los intereses que motivó su creación fue dar a conocer los acervos documentales con los que contaba el Museo, pues es la mejor forma de protegerlos y conservarlos, desde un principio se incluyó la sección Del Inventario, en la que se presentaban fragmentos de estas herramientas de consulta de cada una de las áreas del Centro, a manera de “entregas”, lo cual evitaba tener que acudir al Centro de Documentación para saber lo que ahí se resguarda, o se apoyaba para que desde la primera visita se fuera con certezas. Esta sección cobró enorme fuerza entre los investigadores foráneos, quienes comenzaron a solicitar, a distancia, la reproducción de los materiales que habían identificado gracias al *Boletín*. De hecho, es importante destacar que muchos investigadores comenzaron a interesarse en consultar los acervos del Cedif a partir de que recibieron el *Boletín*, y fue hasta después de conocer esta revista que acudieron al Centro de Documentación.

Y bueno, a pesar de que estos primeros nueve números tuvieron un carácter estético muy informal y artesanal; de estar hechos a manera de pasquín, con artículos escritos, leídos y corregidos por los propios colaboradores, de los cuales ninguno era editor, y de que el diseño de las páginas interiores respondía a un formato básico que, aunque sin duda le daba limpieza, no le otorga una personalidad editorial distintiva, y de ser reproducidos en fotocopias engrapadas, a las que se les añadía una

carátula “comodín”, esa sí impresa en serigrafía, el *Boletín* logró ganarse el respeto no sólo de los investigadores del Museo, sino del público especializado que lo consultaba, y, créanme, ése no es un logro pequeño.

Y habrá quien se pregunte cómo se distinguía un *Boletín* de otro, si todos tenían la misma carátula. Pues el equipo el Cedif resolvió el problema de una manera ingeniosa: a cada carátula le abrieron una ventana por la que se asomaba el número del *Boletín* correspondiente, el cual estaba impreso, siempre a la misma altura, en la primera página del *Boletín*. Fue una solución que además de ingeniosa resultó funcional.

Pero sin duda el mayor problema que tuvieron que enfrentar los nuevos editores para posicionar su publicación fue el relativo a la distribución, que primero se hizo prácticamente de mano en mano, y luego comenzó a hacerse con el uso del correo, ya que por este medio se enviaban algunos ejemplares a quienes lo solicitaban, así como a instituciones académicas que se consideró fundamental que lo conocieran.

Con estos datos, poco a poco fue conformándose un directorio de “receptores del *Boletín*”. No podemos hablar de suscriptores, porque el carácter del *Boletín* es gratuito.

No había presupuesto para más, y antes de obtenerlo había que probar que se tenía con qué sostener una publicación trimestral más en forma: garantizar un público interesado en consultarla, probar que se tenía calidad en la divulgación de la temática; profundidad suficiente en la investigación a presentar; garantizar que se respetaría y cumpliría la periodicidad, entre otros aspectos que se cumplieron a los dos años de aparecido el *Boletín*. Fue un periodo de aprendizaje y crecimiento.

En estos primeros nueve ejemplares se abordaron diversos temas de interés general, tales como: los talleres ferroviarios en la época del vapor; el ferrocarril y la traza urbana, el servicio médico que ofreció el Hospital Colonia; se escribió también sobre Puebla, la Revolución mexicana y los ferrocarriles, y sobre el proceso de absorción estatal de los sistemas ferroviarios mexicanos, entre otros muchos temas.

En el otoño de 2002, luego de que se constituyó el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero del Conaculta (CNPPCF) se realizó un balance de lo que hasta entonces se había logrado. El equipo del Cedif llegó a la conclusión de que ya estaban en condiciones de que el *Boletín* creciera tanto en contenido como en calidad del mismo, y que la imagen editorial que hasta entonces se manejaba ya no respondía a los nuevos retos: presentar artículos temáticos de mayor profundidad y extensión; incluir trabajos de investigación de especialistas en este campo, con sus distintos enfoques y puntos de vista, y abrir un espacio para hablar de lo que en el área de Conservación y Restauración del Museo se hacía, y de las piezas resguardadas en el almacén de colecciones del propio CNPPCF. También se requería un editor que coordinara el *Boletín* en ese rubro.

Para entonces la directora del CNPPCF estaba ya convencida de las bondades y posibilidades del *Boletín*, y muy satisfecha con los logros hasta entonces obtenidos, por lo que autorizó un presupuesto que permitía, a partir del número 11 de la publicación, editar mil ejemplares de cada número, impresos ya en *off-set*, y pagar un despacho que se hiciera cargo de crear un concepto editorial que respondiera a las nuevas necesidades de la publicación.

El número 10 del *Boletín* fue un número de transición, ya que conservó los interiores con el concepto anterior, pero contó con una portada impresa en selección de color, que la distinguía de los números que la antecedían.

Por esos días Teresa Márquez, directora del CNPPCF, me invitó a colaborar en el mismo, como subdirectora de Investigación, área que estaba formada justamente por el Cedif. Y mi llegada no era inocente, respondía, entre otros intereses, a reforzar los proyectos editoriales del CNPPCF, en particular el del *Boletín*. Con base en mi experiencia, puedo decir que era impresionante lo que hasta entonces el equipo del Cedif había hecho a partir de la intuición y las ganas, y me fue muy fácil integrarme al equipo, pues, de entrada, era evidente que compartíamos la pasión por publicar.

SEGUNDA ÉPOCA: LA META ERA CONSOLIDAR EL PROYECTO EDITORIAL

El flamante número 11, que marcó de lleno la segunda etapa del *Boletín Documental*, apareció en el primer trimestre de 2002. Se trataba, ahora sí, de una revista impresa en forma, con una estructura y formato más cómodo y adecuado para los fines que se perseguían; con una presentación, a manera de editorial, y cinco secciones bien determinadas. Toda la publicación estaría perfectamente bien ilustrada, con imágenes tomadas de los propios acervos de la institución: fotografías, libros, mapas y material de archivo. Pero el cambio fundamental se daría en el contenido, y en su manejo. El *Boletín Documental*, a partir de entonces, sería monotemático, y el tema se desarrollaría a lo largo de las cinco secciones. Por ejemplo, la sección principal, titulada Andenes, incluiría un artículo extenso, que escribiría en cada ocasión un autor externo al Museo, especialista en el tema en cuestión, y que proviniera de alguna institución de prestigio, lo cual nos abriría puertas y público.

La sección Jefatura de Estación estaría a cargo de uno de los investigadores del Cedif, quien escribiría un artículo largo, aunque no tanto como el de Andenes. Este investigador, además de ser el autor del artículo más importante emanado del Museo, fungiría como coordinador de información del *Boletín* en cuestión. De este modo el cargo y responsabilidad se turnaría entre los cuatro responsables de los Departamentos del Cedif,

con el fin de que cada uno coordinara la publicación al menos una vez al año. Se trataba de que todos nos involucráramos y aprendiéramos cuestiones editoriales y relativas a la creación de una revista, en una suerte de taller editorial.

La sección Mirador era la que de algún modo rendía tributo a la primera etapa del *Boletín Documental*, pues estaba formada por cuatro artículos cortos, escritos por cada uno de los responsables de los Departamentos del Cedif. Sin embargo, a diferencia de la etapa anterior, los artículos ya tendrían una dirección y no serían libres, pues abordarían el tema central a partir de algún material que estuviera en cada acervo. Resultaban artículos seductores que invitaban al público a conocer los materiales, a estudiarlos. En otras palabras a visitar el Centro de Documentación.

De la primera etapa del *Boletín* se conservó la sección Del Inventario, y en ella se siguieron publicando fragmentos de los inventarios de las cuatro áreas, siempre con una lógica: se publicaban por partes, hasta completar el total del inventario de cada fondo, antes de iniciar con otro.

La quinta sección era Una Pieza del Museo, y en ella se invitó a que escribieran artículos los conservadores y restauradores que trabajan en el propio Museo, cuyo trabajo es francamente impresionante. El *Boletín* permitió, a partir de entonces, que conociéramos detalles de ese trabajo de rescate, que bien puede considerarse un arte.

Cabe destacar que la mayoría de los conservadores y restauradores del Museo no habían escrito antes algo que describiera el silencioso trabajo que realizan, ni participado nunca en una experiencia editorial, por lo que hacerse responsables del contenido de una sección del *Boletín* resultaba un reto que asumieron con entusiasmo. ¿Cómo no estar dispuestos a compartir la experiencia cotidiana de rescatar documentos, planos, fotografías, objetos diversos, herramientas, incluso locomotoras y demás material rodante?

La nueva época también incluyó una cartelera a la que llamamos Puente de señales. En ella se invitaba a nuestros lectores a acudir a los eventos y exposiciones que se organizaban en el Museo.

Estos cambios dieron, sin duda alguna, coherencia y dirección al *Boletín Documental*, pues el tema que se abordaría sería apreciado desde distintos puntos de vista, que lo enriquecerían y redondearían.

Necesitábamos también, para garantizar la calidad y veracidad de los artículos, a un especialista que no sólo amara y conociera a la perfección prácticamente cualquier tema relativo a los ferrocarriles, sino que fuera un apasionado del asunto editorial, y quien mejor para eso que don Sergio Ortiz Hernán: él fue editor y director, por muchos años, de la revista *Comercio Exterior*, y director de nuestro querido Museo. Fue un gran conocedor de trenes y letras, además de entrañable amigo que,

de aceptar, se involucraría con nosotros por el puro gusto de hacerlo, ya que no podríamos pagarle más que con nuestro infinito agradecimiento. Para fortuna nuestra aceptó. Yo fungí como coordinadora editorial de todos los números. Esa fue la regla del éxito: trabajar juntos, y cada cual poniendo lo mejor de su saber.

En el número 15 del *Boletín Documental* decidimos abrir una nueva sección, que rompiera un poco la monotonía del mismo, amén de que lo enriqueciera. Necesitábamos una suerte de “espacio de fuga”, y en ese sentido bautizamos esa parte como Escapes y Laderos. Seguiríamos en la misma ruta, pero haríamos una pequeña parada en medio del camino. La sección estaría a cargo de diversos autores, tanto del CNPPCF, pero no del Cedif, como de investigadores externos.

Esta segunda etapa abarcó del número 11 al 21; es decir hasta el último trimestre de 2004. Tres de los muchos artículos que aparecieron en la sección Andenes, y que fortalecieron nuestra imagen en otras instituciones académicas, y motivaron la presencia de investigadores nacionales y extranjeros en el Cedif fueron los siguientes: “Notas sobre la creación de Matías Romero Avendaño, Oaxaca, localidad ferroviaria del Istmo mexicano”, escrito por Víctor M. Cébulo, del CIESAS, México, aparecido en el núm. 14; “Orígenes del Ferrocarril del Noroeste: la Compañía del Ferrocarril Mexicano”, de Luz Carregha Lamadrid, del Colegio de San Luis, que se publicó en el número 15; “El Ferrocarril Central Mexicano: claroscuros de una gran empresa del México porfiriano”, escrito por Sandra Kuntz Ficker, de El Colegio de México, aparecido en el número 19, entre otros muchos.

Pero no sólo queríamos fortalecer nuestra presencia en otras instituciones, sino crecer individualmente como investigadores del fenómeno ferroviario. Así, algunos de los artículos que aparecieron en Jefatura de Estación, y que dan bien cuenta de este interés son los siguientes: “De la guerra a los negocios”, escrito por Alfredo Nieves y aparecido en el número 13, que trata sobre el general Treviño, quien es utilizado como hilo conductor para darnos a conocer los entretelones políticos y económicos de Nuevo León antes y durante el porfiriato; “Acámbaro en la lente de la Comisión de Avalúo e Inventarios”, escrito por Covadonga Vélez, que apareció publicado en el número 15, y que revela, con bastante precisión, lo registrado por esta Comisión de Ferrocarriles que recorrió todas las líneas de FNM de 1926 a 1930. Patricio Juárez escribió, en el número 20, “Los ferrocarriles en el estado de Yucatán: una biografía mínima comentada”, e Isabel Bonilla, en el número 18 se ocupó de “Las diesel eléctricas que llegaron a México entre 1944 y 1948”, por sólo citar algunos.

En Escapes y Laderos, como en cualquier vía auxiliar que se precie, hubo un poco de todo: Rebeca Elguézabal, por ejemplo, en el número

15, escribió sobre los murales de Fernando Leal que se encuentran en la estación noreste de San Luis Potosí. Con este artículo inauguramos esta sección; Judith Castro, por su parte, compartió con los lectores del número 16 “Un día de trabajo por una sección de la División Puebla-Oaxaca”; Jorge Ramón Gómez Pérez se metió en las entrañas de “La antigua locomotora de tracción a vapor FCM-40”, en el núm. 18, y Arturo Sibaja Carbott, en el número 21, nos dio conocer detalles de una actividad específica de las mujeres en los trenes del Ferrocarril Panamericano con su artículo: “El tren: la bayunca, el trabajo, la distracción y el amor”.

La sección Una Pieza del Museo retrata a la perfección el interés del Museo por conservar el patrimonio mueble e inmueble relacionado con la cultura ferroviaria. Si no, échense un ojo a estos artículos: Bruno Wilson, en el número 12, se ocupó en describir los trabajos de restauración ejecutados en “La locomotora de vapor O de M2”; María de la Paz González, en el número 15, escribió sobre el ingenio de los trabajadores para crear sus propias herramientas; Ricardo Tafolla nos narró, en el número 17, la historia de “Cecilia, la apaga-fuegos de Aguascalientes”, y vale aclarar que no se trata de la chica más popular del pueblo, sino de un camión de bomberos que libró más de una batalla en los talleres de Aguascalientes. Lucila Jiménez Salinas puso sus ojos y atención en la campana de Acanceh, y en el número 20 nos describe los trabajos de rescate y preservación que en ella se llevaron a cabo.

Así se desarrolló, en términos generales, la segunda etapa del *Boletín Documental*, que con el número 21 cerró su ciclo. Acababa el 2004, y de nueva cuenta había que hacer un alto y evaluar lo aprendido, los logros obtenidos y las metas alcanzadas. Necesitábamos plantear nuevos retos que motivaran al equipo a seguir adelante en el aprendizaje editorial, y en el compromiso de profundizar más en las investigaciones, ya que comenzábamos a sentir que caíamos en rutinas aprendidas. No perdamos de vista que en mucho funcionamos como un taller. La producción del número 21 evidenció que habíamos superado ya la adolescencia del *Boletín*, y que debíamos entrar de lleno a una tercera etapa, que creíamos, y aún creemos será la de madurez.

Pero antes, creo que es importante referirme a la experiencia que implicó el *Boletín Documental* en cuanto a la difusión del patrimonio cultural ferroviario; y en ese sentido será prudente partir de una definición general de lo que es patrimonio industrial, misma que, por supuesto, todos aquí conocemos, y que reza así: “patrimonio industrial es todo vestigio tangible o intangible surgido en torno a la industria, sin importar cuál sea su origen”. Lo tangible, evidentemente, son los bienes muebles e inmuebles, tales como: archivos, mobiliario, maquinaria, herramientas, etcétera, y lo intangible todo aquello relacionado con la cultura obrera: formas de vida, costumbres, tradiciones...

Ambos tipos de vestigio constituyen lo que se conoce como patrimonio cultural. Así, los acervos documentales del ferrocarril, que se resguardan en el CNPPCF, constituidos por manuales, folletos, catálogos, fotografías, planos, que tienen un origen técnico, y que fueron elaborados para dar cuenta de la operación ferroviaria nacional, son, evidentemente, una forma de patrimonio industrial, lo mismo que el material rodante y las herramientas y objetos derivados de esta industria, pero si a ellos sumamos las historias de vida y los diferentes testimonios orales y escritos que evidencian el día a día de las jornadas laborales, las dinámicas familiares de los trabajadores del riel, sus tradiciones particulares, y demás asuntos relacionados con lo humano, entonces el término se enriquece y amplía hasta alcanzar la categoría de patrimonio cultural ferrocarrilero. Finalmente la parte humana, lo intangible, es, sin duda, la más importante, pues es el motor de todas las cosas.

No olvidemos que de los expedientes de personal se pueden extraer no sólo datos duros sobre el desarrollo profesional y económico de los trabajadores y, por ende, de las empresas mismas, sino verdaderas biografías que retratan la vida de los trabajadores del riel.

Desde 1995, cuando se acuña el concepto de patrimonio industrial, se reconoce la importancia de conservar los testimonios heredados de la Revolución industrial, no sólo por su valor histórico sino por su importancia en la formación de la identidad social de los grupos involucrados.

Con base en esta reflexión, en el *Boletín Documental* nos dimos a la tarea de dar a conocer no sólo los acervos que en el Cedif y en otras áreas del Museo se resguardan y las investigaciones que de ellos se realizan, sino algunos otros que se encuentran en otras instituciones.

Así, algunos artículos de Jefatura de Estación, Mirador y de Escapes y Laderos se ocuparon de temas eminentemente relacionados con la conservación del patrimonio cultural ferrocarrilero, como puede notarse si se leen los siguientes, entre otros: “Pocos pero selectos: concesionarios y concesiones del Ferrocarril Monterrey al Golfo”, de Patricio Juárez, aparecido en el número 13, en el que se analizan los procesos políticos, sociales y económicos que se involucraron en el otorgamiento de las concesiones de este ferrocarril en particular.

“Guillermo Sodi y Enrique Pantoja, dos trabajadores de la División Oaxaca”, escrito por Covadonga Vélez y publicado en el número 16, que nos permite conocer la vida laboral de estos personajes representativos de la vida obrera ferroviaria. El primero era oficinista de contabilidad, y el segundo tomador de tiempo de conductores y garroteros. Covadonga Vélez nos narra sus triunfos y derrotas, su movilidad dentro de la empresa FNM, parte de su vida familiar, su muerte...

“La casa redonda. De espacio laboral ferroviario a patrimonio industrial”, de Enrique Serrano y Alberto Chiñas, aparecido en el número

17, trata sobre los avances, que hasta el momento de la publicación, se tenían en el proyecto de rescate de la impresionante casa redonda de los talleres de Aguascalientes, y si le sigo la lista sería enorme... mejor la dejo hasta aquí.

Es claro que la tarea de trazar fronteras en lo que se denomina patrimonio ferrocarrilero no es fácil: ¿cómo lograr distinguir y separar al producto de la persona o personas que lo crearon? ¿Cómo indagar los misterios de una herramienta sin estudiar las técnicas y el quehacer de los ingenieros y trabajadores del riel? Todo lo creado por el hombre es producto de su genio y creatividad, que juntos hacen que el saber y las habilidades se transmitan y mejoren de un individuo a otro, y de una generación a la que sigue. El patrimonio intangible impregna cada aspecto de la vida del individuo, y está presente en todos los productos por él creados: herramientas, objetos, documentos.

Ahora sí hablemos de lo que es la tercera época del *Boletín Documental*.

TERCERA ÉPOCA: MIRADA FERROVIARIA, UN ENORME RETO DE CRECIMIENTO

La tercera etapa del *Boletín Documental* comenzó por fin, con un nombre propio que le da personalidad, más que describir su condición o cualidades: *Mirada Ferroviaria* es, el *Boletín Documental* en su etapa adulta.

Comenzó a publicarse en línea en enero de 2007. Se planteó como una revista versátil, no sólo porque no tiene un carácter monográfico, que fue necesario en la segunda etapa para madurar como revista periódica, sino porque al interior de sus secciones hay movilidad y varias voces. Esto significa que cada sección está compuesta por más de un artículo, según lo requiera cada número, lo cual constituye una experiencia editorial nueva, tanto en manejo de contenidos como en el diseño, ya que se dejó atrás la estructura fija que tuvieron las dos etapas anteriores de la publicación. Además, se aumentó el número de páginas interiores, lo cual implica el doble de páginas de contenido que en las anteriores.

Las secciones que se plantearon en principio fueron: Estaciones, destinada para los artículos técnicos específicos o temas de actualidad en materia ferroviaria. Inauguró esta sección nuestro buen amigo el doctor Guillermo Guajardo, quien nos presentó el artículo “El taller y la confluencia del mundo industrial y ferroviario en México, ca. 1890-1950”. Cabe decir que desde que apareció el primer número de la revista digital, en enero de 2007, se cuenta con el apoyo de importantes académicos que nos acompañan en este viaje. Así, en 2008, el doctor Grunstein nos compartió el avance de su investigación sobre la consolidación de los Ferrocarriles Nacionales de México que derivó, en el 2012, en la publicación del libro: *Consolidados: Jose Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*.

Tierra Ferroviaria es la sección de las investigaciones de casa. Se constituye por un artículo largo, académico, emanado de las investigaciones cuya fuente primaria son los propios fondos del Centro de Documentación.

Cruce de Caminos es la sección en la que se abordan las cuestiones de conservación de patrimonio realizados tanto en el propio Museo, como en otros museos o instituciones del país y del extranjero. Además, también hay aquí artículos académicos que incluyen comentarios sobre la reutilización del patrimonio ferroviario; crónicas de viaje, pintura, literatura o cine, sólo por mencionar algunas de las temáticas que se incluyen.

La sección Vida Ferrocarrilera se creó con el propósito de dar a conocer algunos de los testimonios que se resguardan en el “Archivo de la Palabra Jesús García Corona”. En ella se incluyen los testimonios de trabajadores ferrocarrileros, jubilados y en activo, que comparten las experiencias vividas en el complejo mundo del ferrocarril. Muchos de esos testimonios nos permiten conocer los diversos acontecimientos y procesos sociales, históricos, económicos, políticos, tecnológicos y otros más de los ferrocarriles de nuestro país.

Silbatos y Palabras se ha convertido en la sección dedicada a la creación. La integran reseñas de libros, poesías, cuentos relacionados con el patrimonio intangible de los ferrocarriles.

La sección de Registros Documentales y de Bienes, hoy se denomina Archivos Documentales y de Bienes, por ser más específico de este modo. En ella aún se publican fragmentos de los registros documentales de las cuatro áreas, siempre con la misma lógica original: se publicaban por partes, hasta completar el total del inventario del fondo, subfondo, serie, sección o colección que se trabaje. Y vale destacar que se ha enriquecido con los registros del Almacén de Colecciones.

Ahora bien, hasta diciembre de 2014, *Mirada Ferroviaria* llegó a sumar 24 números digitales, con un total de 90 artículos elaborados por investigadores de diversas instituciones académicas, tales como: El Colegio de San Luis, la Universidad Nacional Autónoma de México, el Instituto José María Luis Mora, la Universidad Metropolitana, la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, la Universidad Autónoma de Baja California; el Archivo General de la Nación; el Archivo General del Estado de Yucatán; el Archivo General Municipal de Puebla, entre otros, así como de los jefes de Departamento que integran el Cedif.

Todavía falta mucho por hacer en esta materia, el siguiente escalón será lograr el registro de nuestra revista ante el CONACYT y obtener su propio registro de ISSN. Será un gran reto que deberemos enfrentar quienes creemos en este proyecto. Por ahora no me resta sino agradecer a todos los investigadores y amigos del ferrocarril la confianza en este

proyecto editorial que se ha convertido en el órgano de difusión del patrimonio ferroviario que se resguarda en el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. 

ESTACIONES

LA HUELGA OLVIDADA: UNIÓN DE MECÁNICOS MEXICANOS DE 1906¹

Roy Bernal Brown²

MUREF / Centro INAH Chihuahua³

La huelga más importante del periodo 1890-1933 fue la del 26 de julio de 1906, promovida por los mecánicos de los talleres de Chihuahua. Max Ortega [1997]

INTRODUCCIÓN

Cada vez que visitamos la Ciudad de México estamos conscientes de las huelgas, paros, mítines, marchas y demás asuntos de carácter social, que puede implicar ir a la capital, parece ser que ya son parte del tejido social, de lo cotidiano. Sin embargo, pocas veces nos detenemos a reflexionar sobre su origen histórico, ni nos percatamos del papel que Chihuahua desempeñó en el desarrollo de la historia laboral del país. Quizá pensemos que las huelgas son artefactos modernos, productos del pleito permanente entre el obrero y el patrón en una sociedad industrializada, pero la realidad histórica es mucho más complicada y nos remonta a la época colonial.

Durante la época preindustrial fue cuando comenzaron a estallar varias huelgas. La primera de ellas, que se ha podido identificar hasta el momento, estalló en la Ciudad de México durante el primer siglo de la ocupación española:

La mayoría de los historiadores del movimiento obrero mexicano considera que la primera huelga de los trabajadores de nuestro país fue la ocurrida en la catedral metropolitana [es decir, la catedral de la Ciudad de México], señalando como fecha de la misma el año de 1582. Cuentan dichos historiadores que ese año, las autoridades eclesiásticas de la catedral de México trataron de bajarles el salario a los músicos y cantores de la misma, porque se les hacía que ganaban mucho. Como respuesta, el maestro cantor, que se llamaba Fernando Franco, su ayudante, que se llamaba Juan Hernández, y el canónigo de la catedral, que se llamaba Alonso de Cija, decidieron no aceptar la rebaja a su salario, prefiriendo renunciar. Enterados del hecho, todos los demás miembros del corro, en solidaridad, renunciaron también. No hay que olvidar que estamos hablando de un tiempo [1582] en el que la Iglesia tenía un poder político indiscutible y que además, tenía el apoyo de la Inquisición, que era un tribunal eclesiástico que fácilmente condenaba a muerte a los rebeldes. Se arriesgaban, pues, esos primeros huelguistas, no solamente a perder el trabajo, sino a ser quemados vivos [porque ese era el castigo más frecuente que daba la Inquisición] por rebeldes y herejes. Sin embargo, la solidaridad triunfó: ante la firmeza de los renunciantes, las autoridades

¹Se presentaron versiones anteriores al XXX Congreso Internacional de Historia Regional, Facultad de Historia, Universidad Autónoma de Sinaloa, Culiacán, Sinaloa [6 de diciembre de 2014] y Coloquio Internacional de las Culturas del Norte que patrocina la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, y que se llevó a cabo en las instalaciones del Centro de Convenciones de Nuevo Casas Grandes [19 de marzo de 2015].

² El autor quiere agradecer a las siguientes personas por el apoyo que me brindaron tan amablemente: Carolina Casanova, Ricardo León García, Francisco Mendiola, Claudia Rivers, Jesús Vargas Valdez y Dizan Vázquez Loya.

³ Av. 16 de Septiembre y Av. Juárez, Centro Histórico, Ciudad Juárez, Chihuahua, México, CP 32000.

eclesiásticas tuvieron que reponer en su trabajo a todos; les pagaron salarios caídos, y no les aumentaron el sueldo en lo inmediato pero tampoco se los bajaron. Fue, pues, una huelga triunfante.⁴

Bueno, no estoy seguro de que se haya tratado de “una huelga triunfante”, pero lo cierto es que nos indica que un patrón es un patrón, sin importar el tipo de *negocio* de que se trate, y que ese patrón cree que puede romper un acuerdo previamente establecido. Pero que esta actitud fácilmente puede ser percibida como un ataque no sólo a la dignidad de los trabajadores, sino a su bienestar económico, y por lo tanto suele provocar una respuesta firme; y bien se sabe, como lo anuncia el dicho, que “la unión hace la fuerza”.



Catedral metropolitana, Ciudad de México.

La primera huelga que se ha identificado en el estado de Chihuahua data de mediados del siglo XVIII, y tuvo lugar en las minas del poderoso exgobernador Manuel San Juan y Santa Cruz. Este hombre era un peninsular hábil y ambicioso, que llegó a México en 1702, después de haber tenido una carrera mercantil exitosa en Filipinas. Consiguió San Juan y Santa Cruz establecer el único mayorazgo en el norte de la Nueva Vizcaya, y dominaba la vida económica de su feudo.⁵

⁴ Anónimo, Conferencia 17: “Historia del Movimiento Obrero Mexicano”, en *Movimiento Antorchista: Conferencias obreras*, t. II, junio de 1989. En: [<http://www.antorchacampeian.org.mx/libroso/conferobreras2/conf017.html>].

⁵ Ver: Susan H. Deeds, [1998] “Colonial Chihuahua: Peoples and Frontiers in Flux”, en Robert H. Jackson (ed.), *New Views of Borderland History*. Albuquerque, N. M., University of New Mexico, 1998, pp. 21-40, y de la misma autora: *Defiance and deference in Mexico's colonial north: Indians Under Spanish Rule in Nueva Vizcaya*. Austin, Texas, University of Texas, 2003.



Cusihuiachi, Chihuahua ca. 1920.

Durante las primeras tres décadas del siglo XVIII, las minas de Cusihuiachi, propiedad de San Juan y Santa Cruz, ubicadas a unos noventa kilómetros al oeste de Chihuahua capital, llegaron a producir hasta una cuarta parte de la plata producida en México. Además de proporcionar un buen ingreso para este hombre, esta bonanza provocó una migración de obreros, solteros y casados, provenientes de diferentes partes de la Nueva España. También llegó gente local, como rarámuris, yaquis y apaches; gente de las costas y del centro del país, como mulatos y mestizos, entre otros. Vale aclarar que unos llegaron a fuerza y otros para aprovechar el ingreso que les proporcionaría la costumbre de la pepena o partida, más que el propio sueldo prometido.⁶

Sin embargo, en 1730 a Manuel San Juan y Santa Cruz le disgustó tal costumbre, debido a que le quitaba ingresos, y canceló el privilegio de la pepena. La respuesta no se hizo esperar, y no fue lo que él esperaba: estalló la que es considerada como la primera huelga en el Septentrión Mexicano. Además de iniciar el paro, los obreros amenazaron la casa de San Juan y Santa Cruz, si no se les reinstalaba el derecho de pepenar. Las autoridades, al sentirse amenazadas, en corto se echaron para atrás y reinstalaron el orden de las cosas. Sin embargo, a lo largo del tiempo, se le fue restringiendo, en tanto se buscaron otros modos, por ejemplo el otorgamiento de créditos, para enganchar su mano de obra.⁷

⁶ *Idem.*

⁷ *Idem.*

Cabe recalcar los tres puntos antes mencionados: un patrón es un patrón, y por lo tanto buscará lo mejor para sí mismo, sobre todo si alguien más pagará el costo; un patrón ambicioso suele romper acuerdos laborales sin pensar en las consecuencias para los demás, y el mismo patrón pocas veces respeta a sus obreros a quienes ve como instrumentos intercambiables. Eso refleja un patrón que se repite y que veremos unos 150 años después en las quejas de los miembros de la Unión de Mecánicos Mexicanos son muy parecidos.

LA DICTADURA PORFIRIANA: ALGO DE INDUSTRIALIZACIÓN Y ENAJENACIÓN DE LA MANO DE OBRA

Porfirio Díaz llegó a la silla presidencial en 1876, después de una trayectoria que promulgaba valores liberales, pero también mediante acciones conservadoras. Era negociador y pragmático, dispuesto sólo a ceder cuando hacerlo no le afectara, y decidido a imponer su punto de vista cuando le convenía. Ya bien sentado en la silla presidencial gozó su papel de ser el árbitro supremo. Al principio su meta principal fue lograr la paz social, pero con el paso de los años, sintió que había que construir un México “moderno” y “europeizado”. Para lograr estas metas reconoció que se requería de un capital que no existía dentro del país y que había que importar los fondos necesarios. Estaba consciente de que este proceso de modernización iba a implicar un costo a todos los habitantes del país, a unos más y a otros menos; a unos de una manera y a otros de otras, pero él consideraba que era el único camino que el país podía seguir, y desde su perspectiva minimizó los costos sociales y políticos, así como los económicos y financieros. Lo cierto es que él no estaba dispuesto a desviarse de su meta, costara lo que costara. Todos tendrían que estar dispuestos a ceder para lograr el bien común.⁸

Aunque las primeras concesiones ferroviarias se otorgaron en la década de 1850, no fue sino durante el inter-regnum de Manuel González que se impulsaron varias concesiones que llegaron a formar lo grueso de la política de desarrollo económico de Díaz. Hay que recordar que en aquel entonces, los ferrocarriles eran la punta de lanza de la tecnología, y al igual que sucede hoy, muchos piensan que la tecnología nos puede llegar a salvar incluso de nosotros mismos.⁹

En 1884, año en el que Díaz regresó al poder, tomó las riendas del país con fuerza y destreza, y de 1884 a 1900 otorgó aún más concesiones de las cuales sólo unas cuantas alcanzaron resultados favorables, pero todo el asunto ferroviario derivó, en 1909, en la creación de la empresa pública consolidada Ferrocarriles Nacionales de México.

⁸ Paul Garner, *Porfirio Díaz: del héroe al dictador. Una biografía política*. México, Planeta, 2009.

⁹ Roy B. Brown, *La introducción y desarrollo del ferrocarril en el norte de México*. Ciudad Juárez, Chihuahua, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 2009.

Aunque algunos culpan a la devaluación de la plata de 1905, a la inestabilidad y al descontento que se forjaron durante más de diez años de la modificación del contexto político-económico, lo que es innegable es el hecho de que todo esto, en conjunto, se tradujo en el aumento en la disidencia laboral y en una disminución de factibilidad para negociar o conciliar los diferentes intereses.¹⁰

ANTECEDENTES DE LA FUNDACIÓN DE LA UDMM

A pesar de la fama que Chihuahua tiene por sus capitalistas durante el Porfiriato [Wasserman 1984 y 1993, y Dale-Lloyd 1988], existían unas cuantas sociedades mutualistas que: aglutinaban a los trabajadores ... y ... tenían un carácter humanista-religioso.¹¹ Eran sociedades de acopio y apoyo, y no de conflicto o resistencia, pero con el paso del tiempo varias agrupaciones, como fueron los ferrocarrileros, mineros, tejedores, tabacaleros y carpinteros empezaron a exigir demandas estrictamente laborales referentes a los derechos de los trabajadores, aumentos salariales y salario igual para trabajo igual sin distinciones de nacionalidad.¹²

En 1874 en lo que se reconoce como la primera acción industrial, 36 trabajadores obtuvieron un amparo contra la compañía González, Herrera y Salazar, entonces dueños de una mina en Cusihuiríachic, cuyos directivos les quisieron pagar parte de sus sueldos en vales. Tres años después, se fundó una Sociedad Mutualista de Trabajadores en Parral de Hidalgo y en 1879, una Sociedad de Obreros en Chihuahua capital. Sin embargo, fue hasta el quinquenio de 1903 al 1908 -una generación después-, que las sociedades mutualistas se proliferaron a lo largo y ancho de Chihuahua. Entonces:

...la mayor parte de las asociaciones eran mutualidades de artesanos y empleados organizadas de acuerdo con los oficios de sus miembros: la Unión Zaragoza de Sastres, la Sociedad Morelos de Carpinteros, la Sociedad Hidalgo de Pintores, la Unión de Canteros y Albañiles, La Sociedad Nicolás Bravo de Panaderos, la Unión de Tipógrafos Gutenberg, la sociedad Católica de Artesanos, la Sociedad Mutualista de Empleados, el círculo Mercantil Mutualista, la Unión de obreras Mexicanas e incluso la Sociedad Coronado, que agrupaba a los presos de la penitenciaría del Estado.¹³

¹⁰ Paul Garner, *British Lions and Mexican Eagles: Business, Politics, and Empire in the Career of Weetman Pearson in Mexico, 1889*. Palo Alto, California, Universidad Stanford, 2011; del mismo autor, Porfirio Díaz: Profiles in Power. Londres, Inglaterra, Routledge, 2014; María Eugenia Romero Sotelo, *La larga controversia sobre la devaluación de la plata en México: bimetalismo versus patrón*, en Segundo Congreso de Historia Económica. México, Facultad de Economía. México, UNAM, 2005. En: [http://www.economia.unam.mx/amhe/memoria/simposio12/Ma.%20Eugenia%20ROMERO%20SOTELO.pdf]. Consultado el 3 de junio de 2014, y Jesús Vargas Valdez, "Chihuahua: Reseña Histórica del Sindicalismo, Fragua de los Tiempos", en *El Heraldo de Chihuahua*, martes 24 de enero de 1989, y del mismo autor, "Chihuahua. Reseña histórica del sindicalismo: El mutualismo y algunos datos estadísticos", parte II, "Fragua de los tiempos", en *El Heraldo de Chihuahua*, miércoles 25 de enero de 1989.

¹¹ Jesús Vargas Valdez, "Chihuahua. Reseña histórica del sindicalismo: el mutualismo y algunos datos estadísticos", parte II, "Fragua de los tiempos", *op. cit.*

¹² Pedro Salmarón Saginés, 2008. En: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-26202008000100003], p. 5. Consultado el 23 de mayo de 2014.

¹³ *Idem.*

Con el apoyo de la Sociedad Mutualista de Parral, los trabajadores de la Fábrica de Hilados de Bella Vista, -mujeres en su mayoría a primera- se pusieron en huelga en febrero de 1878 quejándose de la sustitución forzosa de alimentos [frijoles y maíz] de precio excesivo y mala calidad para el efectivo de su sueldo. Como consecuencia, el entonces gobernador Trías solicitó al Presidente Municipal de Valle de Zaragoza que se tomara cartas en el asunto. El mismo Trías promovía legislación que, antes del fin del mismo año, prohibía este tipo de sustitución.¹⁴ Sin embargo, los dueños decidieron vender la fábrica e implementaron un cierre patronal que dejó a los trabajadores en la calle.¹⁵

En 1881, los jornaleros que construían la línea del ferrocarril entre Ciudad Juárez y Chihuahua capital:

[...] se inconformaron contra la compañía constructora a causa de que el director de las obras pretendió imponer una rebaja del 25 % en los salarios. Esto provocó que todos los trabajadores se pusieran de acuerdo paralizando completamente las labores durante unos días, hasta que la empresa dio marcha atrás en la pretendida rebaja.¹⁶

En Pinos Altos -hoy Ocampo-, cuando el dueño John Buchan Hepburn -un inglés de abolengo- se sentía presionado por falta de circulante, reducía la frecuencia de pago de los salarios, mismos que pasaba de hacerlos semanales a quincenales, y aún peor, incluso llegó a pagar la mitad en vales que sólo podían cobrarse en su tienda de raya. En los alborotos que esto provocó murieron seis personas, incluyendo al propio Buchan Hepburn.¹⁷ Debido a que la medida que las muertes de los trabajadores antecedieron a las ocurridas en Haymarket, Chicago, Illinois por unos tres años, Gastón García Cantú llegó a calificar a estos obreros asesinados como los primeros mártires del movimiento obrero en las Américas.¹⁸

Cuando en 1884 se completó el enlace entre Ciudad Juárez y México, el ferrocarril proporcionó el elemento principal para la bonanza económica que dominó el Septentrión mexicano durante los próximos treinta años. Aunque el ferrocarril, en este caso particular el Ferrocarril Central, no tenía ganancias en sí, no hay duda que facilitó el flujo de personas, materiales e ideas, al punto que no sólo abrió nuevos mercados para nuevos productos, sino que facilitó la consolidación de nuevas modalidades económicas y sociales.¹⁹ Como parte de la asimetría que dominaba el modelo industrial entonces vigente, las empresas ferrocarrileras tenían una visión extranjera y una preferencia por trabajadores foráneos. Fa-

¹⁴ *Idem.*

¹⁵ J. Vargas Valdez, “Las mujeres de la fábrica Bella Vista”, en *Boletín UEHS*, núm. 32. Ciudad Juárez, Chihuahua, México, Unidad de Estudios Históricos y Sociales, Extensión Chihuahua, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, marzo de 2005.

¹⁶ J. Vargas Valdez, “Chihuahua. Reseña histórica del sindicalismo”, parte I, “Fragua de los tiempos”, *op. cit.*, p. 2.

¹⁷ *Idem.*

¹⁸ Gastón García Cantú, *El socialismo en México*. México, Era, 1969.

¹⁹ Roy B. Brown, *op. cit.*

vorecían a los empleados extranjeros de cuatro maneras principales: se les asignaron los puestos de mayor jerarquía y sueldos (directivos, gerentes y técnicos); se mantenía el inglés como idioma oficial para la comunicación interna; ellos eran quienes negociaban con las sucursales locales de los sindicatos estadounidenses, *Brotherhoods*, que sólo representaban los intereses de los empleados extranjeros, además de que se le paga mejor por hacer el mismo trabajo.²⁰ Por ejemplo, en el caso de los mecánicos, según la sede, cuando el mexicano ganaba alrededor de \$4.50 por día, el extranjero ganaba \$5.50 por el mismo trabajo. En el seno laboral el conflicto se ulceró.



Casa histórica ubicada en la calle 11 Norte 404, donde se asentó el primer sindicato de los ferrocarrileros poblanos. Foto: Abraham Paredes.

FORMACIÓN DE LA UNIÓN DE MECÁNICOS MEXICANOS

Esta Unión se fundó del 25 de agosto de 1900²¹ por trabajadores del Ferrocarril Interoceánico en Puebla de Zaragoza, con dos metas explí-

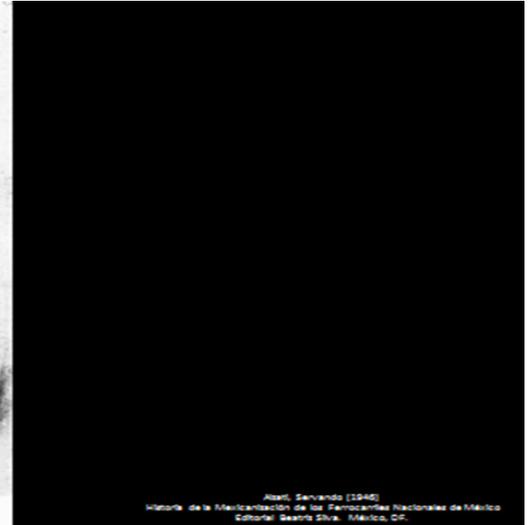
²⁰ Anónimo, "Railway strike in Mexico", en *New York Times*, 17 de agosto de 1887; Servando Alzati, *Historia de la mexicanización de los ferrocarriles nacionales*. México, Editorial Beatriz Silva, 1946; Esther Shabot Askenazi, "La Unión de Mecánicos Mexicanos y la huelga de 1906", en *Memoria del Segundo Coloquio Regional de Historia Obrera*, t. 11. México, [Mérida, Yucatán, 3 al 7 de septiembre de 1979], Tomo 11, Centro de Estudios Históricos de Movimiento Obrero, y de la misma autora *Los orígenes del sindicalismo ferrocarrilero*. México, Ediciones El Caballito, 1982.

²¹ Anónimo, 2010. En: [<http://www.lajornadadeoriente.com.mx/imprimir2.php?fecha=20100422&nombre=cul315.php&seccion=p23>]. Consultado en mayo de 2014.

citás: negociar un aumento de sueldos y eliminar las preferencias hacia los extranjeros. Pronto la Unión fundó sucursales en el Distrito Federal, en Acámbaro, Aguascalientes, Chihuahua, Jalapa, Monterrey, Piedras Negras, San Luis Potosí, así como en los talleres de los Ferrocarriles Central, Mexicano e Interoceánico. La fuerza organizadora fue el masón Teodoro Larrey Ritzinger, procedente de Charcas, San Luis Potosí.²²



Sr. Teodoro Larrey.



²² Teodoro Larrey Ritzinger (1871-¿?) Líder sindical, nació en Charcas, San Luis Potosí. Fue el iniciador del Movimiento Sindical Ferrocarrilero y trabajador ferrocarrilero desde 1888, actividad a la que también estaba dedicado su padre. Gozaba de la confianza de la empresa, por su calidad de hijo de extranjero, pero se daba cuenta de las condiciones de los trabajadores mexicanos. En 1899, con la ayuda de la masonería, planeó organizar e hizo el proyecto de la Unión de Mecánicos Mexicanos en Puebla, Puebla, misma que logró fundar en el año de 1900. Participó de manera activa en el movimiento para la nacionalización del personal ferrocarrilero y para cimentarlo promovió el establecimiento de escuelas para los empleados de los ferrocarriles, a fin de que estuvieran capacitados para el manejo del sistema. Fue un hombre de iniciativa, que inventó un sistema para ahorro de combustible de las locomotoras y fue también el primer fabricante de placas para autos que se hicieron en México. En su honor se levantó un monumento en la ciudad de Puebla en el año de 1950. En: [<http://www.e-local.gob.mx/work/templates/enciclo/EMM24sanluispotosi/municipios/24015a.html>]. Consultado el 23 de mayo de 2014; Pedro Salmerón Saguinés, 2008. En: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-26202008000100003]. Consultada el 23 mayo de 2014. También ver: S. Alzati, *op. cit.*, y E. Shabot Askenazi, “La Unión de Mecánicos Mexicanos y la huelga de 1906”, *op. cit.* En palabras de P. Salmerón Saguinés: “Estos trabajadores no vivían en las terribles condiciones inherentes a la etapa de acumulación original del capital, porque la escasez de mano de obra permitió que gozaran de salarios relativamente altos y de condiciones relativamente favorables”, *ibid.*, p. 2. Así, los chihuahuenses localizaron nuevos mercados para sus productos y podían conseguir productos exóticos que hasta entonces habían tenido precios exorbitantes o eran inaccesibles por el costo de su traslado. Tal es el caso de la exportación de carne y de la importación de materiales de construcción. En ambos casos, el éxito dependía en tener el capital o el crédito disponible para vender o comprar en mayoreo, además de una visión emprendedora. Por compaginar con su visión centralista y autocrática, la narrativa oficial vigente hasta hace poco usaba el caso del general Terrazas como ejemplo ilustrativo, a pesar de estar lejos de la situación social, económica o política de la mayoría de los chihuahuenses, quienes sólo tuvieron acceso a migajas económicas. De igual manera, trajo trabajadores —no peones pero trabajadores industriales. Antes que estallara la huelga de 1906, el Ferrocarril Central contabilizó más que cinco mil empleados de diferentes calidades, distribuidos en varios centros de trabajo, desde la frontera hasta la Ciudad de México. Aunque a veces sus actividades eran artesanales, su trabajo ya era industrial. No controlaban ni el producto ni sus labores. No producían productos para vender, pero mantenían el equipo que proporcionaba un servicio que era ofrecido por otros. En gran medida, se sustituía uno por el otro, sin consecuencias. Era una relación muy asimétrica en la que la empresa especulaba con la mano de obra de sus trabajadores.

Con la ayuda de unos masones, Larrey redactó los estatutos de la Unión, mismos que fueron publicados el 10 de septiembre de 1900. Se repartió un tiraje de cinco mil ejemplares a lo largo del sistema ferroviario.

A principios de 1901, los miembros de la matriz de la Unión entablaron una huelga que duró cuatro días, motivada por el encarcelamiento de los dirigentes Luis Suárez y Marcos Silva. Enseguida se trasladó la matriz a la Ciudad de México y se dejó el sucursal número 1 en Puebla, a cargo de Teodoro Larrey. Sin embargo, no duró ni el año cuando un desacuerdo provocó la renuncia de Larrey.²³



Sr. Silvino Rodríguez.

A dos años de que se fundó la Unión, sólo quedaba en pie la sucursal de Chihuahua, misma que fue nombrada como matriz. Para ella se formó una Comisión integrada por Agustín Arenas, Vitoriano Lojera y Lizardi y Rafael Serrano, quienes trasladaron el archivo de la Unión a la nueva sede de la matriz. A mediados de 1903 se le instaló en el Teatro Betancourt y quedó bajo la responsabilidad de Silvino Rodríguez.²⁴ No obstante, a la una de la mañana del domingo 26 de marzo de 1904 un incendio destruyó gran parte del teatro²⁵ y se tuvo que trasladar lo que quedó del archivo a los altos del Teatro de los Héroes, donde se reinició una campaña para ganar prosélitos, mediante la publicación del periódico La Unión de Mecánicos.²⁶

²³ E. Shabot Askenazi, “La Unión de Mecánicos Mexicanos y la huelga de 1906”, *op. cit.*

²⁴ *Idem.*

²⁵ J. Vargas Valdez, “Chihuahua. Reseña histórica del sindicalismo: el mutualismo y algunos datos estadísticos”, parte II, “Fragua de los tiempos”, *op. cit.*

²⁶ E. Shabot Askenazi, “La Unión de Mecánicos Mexicanos y la huelga de 1906”, *op. cit.*

LA HUELGA DE 1906

Durante la última década del siglo XIX y los primeros años del siglo XX, las sociedades mutualistas ganaron popularidad, y los sindicatos de trabajadores mexicanos y las uniones o *Brotherhoods* de los estadounidenses en México se fueron a huelga en varias ocasiones, casi siempre en respuesta a situaciones locales.²⁷ El 25 de julio de 1906 Silvino Rodríguez y Aquiles Amparán firmaron un llamado a huelga nacional con el fin de eliminar las diferencias de sueldos. Fueron cerca de mil quinientos los agremiados que respondieron al llamado, y se nombraron comités locales para coordinar la suspensión de labores. A pesar de la presencia de esquiroleros húngaros que se pagaron, aún más que a los estadounidenses, los huelguistas cuidaron el orden y no recorrieron a la violencia contra los que seguían trabajando. Otros gremios -como los mineros de Santa Eulalia- los apoyaron con fondos y realizando sus propios paros. La huelga restringía al flujo de carga más que el transporte de pasajeros, por lo que la carga se fue amontonando en los patios y estaciones.

Los huelguistas redactaron un pliego petitorio con 17 solicitudes, entre las que la inequidad de sueldos pasó a segundo término, pero otras cuestiones, como el reconocimiento del sindicato; los horarios y días festivos, así como la reglamentación de las condiciones de trabajo adquirieron prioridad. La homologación de sueldos pasó al punto número once. Como anotó Esther Shabot Askenazi:

[...] la cuestión de los salarios diferenciales entre trabajadores mexicanos y extranjeros pasa en este momento a un plano secundario, lo cual indica un importante radicalización en el corto lapso que va del estallido de la huelga [...]. Las demandas de la UDMM [...] combativo que rebasa los marcos mutualistas [...] El intento de lograr la representatividad oficial de los obreros, constituye una de las primeras demandas de carácter político en organizaciones obreras.²⁸

Casi de inmediato, los locales se reunieron para demostrar solidaridad y concertar los temas de interés que se mandaron al Central en Chihuahua por telegrama.

Por otro lado, en Aguascalientes, una comisión local se reunió con el señor Ben Johnson, superintendente de Fuerza Motriz, pero no llegaron a ningún acuerdo. El local en el Distrito Federal emitía una llamada para que se nombrara una comisión que fuera a entrevistarse con el presidente Porfirio Díaz, en su carácter de autoridad suprema.

²⁷ P. Salmerón Sanginés, 2008. En: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-26202008000100003]. Consultado el 23 de mayo de 2014.

²⁸ E. Shabot Askenazi, "La Unión de Mecánicos Mexicanos y la huelga de 1906", *op. cit.*, p. 201.



Talleres mecánicos de Aguascalientes, 1928.

Motivado por la reunión infructuosa que se entabló con el señor Ben Johnson, Silvino Rodríguez nombró a José G. Freese y a Ramón Rodríguez para que se entrevistaran con el vicepresidente Ramón Corral, a quien le solicitarían gestionara una cita con el presidente Porfirio Díaz. Dicha entrevista se llevó a cabo en el Castillo de Chapultepec, donde Porfirio Díaz escuchó su petición y contestó que respetaba las huelgas pacíficas, pero al mismo tiempo los amenazó con usar la violencia, porque los huelguistas no tenían derecho de indicar a la empresa cómo manejar sus asuntos ni tampoco establecer un monopolio de trabajo. En otras palabras, rechazó su derecho de sindicalizar y negociar en conjunto. Para Díaz, la protección del capital, fuera nacional o extranjero, era un asunto primordial. Y cabe destacar que dicho capital, en este caso, aún no veía ganancias. Su visión de futuro del país dependía en un amplio y seguro caudal de capital, y no iba a tolerar ninguna acción ni actividad que pudiera restringir el flujo de ese caudal. Los comisionados salieron de esa reunión sin obtener ningún logro, sólo consiguieron que el presidente se comprometiera a hablar con los directivos del Central para que consideraran la posibilidad de un aumento de sueldo. Pero les quedó muy clara la intransigencia del Porfirio Díaz y las implicaciones de sus amenazas veladas.



Presidente Porfirio Díaz y señora pasando revista durante un concurso de aviación celebrado en la Ciudad de México.

A pesar de que se rumoró que se había girado una orden de fusilamiento en contra de Silvino Rodríguez, cuando éste salió del Teatro de los Héroes fue abordado por unos gendarmes que lo llevaron a entrevistarse con el entonces gobernador de Chihuahua, Enrique Creel, quien lo quiso mandar a la capital del país, pero Rodríguez fue por sí mismo e invitó a los miembros de las diferentes secciones y sucursales para que cada una enviara a un representante para que se reunieran con él. Se reunieron entonces con Ramón Corral, a quien le expusieron su pliego petitorio. Al día siguiente se reunieron también con Charles R. Hudson, vicepresidente del Central y con Ben Johnson, quienes se comprometieron a considerar la posibilidad de otorgar aumentos salariales.

Porfirio Díaz invitó a Silvino Rodríguez a entrevistarse con él para dejarle en claro su punto de vista -y amenazas veladas y directas-, y a pesar del apoyo que proporcionaron otras instancias e instituciones, Silvino Rodríguez recomendó a sus correligionarios que se suspendiera la huelga y que se reincorporaran a sus labores, cosa que en efecto hicieron, ya que retomaron labores el 31 de agosto de 1906, con las siguientes condiciones:

1. La empresa aceptaría a quienes quisieran regresar, siempre y cuando no hubiera denuncias de violencia.
2. Se aumentarían los sueldos de quienes se lo mereciesen.
3. El señor Hudson prestaría atención y audiencia a cualquier queja o quejoso.

4. Se redactaría un reglamento interno para que se pagaran a los trabajadores un salario proporcional al trabajo que desempeñan, “sin atender a la nacionalidad del operario”.



Don Ramón Corral y familia.

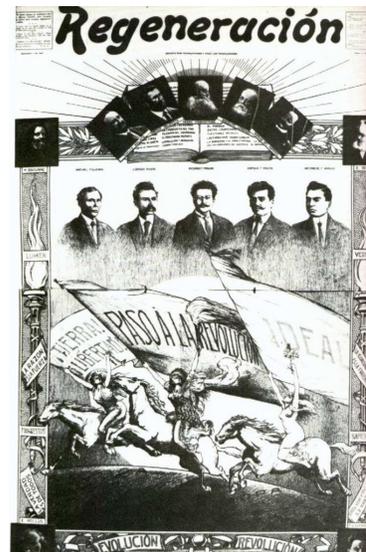
Aunque los logros eran mínimos, finalmente consiguieron cierta representatividad como institución independiente, y demostraron que pudieron enfrentar a la compañía y entablar audiencia con la figura suprema. En Aguascalientes los huelguistas se festejaron con una pachanga, y a pesar de su falta de apoyo, se escucharon muchos ¡vivas! para el señor presidente. Para el 15 de agosto todas las máquinas estaban de nuevo en servicio, y la carga amontonada disminuía.

¿POR QUÉ EN EL SEPTENTRIÓN MEXICANO?

Cierto es que no ha quedado aún en claro qué evento fue el que precisamente detonó el gatillo de la huelga de la UMM de 1906, pero sí es incuestionable que existían varios factores geográficos y políticos que proporcionaron una cama propicia.

A partir de 1900, los hermanos Flores Magón iniciaron la publicación de un periódico con tinte anarquista, titulado *Regeneración*, en el que criticaban a los gobiernos de Estados Unidos y al de Porfirio Díaz. Esta

publicación pronto ganó adeptos, sobre todo en el norte del país. En mismo año de 1900, a nivel nacional, los conflictos y la represión correspondiente se agudizaron, mientras que el número de organizaciones laborales fue en aumento de manera considerable.



Portada del periódico partidista Regeneración.

En 1903 se llegó a constituir el Congreso Obrero y Mutualista de la República, con cerca de treinta filiales distintas que promovían una baraja de ideales sindicalistas.²⁹



Hermanos Ricardo y Enrique Flores Magón.

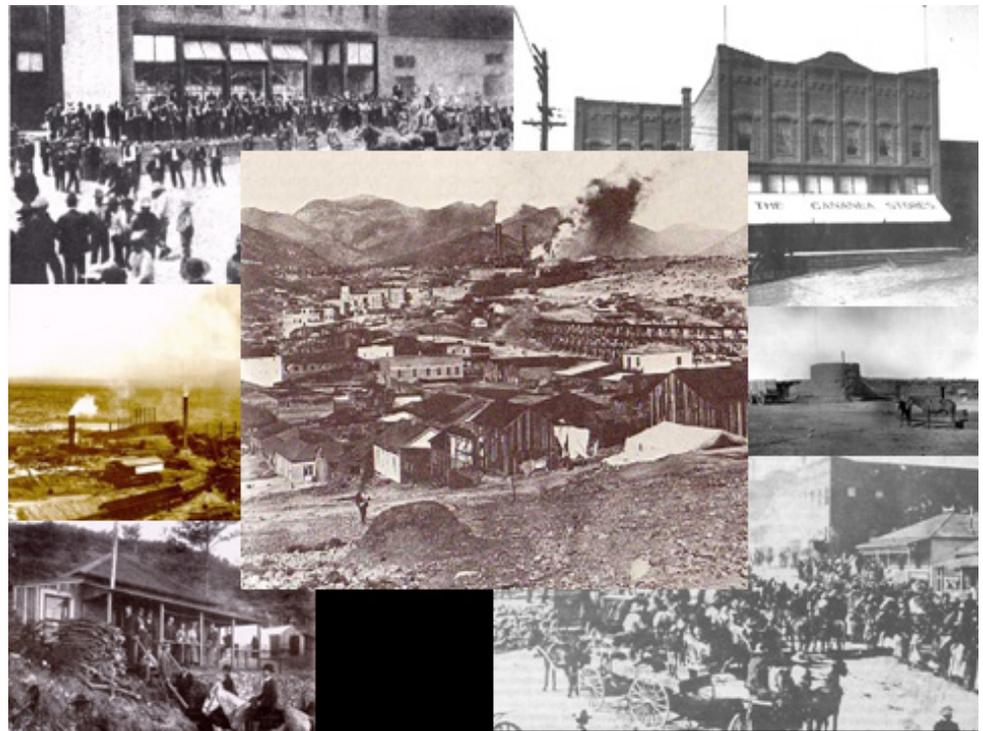
²⁹ Jane Dale-Lloyd, *El proceso de modernización capitalista en el noroeste de Chihuahua, 1880-1910*. México, Universidad Iberoamericana, 1988.

En muchos casos, la lejanía de la metrópoli resultó desventajosa para los habitantes de Chihuahua. No había duda: “vivir lejos de la firma es vivir en el pecado”, pero en este caso la lejanía resultó una ventaja. El éxito de una red ferroviaria dependía del flujo de pasajeros y mercancía, y su naturaleza innata dio importancia a los nudos grandes y chicos que pudieron fungir como embudos donde se pudo sofocar el flujo de mercancía y pasajeros. Así, aunque con anterioridad se lanzaron huelgas en distintos centros de trabajo de provincia, como Puebla y San Luis Potosí, Chihuahua estaba aún más lejos del poderío metropolitano.



Patio de Chihuahua, vista hacia el sur, ca. 1928.

Al estar lejos de la sede metropolitana, Chihuahua, al igual que Sonora, se encontraron aún más cerca de la frontera septentrional y entonces susceptible a sus influencias. En ambos estados, había una cantidad de trabajadores que con anterioridad ejercían sus oficios en Estados Unidos, donde participaron en varias actividades sindicales, y esto los radicalizó, ya que se simpatizaron con credos políticos promovidos por agrupaciones como la de los Trabajadores Industriales del Mundo y con el mismo Partido Liberal Mexicano. Es por esto que no sorprende que las huelgas mineras, como la de la Cananea Consolidated Copper Company, que estalló el 1 junio de 1906, haya tenido eco en municipios como Janos, Casa Grandes, Galeana, entre otros, ubicados al otro lado de la Sierra Madre.



Collage de eventos y localidades importantes por el huelga de 1906.

Durante el segundo semestre de 1906, diferentes agrupaciones del PLM iniciaron levantamientos armados en una franja fronteriza que abarcaba Ciudad Juárez y Guadalupe, Distrito Bravo, Chihuahua; Viesca, Coahuila y Acayucan, Veracruz, entre otros.³⁰

Encabezados por Manuel Macario Diéguez Lara, Esteban Baca Calderón y Lázaro Gutiérrez de Lara, allegados a la Junta Organizadora del Partido Liberal Mexicano, el 1 junio de 1906, los trabajadores de las minas de Cananea (Sonora), se declararon en huelga, con un pliego que demuestra su disconformidad con sus sueldos, el trato que recibían, la prepotencia de los supervisores extranjeros y las preferencias proporcionadas a dichos empleados extranjeros. La respuesta fue violenta y se desbordaron las emociones de los trabajadores, tanto a nivel local como regional y nacional.

A finales de 1906, una oleada de paros y huelgas se dieron en Puebla y Tlaxcala, misma que provocó un paro patronal, que a su vez provocó un motín en las fábricas textiles y en los almacenes de Río Blanco, Veracruz. Este motín estalló el 7 de enero de 1907 y terminó tres días después, con la masacre de más de cuatrocientas personas.

³⁰ En: [<http://www.fte-energia.org/sdp/bol159.pdf>]. Consultado el 25 de junio de 2014.

¿CUÁL ES LA IMPORTANCIA DE LA HUELGA DE LA UDMM DE 1906?

Aunque se puede contestar esta pregunta de muchas maneras, según el contexto desde la que se planteé, para los fines de este artículo la responderemos desde el propio contexto de la UDMM.

Al nivel local la huelga de la UDMM:

1. Organizó y dirigió una huelga nacional desde Chihuahua.
2. Generó el apoyo económico y moral de una gama de organizaciones, agrupaciones y sociedades mutualistas de Chihuahua.
3. Utilizó de una manera muy eficaz, los espacios públicos, como los teatros ya establecidos en Chihuahua.
4. Consiguió el apoyo moral del periódico *El Correo*, dirigido por Silvestre Terrazas.
5. Reforzó al PLM.

Al nivel nacional la huelga de la UDMM:

1. Incluyó a trabajadores de distintos gremios, compañías, estados y localidades desde el centro de la República hasta la frontera septentrional, por lo cual se puede considerar como la primera huelga nacional.
2. Sin ser adeptos del anarquismo, seguía las pautas del PLM.
3. Al madurar, la huelga concretó las quejas de los obreros mexicanos en detalles que rebasaban las preferencias laborales y económicas de los trabajadores extranjeros.
4. Se consiguió el apoyo económico y moral de otras instituciones, sociedades mutualistas y agrupaciones laborales.
5. Se mantuvo la disciplina sindical, mediante el uso de la red telegráfica.
6. Se rechazó la violencia.
7. Se obtuvo el reconocimiento implícito del presidente Porfirio Díaz y de los empresarios aliados.
8. Se opacaron las huelgas de Cananea y Río Blanco por su violencia.
9. Al carecer de facetas violentas, no se prestó a la narrativa posrevolucionaria que se utilizó para legitimar al PNR y subsecuentemente al PRI.
10. Aunque no logró sus metas específicas, constituyó un paso importante en el camino obrero hacia la Revolución mexicana.

En otra ocasión, se podrá discutir esta pregunta en los contextos específicos de la frontera internacional y la respuesta nacional a las primeras incursiones de las transnacionales; en relación con el movimiento obrero mexicano y / o chihuahuense; con el movimiento anarquista mexicano

y con el desarrollo del Partido Liberal Mexicano. También podrá responderse desde la perspectiva de la transición de sociedades mutualistas (agrupaciones de apoyo y acopio) a sindicatos (movimientos de lucha y conflicto), o como antecedente a la Revolución mexicana. Cada contexto exigirá una respuesta distinta. 

¡A COCINAR CON FERRONALES! UN ACERCAMIENTO AL ESTUDIO DE LA SECCIÓN DE COCINA DE LA REVISTA FERRONALES, 1930-1965 (SEGUNDA PARTE)

Covadonga Vélez Rocha

Jefa de Departamento de Fototeca
cvelez@conaculta.gob.mx

Una vez descrita la sección de cocina de la revista Ferronales y su gran recetario de cocina, producto del concurso de recetas realizado en 1959, retomemos de nueva cuenta la sección, pero ahora desde la perspectiva de los primeros años de la década de 1960, cuando se denominó “El amor entra por la cocina”, que estuvo a cargo, entre otras personas, de Josefina Velázquez de León, y que es el tercer punto al que quiero hacer referencia en esta investigación.

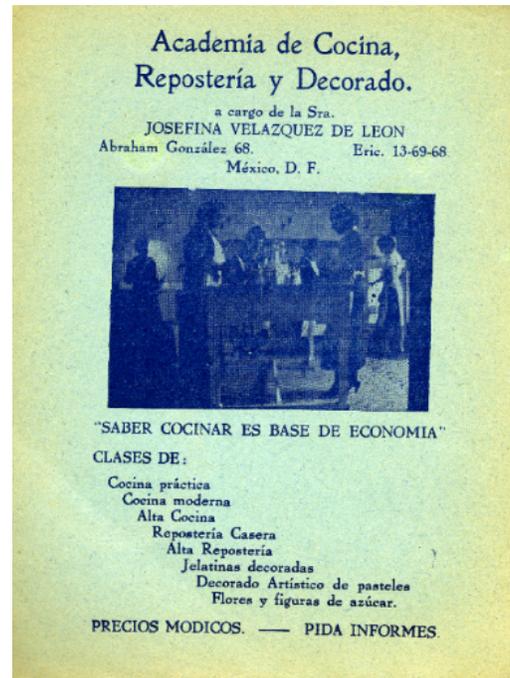
Se preguntarán ¿por qué detenernos de nuevo en la sección, específicamente cuando estuvo a cargo de esta singular mujer? La respuesta tiene dos vertientes, por un lado, la importancia que tuvo Josefina Velázquez de León en el ámbito culinario de México durante aquellos años, y por otro, mostrar una más de sus facetas editoriales, como lo fue su participación en esta revista ferroviaria.

No ahondaré mucho en la vida de doña Josefina, debido a que existen trabajos de reconocidos académicos que se han dado a la tarea de investigar a fondo y bajo diversas lupas su trayectoria como mujer, como autora de libros de cocina, y como empresaria gastronómica y editorial.³¹

Cuando se incursiona en el tema de la cocina como espacio, la comida y los recetarios del siglo xx mexicano, se topa uno con personajes representativos que atrapan la atención, y uno de ellos es precisamente doña Josefina Velázquez de León. Esta mujer mexicana, nacida en el estado de Aguascalientes en el año de 1899, pasó buena parte de su vida en la ciudad de México,³² es ahí donde creó y lideró una de las escuelas de cocina más afamadas, la Academia de Cocina, Repostería y Decorado “Velázquez de León”, ubicada en la 4ta. Calle de Abraham González número 68.

³¹ Véanse los trabajos de Jeffrey M. Pilcher, *¡Vivan los tamales! La comida y la construcción de la identidad mexicana*, trad. de Victoria Schussheim. México, Ediciones de la Reina Roja / Conaculta / CIESAS, 2001. “Josefina Velázquez de León: “Apostle of the Enchilada”, en *The human tradition in Mexico*. Estados Unidos, SR Books, 2003, pp. 199-210; José Luis Juárez López, *Nacionalismo culinario. La cocina mexicana en el siglo xx*. México, Conaculta, Dirección General de Culturas Populares, 2008; Cristina Barros, *Los libros de la cocina mexicana*. México, Conaculta, 2009; Sandra Aguilar Rodríguez, “La mesa está servida: comida y vida cotidiana en el México de mediados del siglo xx”, en *Hib Revista de Historia Iberoamericana*, vol. 2, núm. 2, año 2009, pp. 52-82. En: [<http://revistahistoria.universia.net>].

³² J. M. Pilcher, *op. cit.*, p. 194.



Bajo el lema “Saber cocinar es base de economía”, doña Josefina impartió en la academia cursos de cocina práctica, cocina moderna, alta cocina, repostería casera, alta repostería, jelatinas (sic) decoradas, decorado artístico de pasteles, y flores y figuras de azúcar.³³ A estos cursos llegó una gran cantidad de alumnas, procedentes sobre todo de la alta sociedad de la Ciudad de México, hacia mediados de la década de 1930.³⁴



³³ J. Velázquez de León, *La cocina económica. Método práctico con todas sus recetas experimentadas por su autora en su Academia de Cocina y Repostería que comprueban su garantía*, 2da. ed. México, JVL, 1945, s. p.

³⁴ J. M. Pilcher, *op. cit.*, p. 195.

Ante el éxito de la academia, instalada en la planta baja de su casa, doña Josefina Velázquez de León comenzó a ampliar su negocio ofreciendo banquetes, pero además centró su atención en las publicaciones,³⁵ como autora no sólo de artículos para revistas, sino también como escritora de libros de recetas de cocina y posteriormente como editora de sus propios libros.



Según consta en un folleto, ella misma afirmó que su primer libro lo editó en 1936: “En 1936, llena de ilusiones y temores, escribí mi primer libro, deseosa de agradar a las Amas de Casa para facilitar el diario problema de la alimentación [...]”.³⁶

Este libro se tituló *Manual práctico de cocina*,³⁷ publicación bastante extensa con recetas esencialmente de comida internacional,³⁸ el cual sería reeditado en los años 1939, 1943, 1947, y al parecer se realizó otra edición, de la cual no tenemos la referencia del año. Para la segunda edición de este libro, doña Josefina amplió el título, ahora se llamaría: *Manual práctico de cocina y repostería*, y de este modo se reeditaría en los siguientes años, pero ahora con una ampliación considerable de páginas y láminas a color. Su precio oscilaba entre los 10 y los 18 pesos, de acuerdo al tipo de encuadernación que se prefiriera: rústica, con

³⁵ “Josefina Velázquez de León: “Apostle of the Enchilada”, en *op. cit.*, p. 203.

³⁶ J. Velázquez de León, *Fiesta de los 100 libros*. México, Ediciones Josefina Velázquez de León, s/f, p. 3.

³⁷ J. Velázquez de León de González, *Manual práctico de cocina*. México, Academia Calrod, 1936, 334 pp.

³⁸ J. M. Pilcher, *op. cit.*, p. 198.

percalina, grabado en oro con un nombre determinado, o empastado en blanco con caja especial para regalo de boda.³⁹

**Libros de Cocina y Repostería por la
Sra. Velázquez de León.**

	<p style="text-align: center;">MANUAL PRACTICO DE COCINA Y REPOSTERIA 3a. Edición. Obra ilustrada, 600 páginas, láminas a colores, 500 recetas.</p> <p>PRECIO DEL EJEMPLAR: Encuadernación argentina . . . \$ 10.00 Empastado en percalina 15.00</p>
	<p style="text-align: center;">REPOSTERIA SELECTA 2a. Edición. Obra ilustrada, 400 páginas, láminas a colores.</p> <p>El libro que enseña a hacer desde el pan de levadura, hasta el más artístico pastel, flores y figuras de azúcar de vaclado y pastillaje.</p> <p>PRECIO DEL EJEMPLAR: A la fábrica \$ 8.00 Empastado en percalina 12.00</p>
	<p style="text-align: center;">LOS 30 MENUS 6a. Edición</p> <p>El libro con el que resuelven las Amas de Casa el diario problema ¿QUE COMEREMOS HOY?, con un suplemento de otros 30 Menús de recetas sencillas propias para el ambiente actual.</p> <p>PRECIO DEL EJEMPLAR. \$ 2.00</p>
	<p style="text-align: center;">FIESTAS PARA NIROS 2a. Edición.</p> <p>Folleto ilustrado, 48 páginas. Manera de poner menas y recetas de sandwiches, jalefinas y pasteles propios para niños.</p> <p>PRECIO DEL EJEMPLAR. \$ 1.25</p>

Se envían C. O. D. a toda la República.
ACADEMIA DE COCINA Y REPOSTERIA
Abraham González 68. Eric. 13-69-68.
México, D. F.

En 1937 publicó *Los 30 menús del mes*,⁴⁰ en donde presentó las recetas organizadas por menú, con la finalidad de que las amas de casa resolvieran “el diario problema ¿Qué comeremos hoy?”.⁴¹ Su siguiente libro saldría a la luz un año después, en 1938, con el título *Repostería selecta. El arte de hacer pasteles*,⁴² y al igual que los anteriores contaría con varias reediciones.

Hacia mediados de la década de 1940, Josefina Velázquez de León tenía publicados, además de los ya mencionados, *La cocina económica. Método práctico con todas sus recetas experimentadas por su autora en su Academia de Cocina y Repostería que comprueban su garantía; Fiestas*

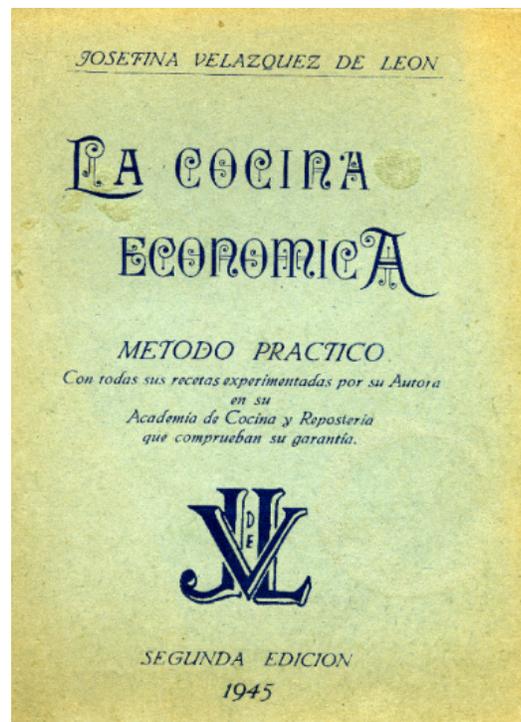
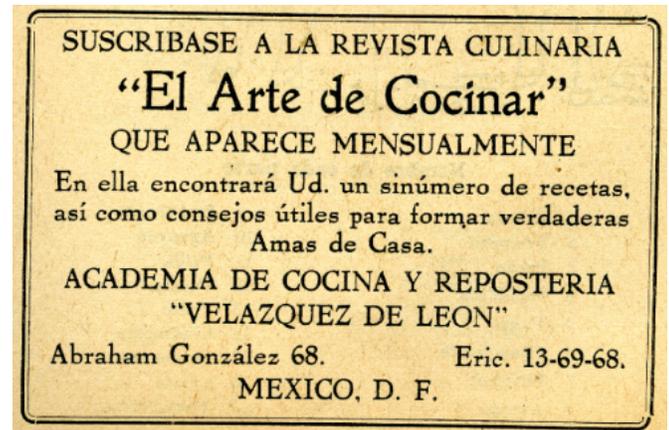
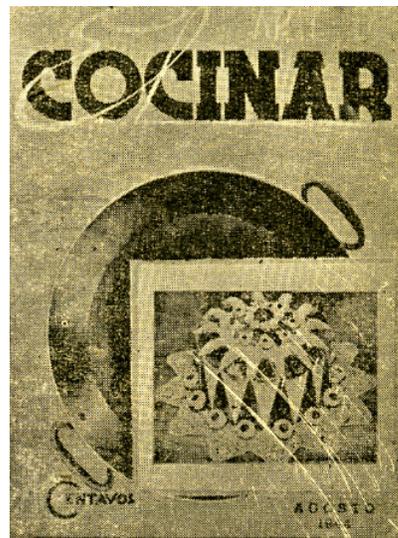
³⁹ J. Velázquez de León, *La cocina económica*, op. cit., p. 347.

⁴⁰ J. L. Juárez López, *Nacionalismo culinario. La cocina mexicana en el siglo xx*. México, Conaculta, Dirección General de Culturas Populares, 2008, p. 134.

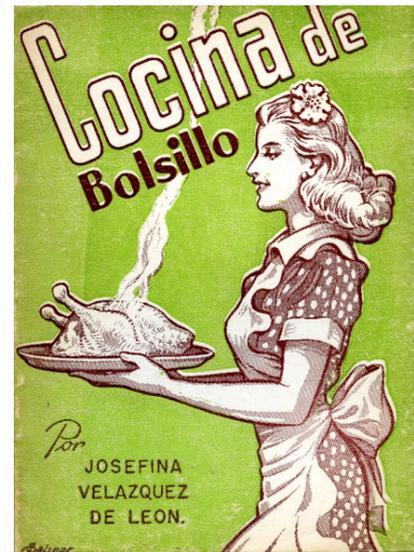
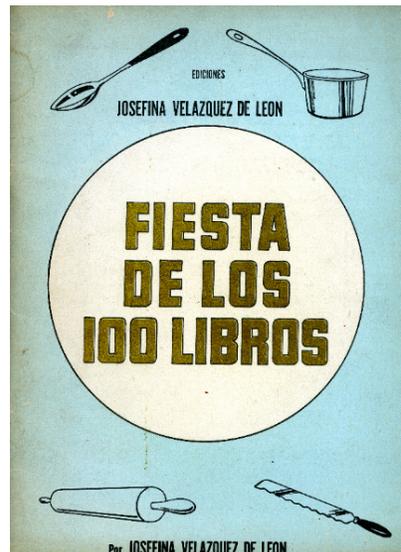
⁴¹ J. Velázquez de León, *La cocina económica*, op. cit., contraportada.

⁴² J. Velázquez de León de González, *Repostería selecta. El arte de hacer pasteles*. México, Academia Calrod, 1938, 97 pp.

para niños, ambos en su segunda edición, así como una revista mensual que tituló *El Arte de Cocinar*, cuya suscripción anual tenía un costo de cuatro pesos, y el número suelto costaba 40 centavos. La revista se dividía en varias secciones que incluían el artículo de fondo, teoría de la cocina y repostería, consejos útiles, el ABC y principios de la cocina, además de recetas de cocina práctica para uso diario, consejos sobre cómo aprovechar las frutas y las legumbres; recetas de repostería, ilustraciones para repostería, servicio de mesa, el ama de casa en sociedad, cocina regional y cocina extranjera.



Podríamos continuar la lista de los innumerables libros y folletos que Josefina Velázquez de León escribió y editó hasta su muerte ocurrida en 1968, pero baste citar aquí sólo algunos de sus títulos: *Cómo cocinar en tiempos de carestía*; *La cocina instantánea*; *Platillos de vigilia*; *Cocina en el aire*; *Cómo cocinar en los aparatos modernos*; *Cocina de la recién casada*; *Cocina mexicana de abolengo*; *Pasteles modernos*; *Repostería alemana y vienesa*; *Pasteles artísticos*; *Práctica de decorado de pasteles en 100 lecciones*; *Postres mexicanos*; *Especialidades para Navidad*; *Especialidades para el día de las madres*; *Cocina de Chihuahua*; *Cocina de Nuevo León*; *Cocina tamaulipeca*; *Pescados y mariscos*; *Platillos de verduras*; *Entremeses*; *Bautizos*; *Primeras comuniones*; *Bodas*; *Cómo improvisar fiestas*; *Cocina de bolsillo*; *Fiesta de los 100 libros*; entre muchos otros más.



Josefina Velázquez de León también colaboró en otras revistas, además de en *Ferronales*, como en la revista *Mignon*, publicación editada en la ciudad de Puebla con un tiraje de 25 000 ejemplares, la cual promovía manualidades, moda⁴³ y, por supuesto, gastronomía. Su participación comenzó en 1938 y se extendió durante más de dos décadas.⁴⁴ Fue a principios de la década de 1960 cuando comienza a colaborar en la revista *Ferronales*, de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, en su sección de cocina.

⁴³ Gloria Tirado Villegas, "Las mujeres: entre el espacio doméstico, público y político, Puebla, México, durante la década de 1950", en *Diálogos. Revista electrónica de Historia*, núm. especial, 2008, IX Congreso Centroamericano de Historia. Historia y Género, pp. 2864-2865. En: [http://historia.fcs.ucr.ac.cr/a/r_ticulos/2008/especial2008/articulos/09].

⁴⁴ J. M. Pilcher, ed., *The human tradition in Mexico*, op. cit., p. 203.

LA REVISTA FERRONALES

La participación de Josefina Velázquez de León en esta revista comprendió algunos meses de los años 1960 a 1962, siendo más constante durante el primer año. Su primera participación fue en abril de 1960, en la sección de cocina denominada “Y ahora... vamos a cocinar”. En ésta echo mano de sus renombrados menús, incluyendo tres a los que tituló “3 menús para abril”. Los menús constaban de cuatro tiempos, por ejemplo, el número 1 incluyó: sopa de zanahoria, huevos criollos, croquetas rellenas de espinaca y copitas de postres de melón. Entre las recetas de los menús se insertaron tres imágenes en blanco y negro, que correspondían a tres de los platillos: pescado a la veracruzana, copitas de postre de melón y carne fría.⁴⁵

**Y Ahora ...
Vamos a Cocinar**

**Por
JOSEFINA
VELAZQUEZ
DE LEON**

3 menús para abril

MENU NUMERO 1

1-SOPA DE ZANAHORIA
2-HUEVOS CRIOLLOS
3-CROQUETAS RELLENAS DE ESPINACA
4-COPITAS DE POSTRES DE MELÓN

SOPA DE ZANAHORIA
Ingredientes:
Dos zanahorias limpias y lavadas, un huevo, tres cucharadas de harina, una cebolla, un diente de ajo, 150 gramos de fideos, una cucharada de aceite, un litro y medio de caldo de la carne, una rama de perejil.

Manera de hacerse:
En dos cucharadas de aceite se fríe una cucharada de harina cuando tome un buen color dorado se agrega el fideo ya lavado, cuando pasea, se añade el caldo y sal, se dejó hervir un rato para que se sazone y se le agrega el perejil picado y los bulbos; después de que de un hervor se sirve inmediatamente.

Manera de hacer los bulbos:
Las zanahorias se lavan, se rebanan en rebanadas delgadas y redondas; se frían por la harina y por el huevo frito; cuando en el aceite se ponen en el caldo a que den un hervor y se sirven frías.

HUEVOS CRIOLLOS
Ingredientes:
Tres jitonates grandes, cinco huevos, media taza de nata, cincuenta gramos de queso añejo.

Manera de hacerse:
Los jitonates se parten a la mitad, se ahucan, se unjan de sal y pimienta.

se coloca cada mitad de jitonate en un sartén con aceite, se hacen los jitonates con los huevos machucados con la nata, sal y pimienta, se espolvorean de queso, se ponen al horno a que terminen se sirven inmediatamente.

CROQUETAS RELLENAS DE ESPINACA
Ingredientes:
Cinientos gramos de carne de res molido, 250 gramos de papa, dos cucharadas de harina, tres huevos, ocho cucharadas de polvo de pan, 150 gramos de manteca, tres cebollas, 300 gramos de espinaca, 300 gramos de jitonate, media cucharada de orégano, una cucharada de comino, tres pimientas verdes.

Manera de hacerse:
La carne se aprieta, se hace una bolita, se pone a cocer en agua hirviendo; ya cocida, se muele con una cebolla y

las pimientas, se le agregan dos huevos, las papas cocidas y pasadas, las cucharadas de harina, se hacen las croquetas poniéndolas en el centro el interior de espinaca, se pasan por harina, por el huevo y el polvo de pan; se fríen en la manteca, se sirven en cada plato acompañados con la salsa. El jitonate se hace friendo en una cucharada de manteca una cebolla picada, se le agrega el comino y el vinagre.

COPITAS CON POSTRE DE MELÓN
Ingredientes:
Quincecientos gramos de melón, un cuarto de litro de leche, 500 gramos de azúcar, 50 gramos de crema.

Manera de hacerse:
El melón se muele, se mezcla con la leche y el azúcar, se pone al fuego cuando se le ve el fondo a la cazaca, se retira del fuego y cuando media se vacía a copitas de cristal, adviendo, dos cada copita con una crema.

MENU NUMERO 2

1-ARRÓZ CON PIMIENTÓN FRESCO
2-CARNE FRÍA
3-ACELGAS CON TUCINO
4-CREMA DE MAREY

ARRÓZ CON PIMIENTÓN FRESCO
Ingredientes:
Doncientos cincuenta gramos de arroz, una cebolla, tres pimientas frescas, 100 gramos de manteca,

⁴⁵ Revista Ferronales, t. xxxi, núm. 4. México, abril, 1960, pp. 84-85.

En el siguiente número de la revista, publicado en mayo de ese mismo año, el título de la sección cambió por el de “El amor entra por la cocina”, y coincide con el festejo del día de las madres. Para este número doña Josefina envía su colaboración, pero esta vez sus siete recetas no se organizaron por menús, sino que se presentaron de manera individual: coctel de limón, entremés surtido, sopa de crepas con pollo, pescado a la francesa, lomo con puré de papa, helado de chabacano y, por la fecha a conmemorar, incluyó el pastel para el día de las madres.⁴⁶



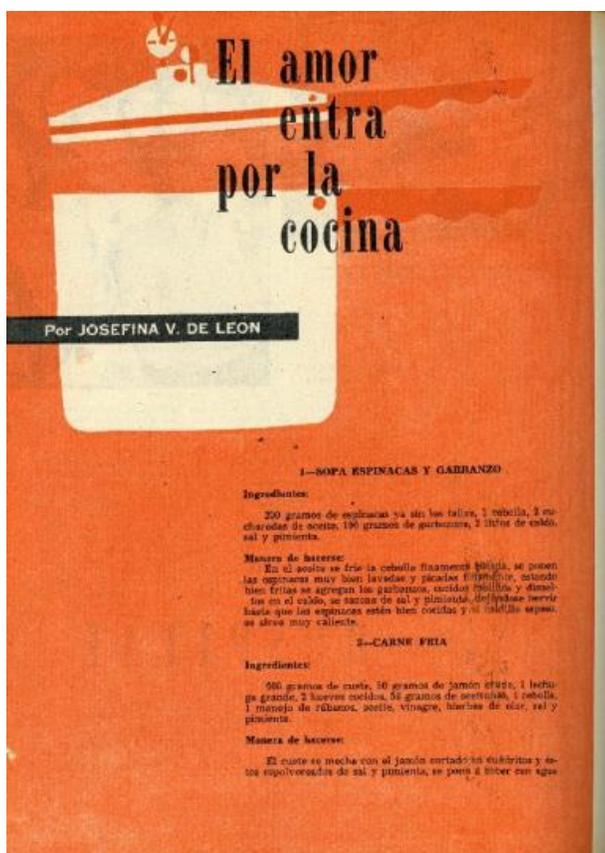
En el mes de junio, Josefina Velázquez de nuevo incluyó dos menús divididos en cuatro tiempos. El primero incluyó una sopa de espinaca y garbanzo, carne fría, budín de chícharo y postre frío. El segundo menú estuvo conformado por una sopa de verduras y fideo, lomo con ciruelas, delicias de papa y cajeta de leche con piña. Cabe mencionar que en esta tercera colaboración, la revista hace publicidad al primer folleto de la nueva serie *Ideas novedosas de cocina y repostería*, editado por doña Josefina:

⁴⁶ *Ibid.*, t. xxxi, núm. 5. México, mayo, 1960, pp. 69-71.

Señora ama de casa:

Presente en su hogar platillos novedosas y de excelente sabor. Pida el folleto número uno de la serie “Ideas novedosas de cocina y repostería” Este libro editado por la señora Josefina Velázquez de León contiene recetas de cocina sencilla, de alta cocina, pasteles, adornos de mesa, cocteles.

Solo cuesta un peso el ejemplar. Para fuera de la ciudad basta con enviar un peso con treinta centavos y lo recibirá a vuelta de correo certificado. Academia de cocina Velázquez de León. Bolívar número 58-México, D. F.⁴⁷



En julio otra vez cambió la presentación de sus recetas. Esta vez incluyó platillos que se preparaban con sobrantes de comida, lo que recuerda al título de uno de sus libros *Cómo aprovechar los sobrantes*. En las palabras introductorias mencionó que ante la queja constante de las amas de casa de que el presupuesto era difícil de nivelar o que “ningún dinero alcanza”, decidió seleccionar algunas recetas de cocina y repostería que convertirían a los sobrantes en platillos deliciosos.

⁴⁷ *Ibid.*, t. xxxi, núm. 6. México, junio, 1960, pp. 70.

Antes de presentar sus recetas, doña Josefina incluyó algunas indicaciones para preparar los sobrantes antes de ser utilizados para las recetas: en primer lugar, todo lo que sobra de un platillo debe guardarse en el refrigerador. Además, si dentro de los sobrantes hay algún ingrediente de lata, entonces debe cocinarse y comerse el mismo día. Por último, los sobrantes deben guardarse en trastes de porcelana, cristal o barro, nunca de aluminio o de otro metal.⁴⁸ Las recetas incluidas en este número fueron: sopa de bolitas de arroz, timbalitos de macarrón, jitomates rellenos, bocado mexicano, guisado económico, tortitas de carne y jamón, carne a la vinagreta, chiles rellenos, tostaditas de papa y suspiros.



EL AMOR ENTRA POR LA COCINA

PLATILLOS EXQUISITOS

POR JOSEFINA V. DE LEÓN

Casi todas las amas de casa se quejan de lo difícil que es nivelar el presupuesto. "Ningún diosco alemán" es una frase muy popular actualizada. Es por eso que se han seleccionado recetas prácticas de cocina y repetibles que convierten los sobrantes que son producidos de la vinagreta en diferentes y apetitosos platillos.

Siquiera que su marido no se diera cuenta de los "truquitos" culinarios si usted los hace debidamente.

INDICACIONES PARA PREPARAR LOS SOBRANTES

- 1.-Inmediatamente que ha sobrado algún platillo, éste debe guardarse en el refrigerador, en la nevera o colocarse en un lugar fresco.
- 2.-Si el platillo que usted desea arreglar ha sido hecho con algún producto de lata, más vale que lo coma el mismo día, en la casa, por ejemplo.
- 3.-Todo sobrante debe guardarse en un traste de porcelana, cristal o de barro. Nunca de aluminio ni de ningún otro metal.

SOPA DE BOLITAS DE ARROZ.

Ingredientes:

1 taza de arroz ya hecho, 1 huevo, 20 gramos de queso, 40 gramos de manteca, 100 gramos de jitomate, 1 cebolla, 1 rama de perejil, 1/4 de litro de caldo, sal y pimienta.

Modo de hacer:

El arroz se mezcla con el queso; se agrega el huevo, sal y pimienta; se hacen bolitas, se frien en la manteca y se ponen en el caldo a que den un hervor. Este se hace de la siguiente manera: en una cucharadita de manteca se fríe el jitomate asado, molido con la cebolla y caldo; cuando espese un poco se agrega el caldo, el perejil, sal y pimienta; se deja hervir para que omea un poco; se agregan las bolitas se dejan dar un hervor y se sirve luego.

TIMBALITOS DE MACARRÓN.

Ingredientes:

1 taza de macarrón o alguna otra sopa seca guisada, 1 huevo, 20 gramos de queso, 20 gramos de polvo de pan, 1 cucharada de manteca, 1 cucharadita de harina, 1 cebolla chica, 300 gramos de jitomate, unas ramas de perejil.

Modo de hacer:

El macarrón se lava; se le agrega el huevo batido, el queso rallado, la harina, sal y pimienta; se vacía a molditos de timbal engrasados y espolvoreados de polvo de pan; se cocinan al horno de calor regular 250° grados; ya que enjajaran se vacían al platón, se cubren con la salsa, se adocan con una casita de perejil, se sirven muy calientes. La salsa se hace de la manera siguiente: en la manteca, se fríe el jitomate asado, molido con la cebolla y cal-

Al finalizar la sección la revista incluyó información sobre los cursos por correspondencia que impartía la Academia de Cocina Velázquez de León, los cuales se enviaban a las interesadas mes con mes por un costo de veinte pesos, y se podían inscribir a la academia de cocina por veinte pesos más.⁴⁹

En el número de agosto de la revista no se incluyó la participación de doña Josefina. Sería hasta septiembre cuando ella retomaría la sección.

⁴⁸ *Ibid.*, t. xxxi, núm. 7. México, julio, 1960, p. 65.

⁴⁹ *Ibid.*, t. xxxi, núm. 7. México, julio, 1960, p. 67.

Para este mes escogió recetas alusivas a las fiestas patrias, comenzando con unas quesadillas de flor de calabaza, seguidas de un pozole, chilaquiles, dedos de charro, tostaditas horneadas, barquitas mexicanas, enchiladas, chalupas poblanas, y pambacitos compuestos.⁵⁰

Para el mes de octubre, doña Josefina no presentó sólo recetas como lo venía haciendo en sus anteriores participaciones, sino que esta vez fue más versátil: dividió la sección en tres partes, primero hizo referencia a consejos útiles para las amas de casa, por ejemplo: cómo hacer pasteles más altos que el molde, cómo conservar frescas las mitades de las frutas jugosas, cómo evitar que la mantequilla se quemé, entre otras. La segunda parte la dedicó al dulce casero, debido a que durante ese mes las amas de casa pensaban más en las conservas, sobre todo en las mermeladas y confituras. Por esta razón incorporó las recetas de las mermeladas de jitomate, durazno y naranja, así como las recetas para secar frutas, sobre todo higos, ciruelas, duraznos y uvas. La última parte, a la que tituló “Las manzanas pueden convertirse en un postre maravilloso”, la reservó para la receta de un postre, al que denominó “Manzanas princesa”.⁵¹

Noviembre fue para Josefina Velázquez el mes de los postres clásicos, por lo que las recetas presentadas fueron: arroz con leche, leche quemada, chongos zamoranos, postre de garbanzo, flan económico, cocada y cubiletes.⁵² Y ya para el número de diciembre, mes significativo por las festividades de la Navidad, doña Josefina hizo una presentación alusiva a la fecha:

Navidad es una fiesta que se festeja en todos los hogares; en ese día, ricos y pobres desbordan sus anhelos y buenos deseos de compartir con los suyos este acontecimiento; es esta una de las ocasiones en que el ama de casa puede lucir sus habilidades obsequiando a sus familiares exquisitos platillos.

Un buen coctel, una sopa caldosa, un platillo de pescado, el tradicional pavo relleno, servido con una salsa dulce caliente, una ensalada, los buñuelos, pequeños dulcecitos, un exquisito pastel de frutas y unos ponches calientes, bien preparados, forman una cena completa, con la que halagará a sus seres queridos en esta noche de tanta alegría.⁵³

Una vez hecha la presentación, Josefina Velázquez de León comenzó por presentar dos recetas de ponches y un coctel: ponche 24 de diciembre, hecho a base de azúcar, yemas de huevo, jarabe de limón o naranja, leche y agua de azahar, y el ponche de granada, elaborado con granadas, agua, ciruelas pasas, canela y tequila. El coctel de Navidad era hecho a base de jugo de naranja, ron, Vermouth, jarabe de granada y cerezas.

⁵⁰ *Ibid.*, t. xxxi, núm. 9. México, septiembre, 1960, pp. 68-69.

⁵¹ *Ibid.*, t. xxxi, núm. 10. México, octubre, 1960, pp. 66-67.

⁵² *Ibid.*, t. XXXI, núm. 11. México, noviembre, 1960, pp. 56-57.

⁵³ *Ibid.*, t. XXXI, núm. 12. México, diciembre, 1960, pp. 70.

Para continuar con el menú navideño, Josefina incorporó algunas recetas para la cena, que incluían entremeses rápidos, una sopa tártara, un pescado para Navidad, unas galletas que denominó “Estrellas de Navidad”, y cerró con dulcecitos de dátil.

El amor entra por la cocina

Por JOSEFINA V. DE LEÓN.

EXQUISITOS PONCHES

PONCHE 21 DE DICIEMBRE

Ingredientes:
250 gramos de cañero, pulverizado;
10 ó 12 piezas de horreo, jarabe de limón o naranja al gusto, 1 y 1/2 de litros de leche, agua de azúcar.

Manera de hacerse:
Se pone en una pandereta el azúcar y se agregan las cosas de horreo, se trituran durante cinco minutos, pasado este tiempo se añade el jarabe de limón o naranja según el gusto de los comensales; después se le agrega poco a poco la leche de cañero con un batidor, se frota hasta que se pone muy espumosa la mezcla; momentáneamente se terminan de hacer con batidor se le pone un poco de agua de azúcar; hay quien en vez de azúcar, le agrega alcohol de menta o Kirsch. Se sirve muy caliente.

PONCHE DE GRANADA

Ingredientes:
10 granadas rojas, 2 litros de agua, 100 gramos de vinagre blanco, 1 hoja de canela, 1/2 litro de azúcar.

Manera de hacerse:
Se pone el agua al fuego con los granos de las granadas, las canelas y la canela; se deja hervir hasta que se comienza a quedar dos litros y medio, se que está fuera del fuego se le agrega el azúcar y se sirve en jarras bien calientes.

PONCHES

NAVIDAD

Navidad es una fiesta que se festeja en todos los hogares; en ese día, ricos y pobres desahogan sus ánimos y hacen alarde de conquistar con los platos más maravillosos; en esta una de las ocasiones en que el uso de una pandereta ha sido indispensable para preparar a sus familiares exquisitos platos.

Una buena sopa, una sopa caliente, un platillo de pescado, el tradicional pavo salado, servido con sus salsa rabeña, una ensalada, los helados, pequeños dulces, un exquisito ponche de frutas y unos panecitos calientes, bien preparados, forman una cena completa, con la que llegará a sus seres queridos en una noche de tanta alegría.

78

En 1961, la participación de Josefina Velázquez de León en la sección de cocina de la revista *Ferronales* ya no fue continua como lo había sido durante el año anterior. Las recetas sólo aparecieron en cuatro números, en los meses de enero, abril, junio y agosto.

En el mes de enero, doña Josefina hizo hincapié en las verduras con una serie de consejos sobre la limpieza, la forma de desinfectarlas y su preparación. Tal fue el caso de los chícharos, ejotes, calabacitas, col de Bruselas, espinacas, alcachofas, chayotes, acelgas, nopales, verdolagas, coliflor, col, zanahorias, entre otras. Además, en un pequeño recuadro, presentó la manera de preparar cereales con leche, como la avena, el arroz inflado y el trigo.⁵⁴

⁵⁴ *Ibid.*, t. xxxii, núm. 1, México, enero, 1961, pp. 34-35.

MANERA DE LIMPIAR LAS VERDURAS:

ANTE todo deben lavarse perfectamente para quitarles la tierra y los gérmenes que pueden haber recogido en el agua en la que hayan sido lavadas antes. Las verduras que poseen muchas hojas, como COL, COLIFLOR, COLETTAS DE BRUSELAS, LECHUGA, etc., después de lavadas y quitadas las hojas secas, deben ser puestas, durante veinte minutos, en un litro de agua, con una cucharadita de sal, para que se desprendan y suban a la superficie todos los insectos que se encuentran dentro de la verdura. Las espinacas, la lechuga y el apio deben lavarse hoja por hoja en varias aguas.

Chicharros: Se cocen en agua hirviendo, poniendo, para cada medio litro de agua, media cucharadita de azúcar, una de sal y lo que se toma de bicarbonato con la punta de un cucharillo.

Frijoles: Se lavan agitándolos de los lados la ladera que dicen los platos. Se cocen en agua hirviendo. Para cada medio litro de agua, media cucharadita de azúcar, una de sal y lo que se toma de bicarbonato con la punta de un cucharillo.

Calabacitas: Se les quita el tronquito y se ponen en medio litro de agua hirviendo, con una cucharadita de azúcar, 1 de sal y lo que se toma de bicarbonato con la punta de un cucharillo.

Colettas de Bruselas: Se cocen en medio litro de agua hirviendo, con una cucharadita de sal y lo que se toma de bicarbonato con la punta de un cucharillo.

Espinacas: Se les quitan los tallos a una hoja y se ponen a cocer en

SECCION DE COCINA

Las VERDURAS

Por Josefina Velázquez de León

DESINFECTE LAS VERDURAS QUE SE TOMAN CRUDAS

En un litro de agua se pone la cantidad de yodo necesaria para darle un ligero color amarillito y, en ella, se lavan las verduras que se toman crudas, como la lechuga, el apio, la zanahoria, el jitomate, el pepino, la col, etcétera. Después se enjuagan con agua limpia. ASÍ PREPARADAS NO SON PELIGROSAS PARA LA TIFOIDEA Y CONSERVAN TODAS SUS VITAMINAS.

34

COCIMIENTO DE LAS DIFERENTES CLASES DE VERDURAS

medio litro de agua hirviendo, con una cucharadita de sal y lo que se toma con la punta de un cucharillo, de bicarbonato. Si se quiere que queden muy verdes, se cocen a vapor con la tapadera destapada. En cambio, si son para ensaladas, deben cocerse con la cazuela tapada, para que conserven mejor el firme que necesitan.

Aletrías: Se les quita el tronco y se ponen a cocer con medio litro de agua hirviendo, una cucharadita de azúcar, una de sal y lo que se toma de bicarbonato con la punta de un cucharillo.

Chayotes: Los chayotes se ponen a cocer en medio litro de agua hirviendo, con una cucharadita de azúcar, una de sal y lo que se toma de bicarbonato con la punta de un cucharillo. Ya cocidos, se les quita la cáscara.

Asparagus: Se ponen a cocer en medio litro de agua hirviendo, con una cucharadita de sal y lo que se toma de bicarbonato con la punta de un cucharillo.

Adoquines: Se cocen en litro y medio de agua hirviendo, con una cucharadita de sal y lo que se toma de bicarbonato con la punta de un cucharillo.

Nopales: Se ponen a cocer en medio litro de agua hirviendo, con una cucharadita de sal, una cucharilla con rabeo y lo que se toma de bicarbonato con la punta de un cucharillo.

Verdúlganos: Se les quita los tallos y las cáscaras se ponen a cocer en medio litro de agua hirviendo, con una cucharadita de sal y lo que se toma de bicarbonato con la punta de un cucharillo.

Recomiendo.

Para el número de abril, Josefina Velázquez dividió la sección en dos partes, por un lado, presentó un menú en el que incluyó cuatro recetas de platillos: sopa de rombitos de crepa; adoquines, ejotes con huevo y el postre de piña y coco. A la segunda parte la tituló “Platillos de Yucatán”, y ahí presentó la receta del clásico platillo yucateco “Frijol con puerco”, no sin antes hacer una presentación de la culinaria yucateca:

Los platillos típicos de Yucatán son todos diferentes y deliciosos. El Muchipollo es un pastel de barbacoa de pollo; el relleno negro es un pavo estofado con carne de cerdo y salsa negra; el papatzul es tortilla de huevo con semillas de calabaza; los panuchos son tortillas de harina con frijoles y carne o pollo adentro; la cochinita pibil es cerdo tierno estilo Yucatán; el escabeche es pescado en vinagre. El pescado de Progreso es llevado diariamente a Mérida a

donde llega fresco. Hay muchos venados en los bosques cercanos y su carne es un platillo popular.

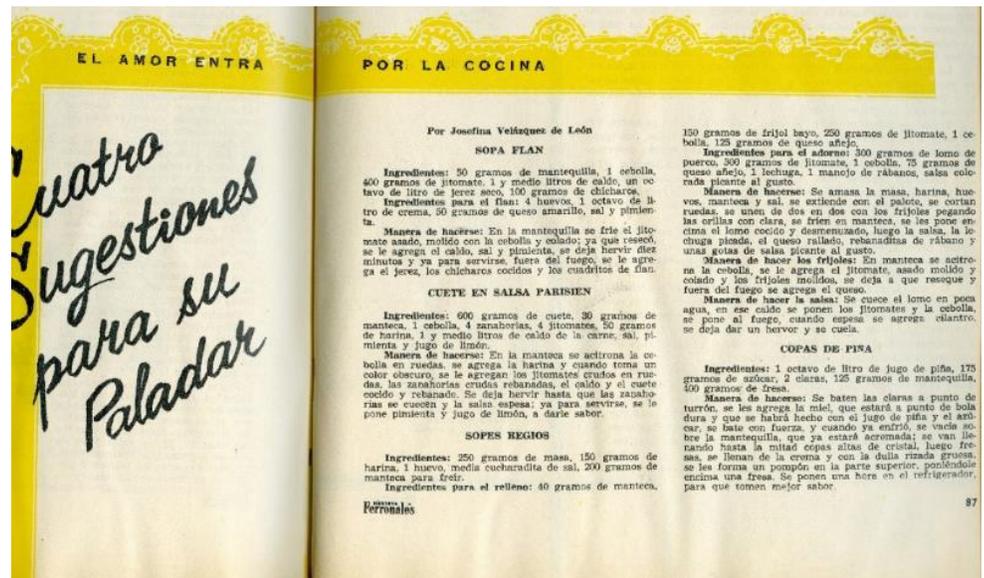
Las frutas tropicales abundan: cocos, naranjas, tamarindos, papayas, abocados, mameyes, mangos, guayabas, granadas, guanábanos (la sopa agria de las Indias Occidentales), higos, piñas, plátanos, zapotes y fruta del árbol del chicle.⁵⁵

Al terminar la receta del frijol con puerco, se atribuye a Josefina Velázquez de León la receta de este platillo.

En el mes de junio, doña Josefina volvió a presentar sus menús. El primero incluyó cuatro recetas: sopa de chícharo, rollito de carne, enchiladas, copitas de mamey y merengue. El segundo menú fue muy corto, sólo incluyó una receta: arroz con taquitos de guacamole.⁵⁶

El mes de agosto, último mes del año en el estuviera a cargo doña Josefina de la sección “El amor entre por la cocina”, presentó sólo cinco recetas a las que denominó “Cinco sugerencias para su paladar”. En esa ocasión incluyó sopa seca de niditos de macarrón, col rellena, budín de salchicha, estrellas de frutas y nieve de plátano.⁵⁷

Su última participación a cargo de la sección se dio en mayo de 1962, y la denominó casi igual que la anterior: “Cuatro sugerencias para su paladar”. En ella presentó cuatro recetas: sopa flan, cuete en salsa parisien, sopes regios y copas de piña.⁵⁸ MF



⁵⁵ *Ibid.*, t. xxxii, núm. 4. México, abril, 1961, p. 72.

⁵⁶ *Ibid.*, t. xxxii, núm. 6. México, junio, 1961, pp. 85-86.

⁵⁷ *Ibid.*, t. xxxii, núm. 8. México, agosto, 1961, p. 73.

⁵⁸ *Ibid.*, t. xxxiii, núm. 5. México, mayo, 1962, p. 87.

Patricio Juárez Lucas

Jefe del Departamento de Archivo Histórico
pjuarezl@conaculta.gob.mx

LOS CAMINOS COLONIALES

Al mediar el siglo XIX seguían surcando por el territorio nacional los seis caminos reales que se habían construido en tiempos coloniales, y podríamos parafrasear el dicho de que todos los caminos llevan a Roma, para decir que en ese entonces todos los caminos llevaban a la capital de México, pues los seis caminos que mencionamos partían de la Ciudad de México, y éstos eran: el México-Acapulco, que pasaba por Huitzilac y Cuernavaca; el México-Toluca; el denominado Camino de Tierra adentro, que comunicaba a la Ciudad de México con Ciudad Juárez pasando por Querétaro, Guanajuato y Durango; el México-Pachuca; el antiguo camino de México-Puebla, que pasaba por San Buenaventura y los Llanos de Apan, y el nuevo camino México-Puebla, que iba por Río Frío y Texmelucan. De este último trayecto se desprendía el camino de México a San Cristóbal de las Casas, Chiapas, camino que pasaba por Tepeaca, Tehuacán, Venta Salada, San Antonio de los Cués, Los Cerros, Tecmovaca, Oaxaca, Tequisitlán, Tehuantepec, Juchitán, Tuxtla, San Cristóbal.⁵⁹

LA ARRIERÍA Y LAS DILIGENCIAS

Los seis caminos eran recorridos por la arriería, los carruajes y las diligencias. Lo mismo servían para transportar carga que pasajeros. Estaban trazados sobre las llanuras, que en tiempos de secas el paso de las diligencias levantaban polvaredas, que podían observarse a la distancia, y en tiempos de lluvias se volvían intransitables, y hacían que las diligencias se atascaran en los lodazales, lo cual provocaba que la transportación se convirtiera en una carrera llena de obstáculos interminables. Otros trazos se internaban en los bosques, en tanto que unos más bordeaban las márgenes de los ríos y otros seguían los lechos secos de los mismos. El personaje más importante de la arriería y de las diligencias lo constituían los caballos. Sobre los lomos de estos animales se desarrolló la vida, la cultura y las comunicaciones, hasta antes de la llegada del vapor, el petróleo y la gasolina.

El vapor fue por muchos años la principal fuente de energía para los ferrocarriles, y en México se utilizó hasta muy entrado el siglo XX, cuando llegaron las locomotoras eléctricas. Sin embargo, cabe decir que en la década de 1920, la compañía del Ferrocarril Mexicano incorporó ese tipo de máquinas en un pequeño tramo electrificado que iba de la ciudad de Orizaba a Boca del Monte.⁶⁰ En tanto que el petróleo y la gasolina se fueron convirtiendo en la fuente de energía para el automóvil y demás vehículos automotores desde los inicios del siglo XX. La arriería, los trenes y el automóvil continuaron coexistiendo en toda la

⁵⁹ Jesús Hermosa, “Derroteros. De la capital de la República a las de los estados”, en Hira de Gortari Rabiela y Regina Hernández Franyuti, comps., *Memoria y encuentros: la ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928)*. México, Instituto Mora / Departamento del Distrito Federal, 1988, pp. 232-243.

⁶⁰ Francisco Garma Franco, *Railroads in Mexico: an illustrated history*. Estados Unidos, Sundance, 1985, pp. 99-103.

geografía mexicana, pues allí donde no llegó el tren estaban los caballos. Incluso aún donde pasaba el tren también llegaba la arriería, ya sea de manera ortogonal o paralela a la vía del ferrocarril, como se asienta en el testimonio del señor Cirilo Cruz, cuyo padre recorría con su recua los caminos de Tlaxcala-Puebla-Tehuacán.⁶¹ Desde los primeros años de la llegada del ferrocarril a México la arriería se convirtió en complemento de la transportación, y fue así que las estaciones se transformaron en nodos del complejo entramado donde convergían y se conectaban los caminos con las vías del ferrocarril. Lo anterior se comprueba en la siguiente imagen:

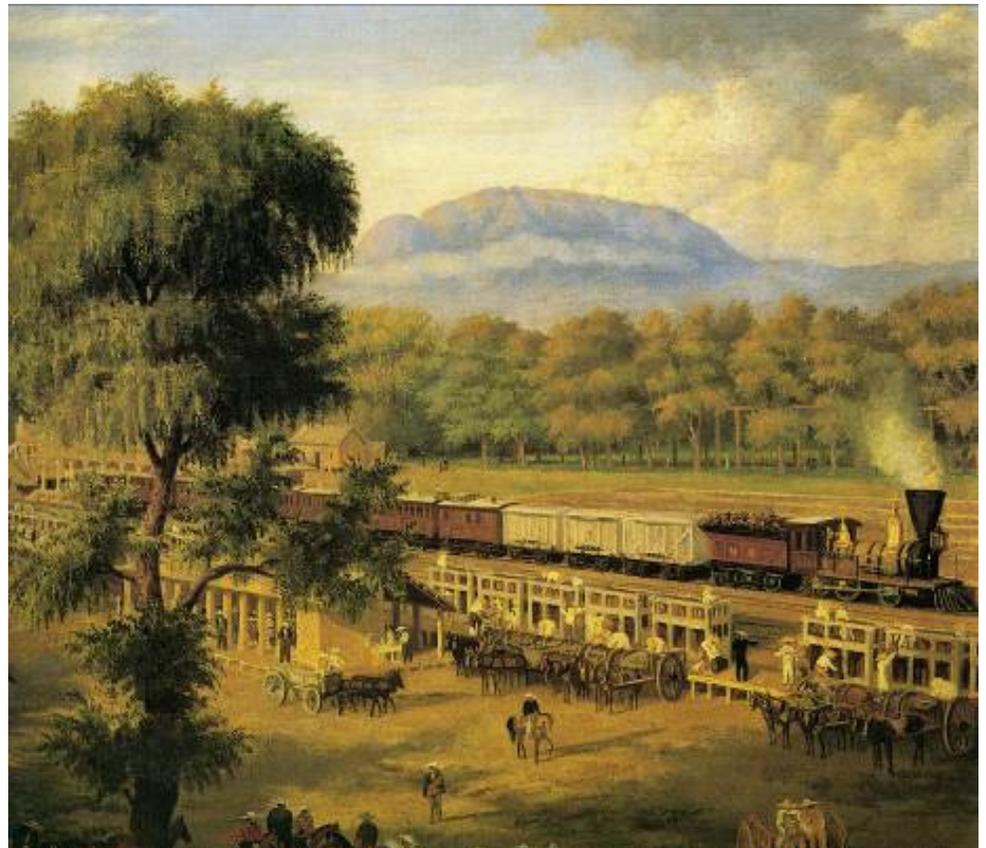


Imagen tomada del libro *Las vías del arte*. México, FNM, 1998, p. 31.

Debido a la situación convulsa del México de mediados del siglo XIX, en la que liberales se enfrentaban a conservadores; se dio la intervención francesa; se sufrieron inestabilidad política interna y agresiones del exterior, transitar por los caminos, fueran estos secundarios o incluso rutas principales o los de menor tránsito, implicaba siempre un latente peligro. Para proteger a los viajeros, el Estado desplegaba partidas volantes del ejército a lo largo de estos caminos, pero aún con esto hubo

⁶¹ Para más información ver “Entrevista realizada al señor Cirilo Cruz Angulo”, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 22.

ocasiones en las que los mismos viajeros y arrieros tuvieron que procurarse su propia seguridad, es decir, salir a camino fuertemente armados. A estas imágenes nos remiten las obras de los viajeros, los aventureros, los cronistas y los literatos de ese tiempo mexicano.

Debido a la importancia comercial del puerto de Veracruz, los caminos que pasaban por la ciudad de Puebla estaban siempre transitados por la arriería y las diligencias que tenían como destino el puerto. En 1833, Manuel Escandón compró una línea de diligencias que recorría los caminos entre México y Puebla. La familia Escandón consolidó, a lo largo de los siguientes cuarenta años, sus intereses en esta región, de tal manera que su ascenso culmina con la construcción de la primera línea ferroviaria, la del Ferrocarril Mexicano, cuya línea troncal se terminó en 1872, pero tres años antes, en septiembre de 1869, había sido ya inaugurado el ramal de Apizaco-Puebla, por el presidente Benito Juárez.⁶²

LOS BANDIDOS DE RÍO FRÍO

Esta monumental obra retrata la primera mitad del siglo XIX mexicano. La novela es un gran mural en el que se plasma la vida del México decimonónico. De esta forma, esta obra nos arroja información que nos permite conocer cómo se movía la gente y de qué manera trasladaba sus productos y mercancías; cuáles eran los peligros que los acechaban y cómo operaban los asaltantes de caminos de esa época.⁶³ Cabe decir que Manuel Payno, autor de la novela, describe de manera magistral cuáles eran las condiciones de los caminos en esta región, motivo de este ensayo. Además, nos ofrece un panorama general sobre las dificultades que enfrentaban los viajeros durante sus recorridos, y cuáles eran los verdaderos obstáculos naturales: la lluvia, el sol, entre otros, de los que dejó constancia en toda su obra.⁶⁴ De estas y otras problemáticas nos cuentan los testimonios de los viajeros extranjeros, y aún de los nacionales.⁶⁵ Manuel Payno terminó su monumental obra, *Los bandidos de Río Frío* en 1891, año en que se concluyó la línea troncal del Ferrocarril Interoceánico.

LOS BANDIDOS EN LA CAÑADA

Al igual que en otras regiones de México, los caminos de La Cañada eran teatro de operaciones de asaltantes y bandidos, por lo que transitar por estos lugares se convertía en toda una aventura, e incluso se corría el

⁶² Ignacio Manuel Altamirano, "Las fiestas de septiembre en México y Puebla", en Huberto Batis, pres., *El Renacimiento, periódico literario* (México, 1869). México, UNAM, 1993, pp. 49-64; Margarita Urías Hermosillo, "Manuel Escandón: de las diligencias al ferrocarril; 1833-1862", en Ciro F. S. Cardoso, coord. y pres., *Formación y desarrollo de la burguesía en México: siglo XIX*. México, Siglo XXI Editores, 1978, pp. 25-56.

⁶³ Manuel Payno, *Los bandidos de Río Frío*. México, Grupo Editorial Tomo, 2010 908 pp.

⁶⁴ Manuel Payno, "Un viaje a Veracruz", en Blanca Estela Treviño, selección y pról., *Los imprescindibles. Manuel Payno*. México, Cal y Arena, 2003, pp. 80-241.

⁶⁵ J. F. Elton, *Con los franceses en México*. México, Conaculta, 2005. (Mirada Viajera), pp. 19-31; Ignacio Manuel Altamirano, "Los caminos de antaño", en Vicente Quirarte, selección y pról., *Los imprescindibles. Ignacio Manuel Altamirano*. México, Cal y Arena, 1999, pp. 581-599.

riesgo de perder la vida. Un viajero francés, Désiré Charnay, quien vino comisionado a México a realizar estudios arqueológicos nos da testimonio de ello, en el relato sobre su viaje de la ciudad de México a Oaxaca. Él narra que el trayecto de México a la ciudad de Puebla lo realizó sin incidentes debido a que ese camino estaba escoltado por fuerzas militares, pero que el tramo de Puebla a Tehuacán no tenía vigilancia y por lo mismo abundaban ladrones. Asegura que por fortuna él y sus acompañantes no sufrieron ningún contratiempo, pero que días antes fueron masacrados otros viajeros que se resistieron al asalto, en manos de un grupo de arrieros. Más adelante, en Venta Salada se encontraron con un caminante, quien les manifiesta haber sido asaltado y despojado por tres ladrones que lo emboscaron y que estaban escondidos en el río seco en ese momento. En Quiotepec se encuentran con un bandido llamado el Güero López, personaje que comanda una banda de 150 hombres, pero resulta que éste hombre resultó amigo del guía que él lleva, quien les cambia los caballos cansados por otros nuevos. Sin embargo aclara que los caballos que les proporciona eran producto de un robo.⁶⁶

LITERATURA Y TESTIMONIOS DE VIAJEROS

Una primera aproximación a la vida en México de mediados del siglo XIX nos la da la literatura y los testimonios de los viajeros. Un gran aporte lo constituyen las obras de Manuel Payno, Guillermo Prieto, Ignacio Manuel Altamirano, entre otros. Aquí van algunos títulos: *Los bandidos de río frío*, *Memoria de mis tiempos*, *Crónicas de viajes*, *La Navidad en las montañas*, entre otras. En lo que respecta a los testimonios de viajeros éstos nos proporcionan otra visión de los hechos y lugares de México, y son importantes pues gracias a ellos podemos regresar al siglo XIX y conocer los caminos que ellos recorrieron en sus andanzas por nuestro país.

LAS VÍAS DEL FERROCARRIL EN LA REGIÓN PUEBLA-OAXACA

El Ferrocarril Mexicano fue la primera línea que enlazó a la Ciudad de México con el puerto de Veracruz. El trayecto de sus vías fue tendido casi en paralelo al antiguo camino de México a Puebla, es decir, que pasaba por Apan. El primer tramo de esta línea férrea formó parte del antiguo ferrocarril de Veracruz al Río San Juan, que era una pequeña línea de 11.5 kilómetros de vía, que se inauguró en 1850. Durante los siguientes años se siguió construyendo, pero poco se avanzó debido a las grandes dificultades por las que atravesaba el país, al grado de paralizar por completo los trabajos de construcción.⁶⁷ Para 1862, la familia

⁶⁶ Désiré Charnay, *Ciudades y ruinas americanas*. México, Conaculta, 1994. (Mirada Viajera), pp. 33-47.

⁶⁷ Francisco Garma Franco, *op. cit.*, pp. 31-32; Margarita Urías Hermosillo, "Manuel Escandón: de las diligencias al ferrocarril; 1833-1862", en Ciro F. S. Cardoso, coord. y pres., *Formación y desarrollo de la burguesía en México*. México, Siglo XXI, pp. 25-56.

Escandón negoció con los franceses a cambio de financiamiento para la construcción. Los intervencionistas intentaron seguir con la construcción y lograron avanzar unos cuantos kilómetros más. En 1872, la Compañía del Ferrocarril Mexicano logró unir a la ciudad capital con el puerto de Veracruz.

La documentación y los gráficos que elaboró la Compañía, mismos que fueron el soporte de esa magna obra, fueron rescatados en la estación de Orizaba, en el contexto del Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Artístico, Cultural e Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de México (PRONARE), y gracias a ello hoy forman parte de la memoria de esa empresa que se resguarda en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif), y están a disposición de los investigadores. De esa documentación destaca un grupo de cuarenta planos que tienen como título *Imperial Mexican Railway*.⁶⁸

Esta primera línea ferroviaria en México dejó honda huella en la memoria de los mexicanos del siglo XIX. Tal fue la impresión que causó, que inspiró a artistas de la talla de José María Velasco, Casimiro Castro, Luis Coto, entre otros, quienes plasmaron al Ferrocarril Mexicano en litografías, óleos, acuarelas y otros materiales e incluso en fotografías. Como ya señalé líneas antes, en las imágenes que recrean la vida cotidiana de las estaciones podemos apreciar que hay elementos de la época que poco a poco fueron desapareciendo (la arriería, las diligencias, etc.), en la medida en que se gestó la llegada del ferrocarril. Algunas de estas imágenes son las siguientes:

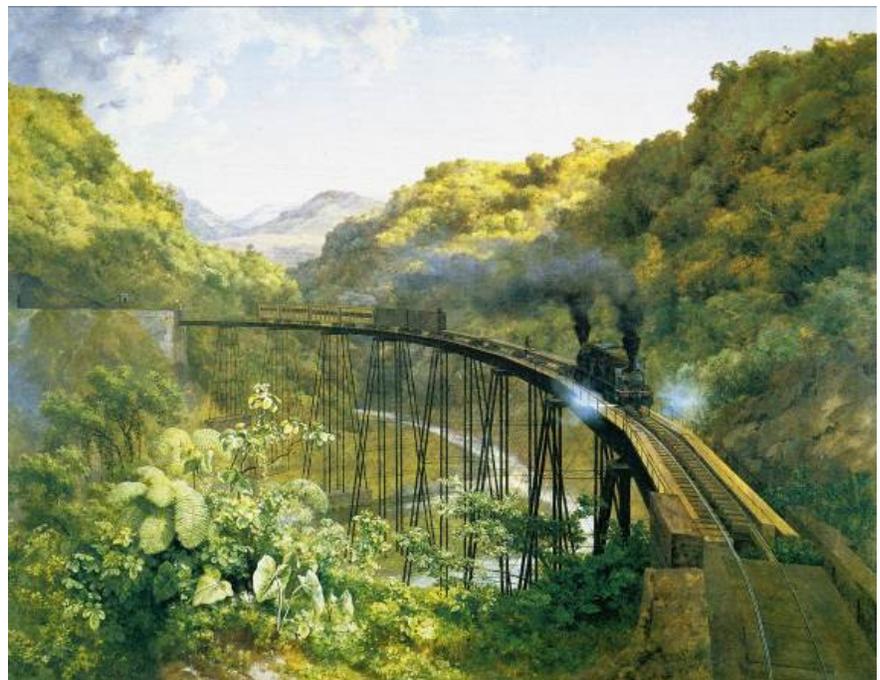


Imagen tomada del libro *Las vías del arte*, op. cit., p. 43.

⁶⁸ Luis Rodríguez Valencia, coord., *Del Ferrocarril Imperial al Mexicano, 1837-1873*. México, Conaculta/CNPPCF, 2012, 90 pp.

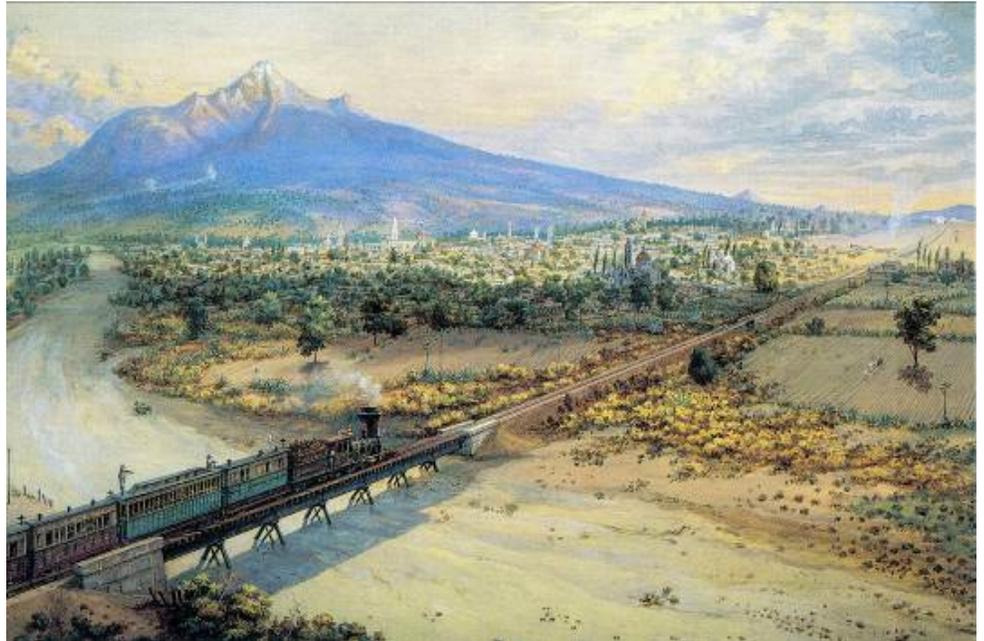


Imagen tomada del libro *Las vías del arte*, op. cit., p. 23.

En el momento en que se concluye una nueva vía férrea, los actores de la época anterior se ven obligados a redireccionar sus trayectos trazando nuevas rutas y dejando las anteriores muchas veces en el abandono, como lo señala en su testimonio un conductor de diligencias que cubría los caminos de Puebla a Orizaba y de Puebla a Tehuacán.⁶⁹

EL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO

Esta línea ferroviaria enlaza a la Ciudad de México con el puerto de Veracruz, y tenía a la ciudad de Puebla como un punto de su línea troncal. La compañía del Ferrocarril Interoceánico de México se formó a partir de la consolidación en una sola empresa de varias líneas locales que habían sido otorgadas a los gobiernos de los estados, en particular a los de Puebla y Morelos. La compañía retomó los tramos ya construidos y finalmente logró comunicar la Ciudad de México con el puerto de Veracruz en 1891.⁷⁰

EL FERROCARRIL TEHUACÁN A ESPERANZA

Esta pequeña línea férrea, de solamente 51 kilómetros, fue construida por el gobierno e inaugurada por el presidente Porfirio Díaz en 1879. En los primeros días de 1880 fue puesta en operación, aunque debe destacarse que para entonces su tracción era animal. Se trata de una vía muy importante debido a que enlazó a la línea troncal del Ferrocarril

⁶⁹ *El Presente*, 31 de diciembre de 1890.

⁷⁰ Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, sección: Junta Directiva, Concesiones y decretos sobre líneas y ramales del Ferrocarril Interoceánico de México, 1878-1907. Gloria Tirado Villegas, *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico: Puebla en el porfiriato*. México, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2007, pp. 71-151; *El Presente*, 24 de marzo; 15 de abril; 1 de mayo, de 1891.

Mexicano con el Ferrocarril Mexicano del sur, empresa con la que se consolidó en el año de 1900.⁷¹

EL FERROCARRIL MEXICANO DEL SUR, TRAYECTO Y RESULTADOS

En 1886 el gobierno del estado de Oaxaca obtuvo una concesión para construir una línea férrea entre Tehuacán y Oaxaca, concesión que dos años después habría de traspasar a la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano del Sur, propiedad de Harry V. R. Read, quien en 1891, durante la aprobación del contrato por el gobierno federal, estaba representado por Pablo Martínez del Río, un prominente hombre de negocios en la segunda mitad del siglo XIX. El contrato aprobado en ese año era para construir un ferrocarril de Puebla a Oaxaca y Tehuantepec. La construcción de la línea avanzó rápidamente y un año después, a mediados de 1892, la vía había llegado a Tecmovaca. Para esas fechas ya llegaban trenes a la estación de San Antonio Nanahuatipam. Esta empresa sólo logró tender sus vías hasta la ciudad de Oaxaca, pero fue inaugurado con bombos y platillos, e incluso a la inauguración asistió el presidente de la República junto con los principales miembros de su gabinete, los gobernadores de los dos estados, los hombres de empresa, así como las altas esferas de la sociedad porfiriana.⁷² Probablemente las condiciones geográficas impidieron que el tramo de Oaxaca a Tehuantepec se lograra construir, razón por la cual el Ferrocarril Mexicano del Sur sólo alcanzó a unir las ciudades de Puebla y Oaxaca. A finales de 1909, mediante un contrato de arrendamiento, el Ferrocarril Mexicano del Sur pasó a ser administrado por el Ferrocarril Interoceánico, es decir formó parte de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México.

Estos fueron los caminos y vías que enlazaron a la ciudad de Puebla con la de Oaxaca. En Puebla las vías se interconectaban con las Ferrocarril Interoceánico, y en la estación de Esperanza con las Ferrocarril Mexicano. Estos caminos, así como las vías del ferrocarril operaron a lo largo del siglo XX.

Sin embargo, con la entrada en vigor de la *Ley reglamentaria del servicio ferroviario*, Ferrocarriles Nacionales de México fue segmentado en varias compañías ferroviarias regionales, esto con el fin de proceder a su desincorporación como empresas públicas, y para darla en concesión a empresas privadas,⁷³ nacionales y extranjeras. Durante este proceso, el Ferrocarril Mexicano del Sur, que corría de Puebla a Oaxaca, fue dividido en dos tramos, el de Puebla a Tehuacán fue concesionado a Ferrosur, en tanto que el de Tehuacán a Oaxaca al organismo que se llegó a denominar como Líneas Cortas, que podrían ser administradas por los gobiernos de los estados. MF

⁷¹ Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, sección: Junta Directiva, *Concesiones y contratos para la construcción y explotación de ramales, del Ferrocarril Mexicano del Sur (traspasos y reformas), 1881-1908*. Gloria Tirado Villegas, *De la diligencia al motor de gasolina*. Puebla, Educación y Cultura, Asesoría y Promoción, 2010, pp. 61-63.

⁷² *El Presente*, 12 de noviembre de 1892.

⁷³ Ferrocarriles Nacionales de México, *Ley reglamentaria del servicio ferroviario*. México, FNM, 1995.

ANDRE GUNDER FRANK.⁷⁴

LUMPEN-BURGUESÍA LATINOAMERICANA:
¿CONDENA ÉTICA, CONDENA HISTÓRICA?

Marcos Águila

Universidad Autónoma Metropolitana
marcost.aguila@gmail.com

Jeffrey Bortz

Appalachian State University
pizarro45@gmail.com

“El sueño de la razón produce monstruos”.
Francisco Goya

La obra del sociólogo Andre Gunder Frank (1929-2005) semeja, en su campo de acción, la vasta y magnífica producción del pintor Francisco Goya (1746-1828) en su vertiente bautizada como “pintura negra”. En sus *caprichos*, *disparates* y *proverbios*, Goya retrató con maestría al pueblo español y a la alta jerarquía de la monarquía y la Iglesia. Pero no lo hizo de manera delicada y ajena, sino tomando partido; es decir, a partir de la crítica: una crítica aguda, profunda e hiriente. A tal punto esto es así que sus grabados hoy se pueden comprender como una suerte de repertorio universal de vicios, defectos, intrigas, supersticiones, fanatismos y esperanzas de su época, e incluso también, en alguna medida, de la naturaleza humana en general. Gunder Frank logra, desde la perspectiva de las ciencias sociales, un lienzo semejante. La obra de Frank es tan vasta, que para este ensayo hemos tomado una sola veta, una sola línea de investigación que, como cuando se lanza una piedra a una laguna apacible, crea una sucesión de efectos, una suma de reflexiones con repercusiones que alcanzan nuestro presente. Se trata del concepto de lumpenburguesía latinoamericana, mismo que Gunder Frank unió al de lumpendesarrollo latinoamericano.⁷⁵

En realidad, los conceptos de lumpenburguesía y lumpendesarrollo de Frank pueden prescindir de su apellido latinoamericano. Es factible discutir su aplicación a lo largo y ancho del mundo atrasado y subdesarrollado en general que, como su autor recalcó en innumerables ocasiones, está indisolublemente unido al propio desarrollo capitalista. Ambos son parte de un proceso único, simultáneo, integral (y no sucesivo, por etapas, o aislado en regiones autárquicas, como han sostenido muchos autores). Ahora bien, Gunder Frank establecía con las palabras lumpenburguesía y lumpendesarrollo, al unir lo más bajo de la escala social (lumpen) con lo más alto en cuanto a expectativas sociales (burguesía, desarrollo), una condena que era al mismo tiempo ética e histórica hacia el sujeto histórico involucrado. Era una crítica fulminante a las posibilidades de que las burguesías nacionales de los distintos países de América Latina pudiesen encabezar procesos de independencia política que condujesen a una forma de desarrollo con mayor equidad hacia las clases populares. Se trataba de caricaturizar

⁷⁴ En abril de 2006 se cumplió el primer aniversario de la muerte de Andre Gunder Frank. Una versión en inglés de este ensayo se publicó en la revista *Austrian Journal of Development Studies*, vol. XXII, núm. 1, 2006.

⁷⁵ André Gunder Frank, *Lumpenburguesía, lumpendesarrollo*. México, ERA, 1971.

a las endeble burguesías nacionales, carentes de un proyecto propio y viable de crecimiento y desarrollo autónomos. Y no se trataba de una simple descalificación dogmática, sin fundamentos. Frank hurgaba en el comportamiento político que en la historia de la formación de las sociedades latinoamericanas habían tenido sus clases dominantes, en particular, el elevado peso de sus ligas con la tierra y su deuda perenne hacia los favores estatales. Hurgaba también en la combinación con las formas de intervención y dominio extranjero en la región, desde el periodo del virreinato español, pasando por la hegemonía inglesa, hasta la reciente dominación estadounidense y sus emisarios de la segunda posguerra: las grandes corporaciones transnacionales con predominio de capital de Estados Unidos. En lo que sigue, revisaremos el argumento histórico de Frank (con sus aristas política y económica), para concluir con una reflexión acerca de las posibles claves de lectura contemporánea de la reciente ola de democratización en varios países latinoamericanos en el inicio del presente siglo.

Hacia fines de 1969, mientras preparaba la edición del pequeño libro que nos servirá de referencia central a estas notas, *Lumpenburguesía: lumpendesarrollo*, Gunder Frank advertía con cierto disgusto que los conceptos de “dependencia” y “desarrollo del subdesarrollo”, con los que había trabajado incansablemente hacia años, en particular durante una de sus estancias más fructíferas en Brasil, hacia 1963, se habían vuelto moneda corriente en la sociología del establishment. Frente a ello, Frank, que fue un rebelde incorregible, procuraba encontrar en su propia terminología elementos que lo separasen del reformismo, también en el lenguaje. Como señala en sus notas autobiográficas:

De la producción del concepto de Dependencia al consumo de la Teoría de la dependencia, ésta prosperó, a pesar de su temprano y continuado rechazo, resistencia y ataque. Este enfoque ‘alternativo’ encontró poco apoyo entre la derecha ortodoxa, alguno de la izquierda estructuralista reformista, los comunistas aliados a la Unión Soviética, los trostkistas y pronto también los maoístas. No obstante, la dependencia fue ‘consumida’ en América Latina y otras partes del mundo.⁷⁶

El concepto de lumpenburguesía no correría la misma suerte: la popularidad casi instantánea, que obtuvo el de “dependencia” o el de “desarrollo del subdesarrollo”, no obstante, el concepto sí captura el espíritu de atraso forzado y la deformidad del desarrollo económico y social de la región, como los “caprichos” de Goya lo hacen de más de un noble o cortesana dibujados con orejas de burro o cara de cerdo.

La crítica acerca de la capacidad transformadora de las burguesías nacionales se encuentra unida a la propia caracterización de la depen-

⁷⁶ A. G. Frank, *Autobiografía*. México, UNAM, 1999, p. 10.

dencia latinoamericana. Así lo expone Frank: “Si la dependencia fuera solamente ‘externa’ podría argumentarse que la burguesía ‘nacional’ tiene condiciones objetivas para ofrecer una salida ‘nacionalista’ o ‘autónoma’ del subdesarrollo. Pero esa salida no existe... precisamente porque la dependencia es integral y hace que la propia burguesía sea dependiente”.⁷⁷ El argumento de Frank en cuanto a la degradación de las burguesías nacionales latinoamericanas apunta también a dejarles su carga *justa* de responsabilidad histórica frente a la sumisión ante el poder económico externo. Al tratar el subdesarrollo como una resultante tanto de fuerzas externas como internas, no toma mecánicamente a estas últimas como inermes frente al exterior, sino que les adjudica a las clases dominantes latinoamericanas el papel de comparsas del dominio conjunto. Les reclama su desdén hacia la disputa por la hegemonía en sus propias naciones. Se podría decir que las desnacionaliza, en un sentido peyorativo, no como un proceso de conquista, sino como uno de sumisión: “Es así que, implantada en la era colonial y ahondada en la del libre cambio, la estructura nacional y clasista del subdesarrollo se consolidó en América Latina con el comercio y el capital imperialista del siglo XIX. Se convirtió en una burguesía satelizada actuando a través del Estado corrompido de un antipais”.⁷⁸

Desde luego, Frank no era el único que pensaba de manera semejante en cuanto al (casi inexistente) potencial revolucionario de las burguesías en países atrasados. Ya Lenin había planteado (y llevado a la práctica) la teoría del “eslabón más débil” para cobijar el asalto al poder del Estado en Rusia. En alguna medida, las revoluciones china y cubana atienden también a un patrón de debilidad intrínseca de sus burguesías nacionales. En América Latina, Eduardo Galeano publicó en 1971 (mismo año en que aparece *Lumpenburguesía: lumpendesarrollo*) un trabajo que alcanzaría un impacto notable en los movimientos de resistencia al avance imperialista en el continente, así como en el ámbito académico, el libro *Las venas abiertas de América Latina*, con un notorio sello de influencia de los pensadores de la corriente dependientista, una de cuyas figuras centrales era Frank. Escrita con una calidad literaria fuera de lo común en el ámbito de la sociología del desarrollo, *Las venas abiertas...* alcanzaba casi cincuenta reediciones y reimpressiones en 1987. En esta obra abundan las referencias a las limitaciones estructurales de las clases dominantes latinoamericanas. En el contexto del fin de la etapa de industrialización por sustitución de importaciones, Galeano realiza la siguiente caracterización: “La burguesía latinoamericana [es una] burguesía de mercaderes sin sentido creador. Atada por el cordón umbilical al poder de la tierra, se hinca ante los altares de la diosa Tecnología”.⁷⁹ En esta sección de su obra Galeano apunta a otra característica del pro-

⁷⁷A. G. Frank, *Lumpenburguesía, lumpendesarrollo*, op. cit., p. 14.

⁷⁸*Ibid.*, p. 79, las cursivas son nuestras.

⁷⁹Eduardo Galeano, *Las venas abiertas de América Latina*. México, Siglo XXI, 1971, p. 405.

ceso de reproducción de las burguesías nacionales en Latinoamérica: su creciente atraso tecnológico (y en consecuencia de productividad). Destaca cómo las empresas “mixtas” constituían uno de los últimos reductos de supervivencia de estas clases dentro de los sectores modernos, pero más bien como “decoración” del poder extranjero que como liderazgo productivo propio. Galeano, siguiendo a Frank, considera que desde los inicios de la era independiente “La burguesía se ha asociado a la invasión extranjera [de inversiones] sin derramar lágrimas ni sangre [...] El crecimiento fabril de América Latina había sido alumbrado en nuestro siglo desde fuera [...] la burguesía latinoamericana nació del vientre mismo del sistema agroexportador [...]”.⁸⁰ Es decir, el origen agrario de muchas fortunas optó por reinvertirse en la industria sólo por razones externas, no por vocación propia. Los ferrocarriles, por ejemplo, símbolo paradigmático del progreso económico en el siglo XIX, fueron diseñados y construidos por ingleses o estadounidenses, casi nunca por nacionales. Ni el petróleo ni la minería, ni siquiera sectores significativos de la industria textil, fueron desarrollados por capitalistas locales. Ya en el siglo XX, la fuerza del impacto de la crisis del comercio externo durante la Gran Depresión indujo los mayores avances de industrialización en la región. Pero las burguesías nacionales no lograron estos avances sin ayuda, lo cual es comprensible, pero sobre todo no lograron establecer un liderazgo económico y moral en las sociedades en las que prosperaron más. Lo hicieron detrás de tarifas aduaneras progresivamente más elevadas. Lo hicieron con el subsidio estatal de por medio. “El Estado ocupó el lugar de una clase social cuya aparición la historia reclamaba sin mucho éxito”.⁸¹

La condición proteccionista de los esfuerzos de industrialización iniciados en América Latina como fruto de la depresión de la década de 1930 hasta el *boom* de la posguerra, no evitó la competencia imperialista, que se reanimó en un plazo más bien corto. Paradójicamente, *la hizo partícipe del banquete*. La inversión extranjera saltó las barreras arancelarias como moderno Caballo de Troya (el “caballo” era la industria del automóvil, en primer término) y se dedicó a expandir a sus anchas su presencia en los mercados protegidos, desde un horizonte tecnológico premeditadamente mediocre. Galeano, citando a Frank, nos ofrece el ejemplo de una planta de la General Motors instalada en Toluca, México. Según Leo Fenster, un delegado sindical estadounidense de visita en dicha planta en julio de 1969, la misma era “peor que arcaica”, “peor, porque fue deliberadamente arcaica, con lo obsoleto cuidadosamente planeado [...] Las plantas mexicanas son equipadas deliberadamente con maquinaria de baja productividad”.⁸² Puede decirse más. La utilización de equipos obsoletos en el espacio capitalista avanzado no lo es en el

⁸⁰ E. Galeano, *op. cit.*, pp. 344-345.

⁸¹ *Ibid.*, p. 346.

⁸² A. G. Frank, *Lumpenburguesía, lumpendesarrollo*, pp. 119-120, citado en E. Galeano, *op. cit.*, p. 410.

espacio del subdesarrollo. Así, mucha de la palabrería a favor del libre comercio se reduce a la intención del capital que exige renovación en posponer la fecha de su desahucio. Por cierto que este fue uno de los pilares del Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá, firmado en 1994. Como la ropa de “segunda mano”, que inunda los mercados populares mexicanos y entra al país en carros de ferrocarril repletos de “pacas” de prendas usadas, con tallas que no son las de ese país y hacen que en las calles abunden personas vestidas con camisetitas y otras prendas, exageradas con respecto al tamaño de sus cuerpos, que ofrecen otros tantos “modelos” de andrajosos similares en sustancia a la antigua pintura de Goya, modernizada. Entre tanto, la industria textil mexicana, e incluso la maquila textil de baja productividad, ha emigrado hacia China, en su enorme mayoría sin boleto de retorno. Una estación intermedia se encuentra hoy en América Central.

Gunder Frank realizó algunos de los trabajos pioneros para refutar la extendida idea de que la falta de desarrollo económico y social en América Latina era producto de la escasez relativa de capital. Y no es que el capital abundase en la región, sino que el flujo de entrada de capital proveniente del exterior era inferior al que salía de la región por la vía de pago de regalías y otros conceptos:

Yo fui la primera persona -escribió Frank en su *Autobiografía*- que publicó un recuento de las balanzas de pago y de cuenta corriente, que distinguía entre servicios y mercancías. Con base en el nuevo sistema de cuentas demostré claramente que el déficit de cuenta corriente de América Latina se debía al gran déficit de la cuenta de servicios, en particular el derivado del pago de servicios financieros.⁸³

La descapitalización “gota a gota” se volvió un torrente en la década de 1980 y marcó la crisis de la deuda externa (la elocuencia del título *Las venas abiertas de América Latina* habla por sí mismo) e incluso ha llegado a provocar la caída de varios regímenes. Ya en los años noventa del siglo xx, uno de los casos más notable fue el de la crisis argentina en el año de 1999; la crisis del llamado *corralito*, que expropió a las clases medias de sus ahorros. La profundización de los mecanismos de exacción del excedente de Latinoamérica por la vía financiera, de finales del siglo xx y principios del XXI, se ha traducido en una redefinición de los grupos burgueses nacionales en la región. La política de privatizaciones forzadas condujo a que una pequeñísima minoría de beneficiarios locales lograra concentrar volúmenes de riqueza estatal a precios ridículos, al punto de transformarse en capitales con capacidad de acción transnacional. Un caso emblemático es el del empresario Carlos Slim, de México, que ha escalado al tercer puesto más alto entre los multimillonarios del

⁸³ A. G. Frank, *Autobiografía*, op. cit., p. 9.

globo.⁸⁴ Desde su empresa original clave, Telmex, virtual monopolio de los servicios telefónicos en ese país que le fue subastada a precio de gang, ha ampliado sus tentáculos hacia Colombia; al sur de Estados Unidos, a Brasil y a Cuba y el resto del mundo. Sin embargo, la enorme mayoría de los capitales nacionales medianos y pequeños en América Latina se fragmentó y debilitó aún más. La lumpenburgesía en su conjunto se polarizó y perdió poder de negociación. Por otra parte, los capitales transnacionales avanzaron en el control de la mayor parte de la economía de América Latina. Algunas matrices europeas, en particular españolas, participaron del botín. Tal es la situación contemporánea. El lumpendesarrollo prevalece.

La debilidad intrínseca de las burguesías nacionales en América Latina contrasta con la fortaleza relativa de las burguesías metropolitanas, en particular con la trayectoria histórica de la de Estados Unidos, que fue capaz de hegemonizar a la región entera en diversas facetas, desde la Doctrina Monroe a la Guerra Fría y a la actual “Guerra contra el terrorismo”.

En 1912, el presidente Taft afirmó:

No está lejano el día en que tres banderas de rayas y estrellas señalen en tres sitios equidistantes la extensión de nuestro territorio: una en el Polo Norte, otra en el Canal de Panamá y la tercera en el Polo Sur. Todo el hemisferio será nuestro, de hecho, como en virtud de nuestra superioridad racial, ya es nuestro moralmente.⁸⁵

El Estado, tanto el de los países centrales como el de los atrasados, realizó tareas fundamentales para generar los resultados que aparecen a la vista. En Estados Unidos, tras la independencia de las trece colonias, y más aún después de la victoria de los industrialistas del norte en la Guerra Civil de mediados del siglo XIX, se aplicó sin miramientos una política proteccionista según el ejemplo de Inglaterra. Ulises Grant, el general victorioso, señaló: “Pues bien, señores, el conocimiento que tengo de mi país me hace creer que dentro de doscientos años, cuando América haya obtenido todo lo que puede obtener de la protección, adoptará también el libre cambio”.⁸⁶ Vencido el plazo, Estados Unidos reclama del exterior facilidades al comercio que ellos no ofrecieron históricamente al interior de su territorio. Durante los siglos XVIII y XIX Estados Unidos amplió de manera notable sus fronteras y fortaleció instituciones estatales favorables a la empresa privada, con un peso muerto mucho más ligero que en Europa, que ha cargado con su propia historia monárquica y religiosa de antiguo. En cambio, en América Latina, durante dicho lapso se consolidó la experiencia del “desarrollo del subdesarrollo”. La mayor parte de los gobiernos liberales aprobó de manera dogmática el

⁸⁴ Hoy día es el primero.

⁸⁵ Citado en E. Galeano, *op. cit.*, p. 172.

⁸⁶ Citado en A. G. Frank, *Lumpenburgesía, lumpendesarrollo, op. cit.*, p. 68.

libre cambio, que los desarmó para crear una base industrial propia. No obstante, los comienzos de la escasa oferta industrial y sobre todo los esquemas de desarrollo autónomo partieron de sectores de la inteligencia estatal, interesada en fortalecer a la nación. Desde sus orígenes, los Estados latinoamericanos más grandes procuraron crear empresas y empresarios. Con salvedades, sus esfuerzos fueron casi vanos. Una historia empresarial de América Latina, aún por escribirse, echaría luz sobre la justeza de la caracterización de Gunder Frank.

Sin embargo, es claro que existe un apresuramiento en el juicio sumario, ¡lumpenburguesía impotente!, al menos para ciertas etapas de la vida independiente de países como México, cuya Reforma y Revolución fueron las más radicales del continente. Así lo indican, entre otras, la obra de Daniel Cosío Villegas sobre el porfiriato, o las de Alan Knight y Friedrich Katz sobre la Revolución. Otro caso es el de Argentina, donde, por ejemplo, Tulio Halperin Donghi, en *Revolución y guerra: formación de una élite dirigente en la Argentina criolla*, desmenuza la compleja historia de la formación de las clases dominantes al comienzo del siglo XIX en aquél país. O bien el fino trabajo sobre las clases dirigentes en Brasil a mediados de dicho siglo publicado por Richard Graham en 1990, *Patronage and Politics in Nineteenth Century Brazil*.

Pero Gunder Frank no reclamaba ser historiador profesional. Como sucede cuando se tienen razones pero se carece de razón (por ejemplo, los actos suicidas de autoinmolación de hombres-bomba en Palestina o Iraq), en el caso de Frank parecería que tenía la razón aunque le faltasen en ocasiones razones particulares, aunque omitiese algunas piezas del rompecabezas histórico. Su trabajo era esencialmente interpretativo, no histórico propiamente dicho, ya que, como él señalara de manera explícita, el de historiador “es un oficio que no es el mío”.⁸⁷

Frank repudió el reformismo con una fuerza que le provenía tanto de la razón como, al parecer, del hígado y el estómago; de las entrañas. Al evaluar los avances del proceso de “industrialización hacia adentro” de América Latina en la posguerra, no los consideró otra cosa que “el instrumento eficiente de la creciente dependencia y del mismo subdesarrollo [...] debe reconocerse que en el fondo fue la misma burguesía que se hizo representar primero por un Getulio Vargas y después Castelo Branco y Costa e Silva; por un Justo, un Perón... por un Cárdenas que designó como su sucesor a Ávila Camacho [...]”.⁸⁸ Existe demasiada simplificación histórica en estas caracterizaciones, y es con base en ellas que Frank previene contra la vocación reformista que, a su parecer, asomaba la cabeza a finales de la década de 1960, cuando escribió más sobre América Latina: “algunos de los problemas políticos principales del presente derivan de la supervivencia del *vástago deforme* y de los

⁸⁷ *Ibid.*, p. 18.

⁸⁸ *Ibid.*, p. 98.

esfuerzos de cierta gente por animarlo a producir otro hijo semejante”.⁸⁹ Otros estudiosos latinoamericanos contemporáneos de Frank, como Theotonio Dos Santos (alumno de Frank) o Fernando Henrique Cardoso y Enzo Faletto, autores del influyente ensayo *Dependencia y desarrollo en América Latina*, sostuvieron una visión más optimista sobre las burguesías latinoamericanas. Pero Frank iba todavía más lejos. Dado que el alumbramiento de un nacionalismo burgués era “imposible” bajo las condiciones del ascenso (neo) imperialista, y “convierte en utópico todo sueño de recomenzarlo en el futuro; es decir, utópico para la burguesía, pero políticamente suicida para el pueblo”.⁹⁰ Frank añadía que tal “suicidio político” era vigente no sólo para América Latina, sino también para Asia, África y “particularmente Indonesia”. La visión de Frank era ya extraordinariamente amplia, como mostraría en sus trabajos subsecuentes, que saltaron a la consideración ya no de 500 años de historia, sino de ¡cinco milenios!: Del y desde el Hemisferio Occidental (y del “Occidente” cultural), al Oriente originario, de ahí su título *Re-Orient*.

¿Qué pensaría Gunder Frank sobre el hecho de que unos meses después de su muerte un dirigente indígena cocalero en Bolivia alcanzase la presidencia, con una amplia mayoría electoral, en diciembre de 2005? ¿Será Evo Morales, “en el fondo”, un representante de la burguesía en aquél país? O bien, ¿la burguesía se habrá hecho representar por su contrario, o al menos uno de sus contrarios? A principios del siglo xx se vive en América Latina una nueva ola de democratización política que se levanta sobre los escombros de una destrucción social y económica perpetrada por el proceso de globalización en curso. Una suerte de indignación cívica se levanta sobre una barbarie digna de las escenas de “Los desastres de la guerra”, que pintó Goya tras la invasión francesa de territorio español de 1808 a 1814. Se trata de un movimiento supranacional, aunque conserva raíces nacionales o hasta locales profundas (como en el caso de Bolivia). Es también un fracaso de la lumpenburguesía latinoamericana y del poder hegemónico de Estados Unidos, cuyo cenit quizá se alcanzó con la caída del muro de Berlín, en 1989 y, desde entonces ha iniciado su declive paulatino.

Cuando Gunder Frank falleció, casi dos terceras partes de la población latinoamericana eran gobernadas por regímenes que se autonombran de izquierda; por autoridades electas bajo ese supuesto; es decir, en abierta oposición a los resultados económicos y sociales de los regímenes pro-capitalistas que hicieron en la década de 1980 una “década perdida”, con crecimiento nulo, a la que se sumó en esencia una nueva década de desencanto en la de 1990. Es interesante que, en contraste, el premio Nobel Joseph Stiglitz haya titulado su libro más reciente (2003), sobre la economía estadounidense: *Los felices noventa*. ¿Felices para

⁸⁹ *Idem*. Las cursivas son nuestras.

⁹⁰ *Idem*.

quién? Para el Imperio. Así, Stiglitz agregó en el subtítulo: *La semilla de la destrucción*. Es interesante también que el sociólogo conservador estadounidense Samuel P. Huntington, en su trabajo sobre los ciclos de democratización política en el mundo a partir del siglo XIX, considere un alza en el proceso de avance democrático el periodo abierto en 1974 con la revolución de los claveles en Portugal, hasta el cierre de su revisión histórica (1990). Para entonces, de 130 países en que se encontraba dividido el mapa político del mundo, 59 o 45 % caían en la categoría de “democráticos”, contra sólo 24 % de 1973 (cuando sólo 30 de 122 eran considerados así).⁹¹ La cuota de América Latina en dicho proceso no fue menor, tras el ciclo previo de militarización que tuvo en el golpe de estado de Augusto Pinochet en 1973, su símbolo más notorio. Gunder Frank fue uno de los miles de intelectuales reprimidos durante dicho acontecimiento; en su caso, con el exilio, y un constante peregrinar por Europa, Estados Unidos y Canadá.⁹² La inclinación ideológica de los gobiernos civiles de la década de 1980 fue marcadamente liberal (y proestadounidense), pero a esos gobiernos les llegaría su hora una década más tarde. Se trata pues de una contramarea, el que a partir de inicios del nuevo milenio, en la región se haya desplazado a varios de esos gobiernos conservadores por otros de factura popular, precedidos por movimientos de resistencia de masas amplios y profundos. Así sucedió en Chile, con las manifestaciones por el No contra Pinochet; en Brasil, con las huelgas generales encabezadas por el Partido del Trabajo; en Argentina, con la rebelión urbana contra el sistema partidario entero; en Uruguay, por detener el deterioro acelerado de los niveles de vida derivados de la dependencia regional y la crisis del vecino fuerte, la propia Argentina; en Venezuela, por un movimiento cuyo eje inicial era terminar con la corrupción de la Democracia Cristiana; así sucede hoy en Bolivia, tras una cruenta lucha popular contra los intentos por privatizar el gas y el agua. La inclinación del electorado latinoamericano hacia la izquierda no se produjo en el vacío. La democracia electoral puede tener consecuencias peligrosas para las clases dominantes, locales y transnacionales. No en balde en Bolivia, un país tan lacerado por la desigualdad económica y étnica, el sufragio universal no se conquistó sino hasta 1952.

En Chile el proceso democratizador colocó al anciano general Pinochet en la picota y el descrédito de la corrupción, y lo hizo cumplir un arresto domiciliario que duró hasta el 10 de diciembre de 1996, día de su muerte. De alguna manera el espíritu del presidente Salvador Allende recuperó las riendas de la historia. Los gobiernos de transición, no obstante, no abandonaron del todo la política anterior, al aplicar políticas librecambistas más o menos ortodoxas, al lado de algunos esfuerzos

⁹¹ Samuel P. Huntington, *The Third Wave. Democratization in the Late Twentieth Century*. Norman, Estados Unidos, University of Oklahoma, 1991, pp. 24-26.

⁹² A. G. Frank, *Autobiografía*, op. cit.

redistributivos internos y una diversificación de su comercio internacional hacia el Este, durante la década de 1990. Ricardo Lagos, mandatario chileno del año 2000 al 2006, gozó de una popularidad notable hasta el final de su mandato y fue sucedido por Michelle Bachelet, quien gobernó hasta el 2010, siendo la primera mujer en ser jefa de Estado en Chile. Fue la candidata favorita de una coalición socialista durante los comicios de enero de 2006. Le seguiría en el mando en el 2010 Miguel Juan Sebastián Piñer Echanique, pero luego retomaría el cargo a partir de 2014. En Argentina, la violenta crisis financiera de fines de los años noventa del siglo xx condujo al presidente Néstor Kirchner a repudiar la deuda externa y a lograr una renegociación favorable para las deterioradas finanzas públicas y una recuperación inicial tras la expropiación masiva de los ahorros de las clases medias detrás de la figura del “corralito”. Kirchner ha contado con las ventajas de un natural repunte de un piso económico artificialmente bajo para la economía Argentina, y encontrará mayores obstáculos de aquí en adelante. En Brasil, el ex líder sindical metalúrgico, Luis Ignacio “Lula” da Silva, se movió en el filo de la navaja de una estructura institucional aún dominada por sectores conservadores, y una política redistributiva que intentó ampliar el mercado interno. En Uruguay, que se vio arrastrado por la crisis argentina, se produjo un levantamiento cívico de factura semejante, encabezado por Tavaré Vázquez, un militante de izquierda de larga trayectoria, quien ocupa hoy la presidencia y lo hará hasta el 2020.

El proceso más vistoso de todos (y en cierta medida el más frágil) es el que encabezó Hugo Chávez en Venezuela, quien llegó al poder tras ocupar la prisión por encabezar un intento de golpe militar y alcanzó la presidencia tras una victoria electoral incuestionable. El triunfo electoral permitió una incipiente organización popular. Chávez, por su parte, ejerció desde el principio un liderazgo personal bastante autoritario con una retórica radical cuyo sustento económico estuvo en los venteros de un petróleo sobrepreciado en el mercado mundial. Paradójicamente, en ese punto específico, la presión a levantar el precio del crudo coincidió con los protegidos transnacionales de Bush y el presidente Chávez. A la muerte de Chavez, ocurrida en el 2013, fue sucedido por Nicolás Maduro, quien se mantiene en el poder. En fin, de alguna manera, el pivote energético de una alianza comercial latinoamericana que le da vida a un hasta hace poco debilitado Mercosur se encuentra precisamente en Venezuela. El ascenso político de Chávez y el excedente petrolero contribuyeron también a que Cuba recupere algo de su otrora notable influencia en la región.

La geopolítica que rodea a América Latina, con un peso creciente de China en el mercado mundial y su garganta insaciable de materias primas, así como la extensión objetiva del tamaño del mercado regional

conjunto, permiten abrir la puerta a la esperanza de un crecimiento económico no sujeto a un posible boicot por parte de Estados Unidos y del capital transnacional. Más aún: el tamaño del mercado conjunto podría crecer, ya que en la lista de posibles gobiernos de orientación centro-izquierda aparece incluso México, donde existe un candidato que procede de una coalición de carácter socialdemócrata, Andrés Manuel López Obrador, que cobró fuerza electoral a partir de su gestión como jefe de gobierno de la ciudad más populosa del continente, la Ciudad de México. El recambio presidencial en Perú podría asimismo conducir a otro candidato izquierdista a la cima del poder estatal. Colombia, Ecuador, Centroamérica y el Caribe, quedarían pendientes. ¿Optimismo exagerado? Difícilmente. El camino por andar sería de enorme complejidad y sacrificio, sólo que con un horizonte de mayor equidad. Además, no existe certeza alguna sobre el futuro. En numerosas ocasiones los triunfos populares en las urnas se revirtieron fuera de ellas, como sucedió en Guatemala, Brasil y Chile, o a través de las urnas, como en Nicaragua, Brasil y México.

Sin embargo, la magnitud del reto levantado por la nueva ola democratizadora parece lo suficientemente sólida como para provocar reacciones de rechazo y preocupación en sectores liberales ilustrados, como sucede con la revista *Letras Libres*. En uno de sus números, la revista se ocupa de lo que considera un retroceso notable en el panorama político de la región, y titula al número “Crustáceo latinoamericano”. Como los cangrejos, se ilustra, iríamos para atrás (y ya antes *Letras Libres* había dedicado otros números a su cruzada contra el “populismo”). Krauze, el director de la revista, en un debate fraternal con Mario Vargas Llosa, el famoso novelista peruano, excontendiente presidencial (derrotado) frente a Fujimori y colaborador asiduo de la propia revista, se ocupan de descalificar a Fidel Castro, a Chávez, a Kirchner, a Morales, y se muestran apenas condescendientes con Lula, pese a que todos ellos subieron al poder del Estado tras una clara victoria electoral democrática. Krauze escribió en 1984 un influyente ensayo al que tituló “Por una democracia sin adjetivos”, en el que reclamó limpieza electoral para México (lo que suponía la eliminación de un agravio histórico) y descalificó las etiquetas a la democracia. Pero la democracia precisa de apellidos para ser comprendida. René Zavaleta, uno de los intelectuales latinoamericanos más sólidos, de cepa profundamente boliviana, propuso cuatro: la democracia “como movimiento general de la época”, como “representación”; como “problema de la teoría del conocimiento”, y como “autodeterminación de las masas”.⁹³ Krauze no se mete en honduras, pero ahora sí califica el ascenso de izquierdistas y socialdemócratas en la región como ¡cangrejos!, pues no le agrada su perfil ideológico: “[...] la democracia no se

⁹³ René Zavaleta, *Lo nacional popular en Bolivia*. México, Siglo XXI, 1986, pp. 295-307.

refrenda únicamente con el triunfo de las mayorías, como hemos visto en el caso de Chávez, sino con muchos otros ingredientes. Si no es liberal la democracia, la democracia se vuelve contra sí misma, se convierte en demagogia y tarde o temprano desemboca en una dictadura”.⁹⁴

La dictadura, es verdad, no debe descartarse. Al menos desde *El 18 Brumario de Luis Bonaparte*, contemporáneo de Goya, sabemos que la dialéctica República-dictadura (en que la una contiene a la otra) es una realidad de nuestra época. En América Latina, la historia de caudillaje autoritario recorre la región entera y ha servido de musa involuntaria a la emergencia de casi un subgénero literario regional: desde *El general en su laberinto* (novela en la que Gabriel García Márquez aborda el tema del final de Simón Bolívar) hasta *La fiesta del chivo* (donde Vargas Llosa hace lo propio con el general Trujillo), pasando por *El Señor presidente*, de Miguel Ángel Asturias y *La vida de Artemio Cruz*, de Carlos Fuentes.

La naturaleza de la lumpenburguesía contemporánea, hoy polarizada entre unos cuántos magnates beneficiarios de la globalización y gestores interesados de la misma, y una mayoría de capitales menores, desplazados por la despiadada competencia internacional, ha favorecido una debilidad estructural en el Estado y parece haber abierto la puerta para que otras clases y grupos sociales (trabajadores urbanos marginados, sectores de la clase media, sindicatos, campesinos empobrecidos, minorías étnicas rebeldes) tomen su puesto para encabezar un movimiento de “autonomía relativa regional”, apenas consciente de sí mismo, pero animado en proyectos económicos transnacionales, como el del gasoducto del Sur, promovidos desde algunos Estados. Este movimiento de resistencia a la globalización excluyente cuenta ahora con el indispensable apoyo del control de la *administración* estatal (que aún no del *poder*) y la vigilancia de los grupos sociales parcialmente organizados, en varios países. La apuesta es que el proceso conduzca hacia un desarrollo que deje de ser lumpen, que destruya las imágenes de horror “a la Goya” y transforme en caduco el análisis de Gunder Frank, acaso el mejor tributo de sus esfuerzos de toda la vida. En su *Autobiografía*, Frank recuerda una larga carta de doce cuartillas escrita en julio de 1964 y dirigida a varios amigos cercanos en Estados Unidos. Allí explica su compromiso con la lucha política por el desarrollo en América Latina, donde había decidido residir, que potencialmente conduciría a lo que él define como:

[...] una separación del sistema del exterior para transitar hacia un socialismo interno autosuficiente (o hacia alguna forma de cooperación socialista internacional no definida) para poder hacer viable un desarrollo económico independiente o no-dependiente. Prácticamente no consideré y dejé para el-momento-de-cruzar-ese-puente-cuando-lo-encontremos,

⁹⁴ Enrique Krauze *et al.*, “Crustáceo latinoamericano”, tema central en *Letras Libres*, vol. VIII, núm. 85. México, 2006, p. 20.

el cómo un programa económico y social de desarrollo posterior a la revolución sería promovido y organizado [...]»⁹⁵

Parecería que hoy nos encontramos en medio del puente, carecemos de recetas, pero se cuenta con la voluntad política de cruzar. ¿Será suficiente?»⁹⁶ MF

⁹⁵ *Autobiografía*, 1999, p. 9.

⁹⁶ A la luz del impacto de la crisis económica global del 2008 y sus repercusiones en diversas zonas del mundo, incluidas las guerras en el Medio Oriente y la desaceleración en China, es difícil sostener una visión optimista respecto del futuro del avance democrático en América Latina. De hecho, las elecciones del 2015 en Argentina parecen anunciar el final del ciclo democratizador en los gobiernos de varios países de la región, que se relata en el ensayo, y entrar en concordancia con una lectura más ortodoxa del concepto de lumpenburguesía de Gunder Frank.

PRIMERA PARTE DE LA ENTREVISTA AL DAVID ESCALANTE, FERROCARRILERO JUBILADO CONDUCTOR DEL EXPRES.

La entrevista que se presenta forma parte del archivo de la palabra “Jesús García Corona” que hasta el momento cuenta con alrededor de ochenta entrevistas levantadas a trabajadores jubilados y en activo de las ciudades de México, Distrito Federal; Puebla; Apizaco, Tlaxcala y Oriental, Puebla; así como a migrantes que hacen uso del ferrocarril.

Esta entrevista la realizaron Alfredo Nieves y Patricio Juárez, Jefes de los Departamentos de Planoteca y Archivo Histórico, respectivamente del Cedif, al señor David Escalante, ferrocarrilero jubilado conductor del expés, el 13 de diciembre de 2013. Cabe señalar que debido a su extensión se dividirá en dos partes. Aquí la primera.

PRIMERA PARTE

Patricio Juárez (P. J.) / Alfredo Nieves (A. N.)

P. J. ¿Cuándo nació usted?

David Escalante (D. E.): El 20 de marzo de 1928.

P. J. ¿Quiénes fueron sus padres?

D. E. José Escalante, que también fue ferrocarrilero y formó una banda, era parte de una banda que existía aquí, una banda de música, aquí formaron una orquesta que se llamaba “Orquesta Sección 3” y les hacía falta un contrabajista, entonces mi padre tocaba el contrabajo y entró, no recuerdo yo en qué año. Pero yo ingresé a Ferrocarriles en 1945, estuve de chícharo tres meses, de septiembre a noviembre, y en diciembre me dejaron asentar escalafón, como documentador, y ya empecé a trabajar, como documentador allí en la oficina que se conservaba abajo de la escalera; allí empecé a trabajar, ya después se ofreció una vacante, de temporal, en Apan, porque el señor se había sacado una lotería, una lotería chica, y entonces pidió permiso. Estábamos tres chícharos, era difícil, pero yo sí me aventé y me fui a trabajar a Apan como mes y medio. Fue en diciembre y de allí me movieron, salió otra vacante en Pachuca, Hidalgo, y me fui a trabajar para allá, pero después se acabó la vacante y me vine para acá y hubo una en Puebla, allí en Puebla estuve un tiempo largo, allí conocía a mi esposa. No recuerdo en qué año, en el tiempo de Vallejo me tocó reajuste, todo el tiempo que estuvo parado el ramal estuve yo fuera del trabajo, pero le dieron oportunidad al jefe de estación que escogiera su personal para que volviera a funcionar el tren y me invitó. Anteriormente traíamos un cargador aparte de nosotros para venir manejando el flete. Traíamos un cargador que se encargaba de acercar y meter el flete y uno le decía ponlo aquí o ponlo allá, pero el día que me invitó me dijo que ya no iba a haber un cargador, que yo tenía que hacer todo el trabajo, y en ese tiempo cargar un muchas cajas con municiones, no sé de donde lo trajeron, pero como aquí hacía

conexión con el ramal de Puebla, me subieron como cincuenta cajas de cartuchos. Muchos, como yo ya no tenía maña de cargador y no estaba acostumbrado, pero como sea los metí, hasta Puebla creo que iba. En 1956 o un año antes conocí a mi esposa que iba allá a dejar la comida para su papá. Nos entendimos y en 1956 me casé. Tuvimos ocho hijos, tenemos tres mujeres y cinco hombres; allí había un carro repartidor de flete, una camioneta, una camionetita que se llamaba, mejor dicho la marca REO, hubo oportunidad de agarrar ese puesto y estuve trabajando allí, no recuerdo que tiempo estuve trabajando allí, no sé si exista ese camión en el museo, pero era un carro jaula, como perrera municipal, y yo lo traía. Había dos, eran dos rutas, la ruta 1 y la ruta 2, una repartía de la 5 de Mayo para acá y la otra repartía de la 5 de Mayo hasta la Humboldt. Yo traía uno, allí sí traía yo un estibador y entregábamos el flete que venía consignado con domicilio, se entregaba, y allí hubo oportunidad de agarrar un puesto de conductor de express, ya había yo empezado a chicharear. Entonces corríamos de una corrida de Apizaco a Orizaba y allí se quedaba, y había otra de Apizaco hasta Veracruz, allí anduve, y después salió un boletín con un puesto de Veracruz, de México hasta Veracruz, la 51 y 52, y lo pedí y me lo asignaron. Yo pensé que allí yo iba a trabajar ya todo el tiempo, pero no, resulta que ya estando allí, ya sabe usted tratando de mejorar, había una corrida de Veracruz a Tapachula, que le decían el Suchiate, aquí en mi casa no querían que me fuera pero yo dije: Yo sí me voy para así mejorar, así ya todos mis hijos estudiaron, y pues que me aviento. Eran 24 horas de bajada y 24 horas de subida, de Veracruz hasta Tapachula, pero nunca llegábamos a tiempo, siempre nos atrasábamos, era lo que nos ayudaba para sobrevivir, lo que nos daban de tiempo extra, y luego tenían sueño los conductores, nos íbamos a descansar un día, allí estuve once años, y empezó ya a tronar el ferrocarril. Que se acaba esto, que se acaba lo otro, jubílate antes de que se acabe... Por fin nos dijeron los que tienen derecho a jubilación pueden solicitarlo voluntariamente, esto ya fue en 1992, y fue en el 92 que hice mi solicitud de retiro y sí alcancé. Me quedaron tres años de servicio, no me dieron todo, pero aquí estoy, gracias a Dios todavía bien.

P. J. Este viaje que hacía usted de Veracruz a Tapachula, ¿cuántos carros llevaba?

D. E. Era mixto llevaba varios carros de carga, el express, el correo, y de pasaje llevaba como cuatro, cuatro o cinco carros de pasaje. Era una algarabía andar allí porque llevaba flete de toda clase. Allí iba subiendo y bajando gente; salíamos de Veracruz a las cinco de la mañana y teníamos que llegar a Tapachula a las cinco de la mañana del otro día y teníamos doce o veinte horas de demora. Mi papá estuvo, aparte de formar parte de la orquesta, estuvo en carpintería y en el Departamento

de Aire. Ya murió: lo atropelló una máquina y me lo botó una máquina, aquí bajando el puente había una espuela y tenían un cuartito, donde se refugiaban, digamos, mientras no había trenes o estaba el tiempo mal, allí se refugiaban los aireros y los aseadores, pero silbó el tren de Puebla, y entraba todo pegado a la pared como estaba, y no se dieron cuenta. Mi papá no se dio cuenta de que la espuela que entraba en una segunda vía, los otros sí porque quedaron de frente a la entrada del tren, y mi papá se quedó de espaldas; entonces los otros cuando vieron que agarró la espuela, se aventaron, mi padre volteó a ver qué pasaba, y le pegó aquí el pistón de la máquina y lo tiró, primero lo arrastró, desgraciadamente se acercaba semana Santa y no lo pudieron atender aquí. Se lo llevaron al Colonia [hospital], y allá estaban diciendo que no había muerto de eso y que había muerto de neumonía. Allí también nos dieron cualquier cosa, pero falleció, falleció el 4 de abril de no recuerdo qué año.

P. J. ¿Su suegro en qué trabajaba?

D. E. Trabajaba en el correo, a bordo, porque había un carro de agentes postales y un carro de express. Él trabajaba en el correo y mi señora le iba a dejar la comida, entonces empecé a verla y nos empezamos a entrevistar, así fue.

P. J. ¿Cuánto tiempo estuvo usted en Puebla?

D. E. En Puebla estuve como quince años.

P. J. ¿Vivía allá o acá?

D. E. Al principio me quedaba yo dentro del taller, como mi papá trabajaba allá como auxiliar, iba a suplir los descansos. Tenía un carro de ferrocarril acondicionado, y entonces allí me daba chance de quedarme. Me quedaba yo allí en el carro, nada más venía yo los sábados y los domingos, y me regresaba nuevamente. El problema los tuve con los compañeros, por las envidias. Hubo uno que se me quiso poner al brinco, que no, que era mejor que yo, pero yo le dije pues yo estoy arriba de ti, si fueras mejor que yo deberías de estar en el escalafón, así fue como pasé mi vida.

P. J. ¿Cuando vivía en ese carro dónde comía? ¿Dentro del taller por donde estaba el garaje, lo conocieron?

A. N. ¿En la estación del Interoceánico?

D. E. Hay una entrada, ahí habían familias de los ferrocarrileros. Había dos señoras que daban de comer, entonces allí comías algunas veces. A veces me salía a la calle, así le estuve haciendo.

P. J. ¿Se acuerda cómo se llamaba la señora?

D. E. Solamente me acuerdo que le decían la Nahuala. [Su hijo le pregunta: ¿cómo le decían?].

D. E. La Nahuala, una hija de ella tenía varios hijos, tenía dos o tres hijos y dos hijas, y la más chica se sube a la azotea y por donde entra la luz y ¡va pa abajo! Había otro señor que no me acuerdo cómo se llamaba el Departamento, pero él su apellido era Santamaría, era encargado del ferrocarril, el mayordomo era Ángel Acosta y tenía su casa entrando por la calle, en el primer rincón a mano derecha, allí vivía él con sus hijos y su familia. Tenía su esposa y sus hijos, dos mujeres y dos hombres, pero allí vivía. El jefe de estación vivía por donde está la arboleda, estaba el telégrafo vas a la izquierda entrando por la calle, más a la izquierda estaba la casa del jefe de estación, entonces el jefe de estación era viejito ya y siempre pitcher, no me acuerdo cómo se llamaba. Otra anécdota que tuve: me tocó ver morir a un soldado, que le decían el Yaqui. Era grandote, trajeron un aparato que pesaba mucho, entonces pidieron prestado la grúa de los soldados y se quedó montado el muchacho así donde estaba la pluma y empiezan a levantar, se levanta la pluma y le cae todo, nada más vi salir sangre.

P. J. ¿Aquí en la estación de Apizaco?

D. E. Allá en Puebla.

P. J. ¿La Nahuala le daba de comer a otros trabajadores?

D. E. Llegábamos varios, había peones de vía y gente que no era de allí y que iba a comer allí. Cobraba a la quincena o a fin de mes, pero allí iba a gastar uno, y la otra señora estaba al otro lado, no me acuerdo cómo se llamaba, pero también daba de comer. Allí estaba otro carrito, y luego seguía el carro donde dormía mi papá y yo tenía llave. Había unos compañeros que me veían mal, pero llegaba yo y pasaba a dormir.

P. J. ¿Usted repartía al oriente de la 5 de Mayo o al poniente?

D. E. Cambiábamos, a veces había, no sé porque, oportunidad de, o por mandato, de repartir de la 5 de Mayo al oriente, toda la Santa María, hasta donde está Pepsicola, pero todavía no estaba todo eso, y de este lado está más corto, se entregaba algo, no mucho, a veces sí había trabajo y a veces no.

A. N. ¿Qué tipo de entregas hacían, que productos llevaban?

D. E. Mixto, le llamábamos mixto porque tenía también carros, furgones, y el correo express, tres cuatro carros, el cabús. En ese tiempo todavía había cabús, estaba de conductor Jorge, le decíamos el Águila, el Molitos, de apellido García. Jorge García estaba de conductor. Estuvo

un tiempo, tenía una fotografía donde estaba con otro conductor, se apellidaba Celada, ya también está muy amolado, el Macaco, es José Luis Guzmán, y otro muchacho que se apellidaba, ya sabe usted que en ese tiempo nos conocíamos por apodos, entonces todos le decíamos Ardilla, no recuerdo cómo se llamaba. Vivía allá en Zaragoza. Pasando la Madero en la primera calle. Ya se me va la onda, estando yo trabajando de Veracruz a Tapachula echaba yo un viaje y descansaba yo cinco días.

P. J. ¿Usted se jubiló estando en la ruta Veracruz-Tapachula?

D. E. Sí, en el año de 1992.

P. J. ¿Durante el tiempo que trabajó en este tramo, su familia seguía viviendo acá?

D. E. Todo el tiempo, todo el tiempo vivieron acá, cuando me casé yo vivía en Puebla, cuando murió mi padre me tuve que venir para acá porque mi mamá se quedaba y mis hermanos. Todavía iba y venía, estando en Pachuca, estando en Apan, en Córdoba, siempre regresaba yo acá.

P. J. ¿Después de que se jubiló a qué se dedicó?

D. E. Pues prácticamente yo aprendí un poco la carpintería con un señor. Mi papá era carpintero en Ferrocarriles, pero con él no aprendí, tengo su herramienta, algo de herramienta de él. Todo lo aprendí líricamente, a eso me dediqué principalmente. Hice todo lo que usted ve de madera, la escalera y todo eso, todo lo fui haciendo poco a poco.

P. J. ¿Entonces él era carpintero en los talleres de Puebla?

D. E. Carpintero, airero, primero aseador.

P. J. ¿En Puebla o Apizaco?

D. E. En Puebla.

P. J. ¿Usted nació allá? [su hijo le repite la pregunta: ¿que si usted nació en Puebla?].

D. E. No, ni mis hijos. Solamente una de mis hijas. Yo nací aquí en Apizaco y aquí voy a morir.

P. J. ¿Además de su papá tuvo usted algún otro familiar ferrocarrilero?

D. E. Un hermano, que se llamó Felipe, trabajó en el Departamento Eléctrico, le decían el Kilowatito, no porque sea mi hermano, pero era muy eficiente, y recorría no sé de donde, pero donde había un problema allí iba Felipe a ver qué pasó. Buscaba el desperfecto y lo reparaba, y lo tenían también en un departamento, en un caserón donde bobinaban motores, donde el motor grandote le llaman Mona. En tiempo de vacaciones le daban mantenimiento.

P. J. ¿De sus hijos, alguno fue ferrocarrilero?

D. E. No, no pude, no pude acomodarlos; se acabó el ferrocarril, y ya no pude meterlos.

P. J. ¿Dónde estudió?

D. E. Aquí en Apizaco, nada más hasta la primaria. No estudié más. Cuando me invitó el jefe de estación a trabajar fue precisamente porque mi papá me recomendó, quería que entrara yo como estibador, pero me vio el jefe de estación, nos llevábamos bien con él, y dijo: él no sirve como estibador está muy chico. Así que me da los instructivos y me dice: ¡Apréndete esto! y te doy la oportunidad para que entres como oficinista. Fue así como entré: como oficinista.

P. J. ¿Eso aquí en Apizaco?

D. E. Sí, aquí chichareaba, había un señor que también era del express y venía de Otumba. Llegaba el 51 [tren número 51, México-Veracruz del Ferrocarril Mexicano]; se presentaba si veía que estaba yo trabajando me reclamaba el puesto y me quitaban, salía yo hasta llorando, de que nada más de buenas a primeras, ya trabajé yo medio día, bueno allí está Escobar y le toca.

P. J. ¿Lo regresaban a usted?

D. E. Me regresaban y ya decía yo no trabajé, trabajaba yo dos o tres días a la quincena.

P. J. ¿Él ya estaba de planta?

D. E. No, de extra, vivía en Otumba, se venía en el 51, tren que llegaba aquí a las once de la mañana y si no había nada a las tres de la tarde se iba.

P. J. ¿En ese tren, el 51, le pagaban a usted los tiempos extras?

D. E. Sí, siempre, así nos sostuvimos. Nos volteamos dos veces. Corriendo de Apizaco a Puebla, como era de madrugada, como a las cinco de la mañana, llegamos a Panzacola y por ejemplo recibía mis guías papeles y apuntaba y veía que tenía yo chance de acostarme, y esa vez me fueron a tocar: ¡Escalante!, ¡Escalante!, ¿estás bien? Yo ni cuenta me di. Estábamos bien volteados.

P. J. ¿En dónde?

D. E. En Panzacola, allí en la estación estaba el carro recargado en el andén. En ese tiempo yo traía una camita, a mi costado izquierdo. Y en la otra ocasión, allá por, no me acuerdo dónde, fuimos, veníamos el del correo y yo, cuando vemos que se empieza a acostar la máquina y

me dice: ¡métete, métete que vamos a salir volando, ciérrale!, ya cuando quedó parado ya fuimos a ver al maquinista, estaba medio privado, pero bien, pero fue en una curva. Íbamos mirando cómo daba vuelta y de momento carro por carro se fue acostando, y nos agarramos de los tubos que teníamos, y ya que se paró un montón de polvo.

P. J. ¿Sus hijos qué estudiaron?

D. E. Uno es contador, otro licenciado en Economía, otro no le gustó, ese no pudo entrar al ferrocarril. Cuando le dieron oportunidad de entrar al ferrocarril se le presentó otra oportunidad en Hylsa, entonces dijo aquí van a empezar luego, luego a pagar, entonces se fue para allá a trabajar, los otros estaban estudiando, uno técnico en computación, y la mujer estudió las cosas propias de la casa y nada más, y ya se casaron.

P. J. ¿En algún tiempo estuvo usted aquí en Apizaco trabajando?

D. E. Tiempos extras nada más, y como conductor de Express, iba yo echaba mi viaje regresaba yo acá como base.

P. J. ¿Además de los propios trabajadores del express con qué otros compañeros ferrocarrileros convivía en Puebla?

D. E. Pues con los conductores y garroteros. Todo el tiempo estuvimos como compañeros, y como salíamos temprano prendían la estufa del cabús y nos íbamos a refugiar, a calentarnos un poco. Entraban y salían, pero como iba yo con el express repartiendo cuando se acercaba una estación me iba yo a mi puesto para atender.

P. J. Además de lo que ya nos contó usted sobre dónde iba a comer en Puebla ¿qué otros lugares había allí por la estación para convivir?

D. E. El que cuidaba el taller, porque nosotros no metíamos para nada el camión, si no había un mecánico que vivía allí, y se descomponía en la calle o donde fuera, le hablaba yo por teléfono al jefe del express: ya se descompuso el carro y estoy en tal parte, allí espérense oríllense y no lo muevan. Ya llegaba el mecánico, era de cuerda, ya lo echaba a andar. [Su hijo interviene y le repite la pregunta: ¿A dónde se iban a echar sus copas?]

D. E. Con El tío Memo o en La Terminal. Ya tenía yo edad, ya me daban permiso (risas de don David). Los días de quincena nos juntábamos con los compañeros, íbamos a dejar allí algunos centavitos con el tío Memo. Vendían tortas que decían que eran de carne de caballo. Nos fiaban allí, algunos pagábamos al contado, pero ya sabe usted la coperacha, y más abajito estaba una vinatería donde comparaba uno la botella.

P. J. ¿En esos tiempos de repartidor de express cuando no tenía cargador, usted mismo lo tenía que cargar, que llevar?

D. E. Después del vallejaso sí, yo lo tenía que cargar y luego aquí de la Magdalena Tlatelolco cargaba yo unos atados de hasta nueve ollas de un barro que hay por aquí con el que hacen los patos y todo eso. Los atados de nueve ollas los subían allí por La Magdalena, pero como era un carro brincón, nada más veía cómo iban bajando los tepalcates. Se rompían, iban aquí los inditos, los que trabajaban eso, y decían: ¡mis ollas! –Allí están tus ollas, el puro mecate, en cachos, el puro mecate, se rompió todo. Los carros que brincaban pero feo, feo, y todos el flete se arrancaba había que estarlo acomodando, no había manera de que no se quebrara todo.

P. J. Además de las ollas y lo que nos ha contado ¿qué otros productos se llevaban?

D. E. Legumbres, paquetes, calzado, camisas; toda clase de flete, mudanzas, desde un ropero, una cama, sillas, sillones, paquetería y dinero. También se manejaba dinero. Se mandaba dinero por ejemplo a México. Se presentaba usted en la ventanilla le daban un sobre, lo contaba, lo metía y en su presencia lo lacrábamos, le poníamos su sello de lacre, los cosíamos, entonces todavía se podía coser el billete, lo atravesábamos, le poníamos otro sello, ya pasaba el tren para México o viceversa, ya se enviaba, o dinero en monedas, morralla. Llegaban, había clave para avisar que tenía uno dinero que iba a viajar. No recuerdo qué clave era. Las echábamos en las carretillas, esas de cuatro ruedas, y cuando llegaba el tren estaban guardadas. Ya los sacábamos, como 20 o 50 bolsas de morralla, entonces sí entraban los cargadores para agilizar el servicio. Nosotros los íbamos contando, que fueran completas. Todavía no se iba el tren y le echábamos una recontada, que estuvieran completas. Cuando algún flete faltaba teníamos derecho de usar el telégrafo, ya poníamos: ¡de su entrega falta! un cartón de tantos kilos, o le sobra, estábamos al corriente de eso. Aquí en el ramal se manejaba a San Manuel unos bultos grandes de algodón. Todavía trabajaba la fábrica de hilados, y cargábamos unas pacas de hilados, también se acabó la fábrica, y de Santa Cruz, no recuerdo, en Santa Ana cargaban también mucha mercancía: cobijas, ropa ya echa, ¡qué bárbara!, llegaba también hilo para trabajar, y ya le digo de la Magdalena manejaba el barro. Zacatelco manejaba pan que traían de fiesta. Ese entraba de San Juan Totoloapan, de por allí entraba el pan ese, pero hartos huacales de pan, y de Veracruz cajas de pescado; llevaban cajas de pescado para Apizaco y para Puebla. Teníamos problemas porque muchos compañeros le metían mano, lo ordeñaban, ya luego venía el señor y decía: esta caja viene robada. –Si viene robada yo no sé; empieza a sacar el pescado, salió bien, qué pasó. Pues es que

pasó lo sentimos ligera, sí, sí está completa. Yo no tuve problemas, ah sí tuve un problema de unos pollos, entonces cargaban cajas con pollos, pollitos, íbamos a Puebla. Eran de aquí de Apizaco, y comienzo a ver pollitos fuera de las cajas, ya que reporto, andaba una rata que los masticaba, los mataba nomás y allí los dejaba, pero me querían hacer que yo pagara. Me investigaron por ese problema, pero no me pudieron hacer nada, más o menos de lo que me acuerdo. 

EL SEÑOR DE PALO⁹⁷ (FRAGMENTO)Efrén Hernández⁹⁸

Sería, puede opinarse, algo cansado; más a no ser porque he echado raíces, haría largos viajes en los trenes nocturnos a través de la República.

Ya no soy otra cosa que un árbol cualquiera, un árbol que desea viajar en tren o, por lo menos, dar de tiempo en tiempo unos pasitos.

No es increíble que hasta me conformaría con alcanzar, aunque me doliera el brazo, la cinta, el lapicero, etcétera, objetos que están sobre la mesa, según mis cálculos, a un metro de distancia de mis manos.

Quiera Dios que de pronto me quedara ciego. Ya ciego, pienso que iría perdiéndome la noción de espacio y que estaría muy mal; pero no tanto como viendo algunas aves que suelen revolar sobre las nubes, mientras yo no puedo moverme hasta la mesa; noventa centímetros, un metro, tres cuartos de metro distante de mis manos que, a su vez, son otras cosas, como los objetos extraños.

Y las ruedas de mi sillón de paralítico son de motocicleta. Este detalle complica inverosímilmente mis ideas. Hace tiempo, conocí a una muchacha que se prostituyó. A medida que se degeneraba se abatía su ánimo, hasta llegar su abatimiento a convertirla en una paralítica del alma.

Cuando visité su alcoba, todo me lo esperaba yo, menos encontrar en la cabecera de su catre un crucifijo.

Pues bien, entonces, y también cuando supe que San Lucas está en su juicio, mis pensamientos echaron maromas semejantes a las que se ven en este circo que establezco cada vez que medito en el asunto de las ruedas.

Fuera de ésta, puedo decir que no tengo otras complicaciones. Supongamos que llueve; función que puede suceder, función que de hecho sucedió antenoche: oiría el ruido del agua. Eso es, antenoche, en tanto que llovía, yo escuchaba. El mundo parecía un tambor; la lluvia, una tamborilera, y el viento, un eminente bailarín provisto de una flauta.

No me parece hacer notar que estas metáforas imaginativas son sin complicaciones, sin vueltas y sin líos. Con todo, estrictamente hablando, no dejan de existir sus diferencias. Esta azotea, otras azoteas, el patio, que son algunos lugares que suenan y se mojan cuando la lluvia es en nuestro rumbo, entre mí, se convierten en cosas espaciosas. Muchas clases de mares; unos contemporáneos, otros del tiempo en que se atribuían al mundo figuras fabulosas, otros sin fecha, todos con una infinidad de agua, y el cielo socorriéndolos aún.

⁹⁷ Selección realizada por Isabel Bonilla, jefa del Departamento de Biblioteca Especializada del Cedif. Fragmento del cuento tomado del libro de Alejandro Toledo, *El hilo del minotauro. Cuentistas mexicanos inclasificables*. México, Fondo de Cultura Económica, 2000, pp. 17-56.

⁹⁸ Efrén Hernández es un escritor mexicano que destacó de manera particular en el relato breve, con cuentos como "Tachas" (1928) y "El señor de palo" (1932). Después publicó las novelas *Cerrazón sobre Nicómaco* (1946) y *La paloma, el sótano y la torre* (1949). En 1956 editó una recopilación de sus cuentos titulada *Sus mejores cuentos*. Compuso también los poemarios *Horas de horas* (1936) y *Entre apagados muros* (1943), de raíz clásica. Fue subdirector de la revista antológica *América*.

Todos los cántaros de que dispone el cielo -hechos, no palabras- están a la disposición del mar. Y esta operación es absurda y triste. Absurda, porque el mar tiene más agua que el cielo; triste, quien sabe por qué.

Asimismo heterogéneos y dilatados valles, sin altos y sin bajos, con unos cuantos árboles que nunca llegan a la altura de las líneas de horizonte. Aquí llueve también, y también con grande desesperación, y yo no entiendo cuál pueda ser el origen de esta angustia, ni por qué los habitantes de estos valles tan húmedos no cultivan arroz, ni qué se hacen los pájaros del campo cuando llueve.

Ahora supongamos que no llueve, aunque considerándola, no es necesaria esta suposición, puesto que en realidad no llueve.

Como no llueve, los ruidos que oigo ahora no son los de los aguaceros, sino de otro estilo. ¡Pum! ¿Trueno? Efectivamente, pero no un trueno de rayo. Se trata de un trueno de chiquillo, de un trueno de bola de chiquillo, el cual, una bola de inflar, al infló más de la cuenta hasta que se le reventó...

Yo nací muy serio.

Y cuando yo nací todos estaban serios, menos la vida que, desde luego, se puso a coquetear conmigo.

Éste es el juego del estira y afloja de la vida.

La vida es el ajedrecista, parece el ajedrecista del estira y afloja, tiene el vicio, la testarudez de un ajedrecista en aquel juego. No piensa más que en jugar con todo al estira y afloja.

Un tren pitó a esas horas la señal de partida. Nadie lo oyó.

Nadie estaba pensando en nada de lo que hay entre una locomotora y un caboose. Trajeron una batea con agua, trajeron una esponja y un jabón, y cuando acabaron de bañarme mi madre estaba muerta.

¿A quién podría importarle un tren?

Dijeron que yo tenía negras las entrañas; mi madre acababa de morir, y yo tan serio, pensando en el pito del tren que partía.

Pasaron doce años. ¿Cuántos trenes pasaron hasta entonces?

Yo era extraordinariamente serio. Acostumbraba cortarme cada dos meses el cabello, en una peluquería en que por seis centavos daban veinticinco cacahuates, contaban las noticias y cortaban el pelo.

Pasaron algunos años.

No sé ni cómo nos hicimos ricos.

Ahora me cortaba el pelo dos veces por semana y en una peluquería de todo lujo, llena de espejos y manicuristas; pero yo echaba de menos la otra peluquería y los unos cuantos cacahuates de otros tiempos.

De la hacienda trajeron una vez una carreta de cacahuates. De esa carreta me regalaron un costal intacto. Y yo lo vendí sin probar un cacahuate, y con el importe compré un boleto en la estación en que pitaban los trenes al partir...

Ahora no soy otra cosa que un árbol cualquiera, un árbol que desea viajar en tren o, por lo menos, dar, de tiempo en tiempo, unos pasitos.

Esto de caminar en tren, de noche, a la luz mortecina de los carros de segunda, vecinando con gente somnolienta es, pueden pensar algunos, un poco cansado.

Pero los espíritus fuertes, los espíritus grandes, no saben de cansancio; antes, en estas circunstancias, y aun en otras tenidas por verdaderamente lamentables, van haciendo gimnasia. Y es en su provecho, porque se les desarrollan, si las tienen, las aptitudes filosóficas.

Y si el sujeto de la acción del verbo ir en tren es soñador, no podrán contarse los castillos en el aire que fabrica, ni los primores con que los adorna.

En cuanto a mí, sea dicho de pasada, participo de las dos naturalezas arriba mencionadas. Soy un poco artista; en otros tiempos, cuando Dios quería, dibujaba unos monos muy interesantes; pulsaba la guitarra hawaiana con mucho sentimiento y habría llegado a ser una lumbrera del violín si no fuera indispensable tener un oído muy exacto para dominar este instrumento... MF

ARCHIVO HISTÓRICO

Fondo Junta Directiva

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Núm.	Expediente	Legajos	Periodo	NCO	Caja
495	Acta y documentos relativos a la AAA de la CDCD	Acta y documentos relativos a la Asamblea Anual de Accionistas de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango, 30 de marzo de 1906.	1906-1906	3, 6106	34
496	Acta y documentos relativos a la AAA de la CDCD	Acta y documentos relativos a la Asamblea Anual de Accionistas de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango, 18 de octubre de 1907.	1907-1907	3, 6107	34
497	Acta y documentos relativos a la AAA de la CDCD	Acta y documentos relativos a la Asamblea Anual de Accionistas de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango, 16 de octubre de 1908.	1908-1908	3, 6108	34
498	Acta y documentos relativos a la AAA de la CDCD	Acta y documentos relativos a la Asamblea Anual de Accionistas de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango, 15 de octubre de 1909.	1909-1909	3, 6109	34
499	Acta y documentos relativos a la AAA de la CDCD	Acta y documentos relativos a la Asamblea Anual de Accionistas de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango, 14 de octubre de 1910.	1910-1910	3, 6110	34
500	Acta y documentos relativos a la AAA de la CDCD	Acta y documentos relativos a la Asamblea Anual de Accionistas de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango, 13 de octubre de 1911.	1911-1911	3, 6111	34
501	Acta y documentos relativos a la AAA de la CDCD	Acta y documentos relativos a la Asamblea Anual Extraordinaria de Accionistas de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango, 1 de abril de 1912; 2. Ordinaria, 18 de octubre de 1912.	1912-1912	3, 6112	34
502	Acta y documentos relativos a la AAA de la CDCD	Acta y documentos relativos a la Asamblea Anual de Accionistas de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango, 17 de octubre de 1913.	1913-1913	3, 6113	34 34
503	Acta y documentos relativos a la AAA de la CDCD	Acta y documentos relativos a la Asamblea Anual de Accionistas de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango, 16 de octubre de 1914.	1914-1914	3, 6114	34
504	Acta y documentos relativos a la AAA de la CDCD	Acta y documentos relativos a la Asamblea Anual de Accionistas de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango, 15 de octubre de 1915.	1915-1915	3, 6115	34

BIBLIOTECA ESPECIALIZADA

Colección Amorós-Denegre

781. *A review of the report of the Committee on Foreign affairs, of the senate of the United States, relative to the Tehuantepec matters.* U.S.A., s.p.i., 106 p.- Encuadernación rústica.

782. *Dictamen de las comisiones unidas de Industria y Primera de Hacienda sobre las propuestas que se han presentado para la apertura de una comunicación Inter-oceánica por el Istmo de Tehuantepec.* México, Imprenta de Vicente García Torres, 1852, 12 p.- Encuadernación rústica.

783. *Ministerio de Relaciones, Memoria instructiva de los derechos y justas causas que tiene el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos para no reconocer ni la subsistencia del privilegio concedido a Don José Garay para abrir una vía de comunicación entre los Océanos Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec, ni la legitimidad de la cesión que aquel hizo del mismo privilegio a ciudadanos de los Estados Unidos de la América del Norte.* México, Tipografía de Vicente García Torres, 1850, 40 p.- Encuadernación rústica.

784. *Dictamen de la Comisión especial de Tehuantepec de la Cámara de Senadores sobre el acuerdo relativo a aprobar las proposiciones de contrata para la apertura de una vía de comunicación Interoceánica.* México, Tipografía de Vicente García Torres, 1852, 18 p.- Encuadernación rústica.

785. *Dictamen de la mayoría de las comisiones de Industria y primera de Hacienda unidas de la Cámara de Diputados, sobre la iniciativa del gobierno contraída a la aprobación de las condiciones presentadas por la Compañía de Guanajuato para la apertura de una vía de comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec y voto particular del Sr. Enciso.* México, Tipografía de Vicente García Torres, 1852, 20 p.- Encuadernación rústica.

786. *El Doctor Mariano Gálvez sobre la cuestión de Tehuantepec.* México, Tipografía de Vicente García Torres, 1853, 56 p.- Encuadernación rústica.

787. *Camino de hierro.- Tercer cuaderno que publica el apoderado de Don Gabriel Núñez, relativo a las ocurrencias y al estado que guarda el juicio ejecutivo contra don Antonio Garay y don Lorenzo Carrera.* México, Imprenta de Juan M. De Losada, 1853, 32 p.- Encuadernación rústica.

788. *Reglamento para la comunicación por la vía Interoceánica de Tehuantepec.* México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 8 p. + 2 estados despls.- Encuadernación rústica.

789. *Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio...- El Congreso de la Unión decreta: Artículo 1º.- El decreto expedido por el Ejecutivo el 6 de octubre de 1867, autorizando a D. Emilio La-Sére, o a la Compañía que el formara para abrir la comunicación la comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, queda modificado en los términos siguientes.- Art. 2º. Se autoriza a la compañía que forme D. Emilio La-Sére, para la apertura de la comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec...* México, enero 2 de 1869, 10 p.- Encuadernación rústica.

790. *Concesión a D. Emilio La-Sére para abrir la comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec.* Veracruz, México, Imprenta del "Progreso", 1869, 14 p.- Encuadernación rústica.

FOTOTECA

Fondo Donaciones

Núm. de inventario	Pie de foto	Color	Formato
03-001633	Vía	Blanco y negro	7.5 x 7.5"
03-001634	Funcionarios	Blanco y negro	3.5 x 5.5"
03-001635	Carro escuela de vía en León, Gto.	Color	3.5 x 3.5"
03-001636	Carro escuela en León, Gto.	Color	3.5 x 3.5"
03-001637	Funcionarios	Blanco y negro	3.5 x 5.5"
03-001638	Vía	Blanco y negro	3.2 x 4.5"
03-001639	Vía	Blanco y negro	3.2 x 4.5"
03-001640	Vía	Blanco y negro	3.2 x 4.5"
03-001641	Paisaje	Blanco y negro	3.5 x 5"
03-001642	"Personal que estudia en Charcas, S. L. P., Mayo 13 de 1966".	Blanco y negro	2.7 x 3.6"
03-001643	Interior del carro escuela número 8 de Guadalajara, Jal.	Blanco y negro	3.5 x 3.5"
03-001644	Carro escuela número 8 de Guadalajara, Jal.	Blanco y negro	3.5 x 3.5"
03-001645	Talleres	Blanco y negro	3.5 x 5"
03-001646	Clases de capacitación a trabajadores en Sabinas, Coah.	Blanco y negro	3.5 x 3.5"
03-001647	Capacitación a trabajadores en Celaya, Gto.	Blanco y negro	3.5 x 3.5"
03-001648	Capacitación a trabajadores en Piedras Negras, Coah.	Blanco y negro	3.5 x 3.5"
03-001649	Clases de capacitación a trabajadores en Piedras Negras, Coah.	Blanco y negro	3.5 x 3.5"
03-001650	Industria	Blanco y negro	3.5 x 5"
03-001651	Fotografía "correspondiente a la enseñanza sobre puentes, 7 de junio de 1976".	Color	5 x 3.5"
03-001652	Fotografía "correspondiente a prácticas sobre alineamiento de curvas por el método de cuerdas, 7 de junio de 1976".	Color	3.5 x 5"



Vía



Clases de capacitación a trabajadores en Sabinas, Coah.

PLANOTECA

Fondo Puebla

Núm	Título	Fecha de elaboración	Soporte	Escala	Estado de conservación	Medidas (cm)
521	Resumen. Vías auxiliares.	1929	tela calca	sin escala	bueno	49 X 25
522	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Ladero Kil. V-6.	30 de agosto de 1930	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
523	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Peñón.	2 de septiembre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
524	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Canteras.	3 de septiembre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
525	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Santa Marta.	4 de septiembre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
526	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Los Reyes.	4 de enero de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
527	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación San Vicente.	5 de septiembre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
528	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Gral. González.	6 de septiembre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
529	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Chapingo.	7 de septiembre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
530	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estaciones Villada, Texcoco y San Pablo.	12 de septiembre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	97 x 25
531	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera San Andrés.	3 de octubre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
532	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Robles.	4 de octubre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25

533	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Azteca.	5 de octubre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
534	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Chipiltepec.	11 de octubre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
535	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Antonio.	11 de octubre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
536	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Pirámides.	15 de octubre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
537	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Metepec.	16 de octubre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
538	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Otumba.	17 de octubre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
539	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Víctor.	18 de octubre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
540	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Aguatepec.	19 de octubre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25

María De la Paz González

Jefa del Departamento de Control y
Depósito de Bienes Muebles Históricos
m_gonzalez@conaculta.gob.mx

El acervo de bienes muebles históricos de Ferrocarriles Nacionales de México es uno de los más ricos y extensos que hay en México. Su gran variedad, así como el origen de su procedencia, y el que muchas de las piezas fueron adquiridas en el extranjero y son de manufactura inglesa, sueca, norteamericana, italiana, china, japonesa, alemana, entre otras, podrían permitir a los investigadores de la ciencia y la técnica realizar estudios históricos o tecnológicos que nos revelarían hasta dónde y de qué manera se utilizaron estos instrumentos y objetos en los ferrocarriles mexicanos.

Cabe anotar que durante el proceso de registro y catalogación nos hemos encontrados con nuevos hallazgos que resultan por demás interesantes. Gracias a estas indagaciones sabemos que contamos con objetos y herramientas diversas, con piezas de vía o aparatos de laboratorio, electrónica, medicina, oficina, comunicación o fotografía. En esta ocasión haremos referencia de un útil aparato cuyo nombre es moviscopio.

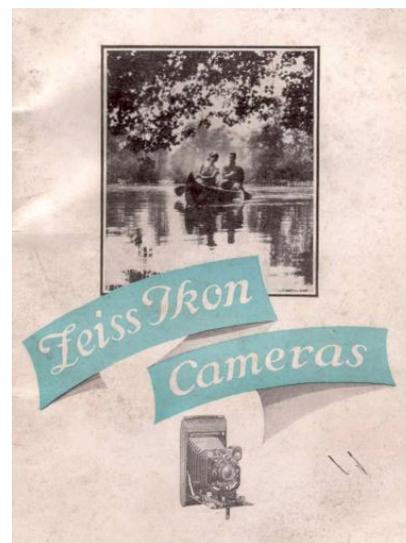
Para Ferrocarriles Nacionales de México siempre fue una prioridad registrar los avances en lo relativo a la infraestructura y el desarrollo de la empresa. De hecho era una obligación capturar fotográficamente y filmar (en esa época no se grababa) a detalle todos los nuevos caminos, tramos y tendidos de vía, así como las adquisiciones, los trabajos realizados en campo, las estaciones, talleres, bodegas, túneles y todo cuanto pertenecía a FNM.

Dentro de la colección conformada por cámaras fotográficas, de cine, video, editoras, grabadoras, proyectores y otros enseres de este tipo se encuentra el moviscopio marca Zeiss Ikon, de manufactura alemana, y aunque le faltan algunas partes se puede asegurar que es un aparato interesante, que se conserva en muy buen estado.

El moviscopio se utilizó para revisar la calidad de la cinta filmada y así comunicar sobre los posibles defectos de la misma, antes de ser registrada, numerada y resguardada para los futuros informes. Cabe mencionar el hecho de que FNM acostumbró invertir en lo que en su momento fuera mejor, tras realizar un minucioso estudio de mercado. Esta es la razón por la cual no nos extraña que en su inventario las empresas alemanas siempre estuvieran presentes, y tal es el caso de Zeiss Ikon.

La empresa Zeiss Ikon se formó en 1926 gracias a la unión de cuatro empresas de fotografía adquiridas por el inventor y fotógrafo Carl Zeiss. Todavía a principios de la década de 1940 se vendieron los modelos producidos por la empresa, aunque los más solicitados eran los de la Zeiss Ikon.

En 1944, Carl Zeiss se separó de sus socios para ofrecer a la nueva Alemania la cámara de cine Syntax, hoy conocida como Contax S, que fue utilizada por los militares alemanes para dejar registro de la guerra.



Con el apoyo de otros empresarios fotográficos de abolengo, entre quienes se puede citar a Heinrich Ernemann, dueño de AG, ICA AG, Goerz AG de Berlín y Contessa Nettel AG de Stuttgart, se convirtió en el mayor productor de cámaras fotográficas y de cine en Europa.

Como era lógico, la unión de estos talentos produjo una serie de malos entendidos y conflictos de intereses entre los propietarios de la magnánima fusión, que se tradujeron en que durante un par de años los modelos de aparatos fotográficos no sufrieron innovaciones, ni siquiera en sus empaques. A pesar de esa situación Carl Zeiss continuó promoviendo por décadas la producción de aparatos fotográficos y de cine, aunque jamás permitió que otros empresarios continuaran con la investigación y producción de aparatos con mejores características, y por lo mismo mantuvo sus talleres y fábricas exactamente en el mismo lugar donde

⁹⁹ En: [http://www.mir.com.my/rb/photography/companies/nikon/nikkoresources/RF-Nikkor/Contax_RF/index.htm].

comenzó su sueño, en Dresden, siempre rodeado por los mismos empleados y sin evitar que muchos de ellos fueran llamados al frente como soldados.

En 1945, cuando los soviéticos tomaron el control de Dresden convirtieron a Zeiss Ikon en una empresa estatal bajo el control soviético. En 1949 cambió su razón social por la de Mechanik Zeiss Ikon VEB Dresden, y para ya en 1952 fue conocida como VEB Mechanik Zeiss Ikon Dresden. En 1953 cambió de nuevo su nombre por el de VEB Zeiss Ikon Dresden, y éste fue el comienzo de un largo proceso legal para adjudicarse los derechos del nombre entre la VEB Zeiss Ikon de Dresden y la Zeiss Ikon AG de Stuttgart.

Para poder quedarse con los derechos de la gloriosa cámara de guerra Contax, Carl Zeiss Jean cambió el nombre de la misma por el de Pentacon, para luego crear la famosa línea Exacta, que aún hoy goza de un gran prestigio en el mundo.

Finalmente, y luego de varios cambios en el nombre, en 1972 Zeiss Ikon AG cerró su producción, lo cual provocó gran conmoción en la industria cinematográfica alemana. Algunas partes de la línea productiva de Zeiss Ikon fueron adquiridas por Rollei, que junto con la empresa japonesa Yashica produjeron de nueva cuenta la cámara Contax, que hoy conocemos.

El moviscopio resguardado en el Almacén de Colecciones y Bienes Históricos del CNPPCF fue fabricado por esta empresa. 

**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: MNFM 2 PA (...) AQ/BQ/00.

Núm. de inventario CNCA: No presenta.

Núm. de inventario FNM: C87000007000186.

Núm. de colocación en Almacén de Colecciones: Planta baja, estante B, andén 1, Almacén de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.

CLAVE PRONARE

M	N	F	M	2	P	A	0	0	0	0	0	A	Q	B	Q	0	0
INSTITUCIÓN			BM	INVESTIGADOR			NÚMERO		LÍNEA	KILÓMETRO							

Otro núm. (especificar): (especificar)

2. Localización:

Estado: Distrito Federal. Municipio: Ciudad de México. Localidad: México.

3. Nombre del Objeto: Moviscopio.

4. Nombre del Fabricante: Zeiss Ikon.

5. Materias Primas Predominantes: Metal y vidrio.

6. Inscripciones: Túnel 4.

7. Medidas:

Alto: 26 cm Largo: 19 cm Ancho: 7 cm Diámetro: Peso aprox.: 1 Kg.

8. Lugar donde se localizó:

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.)

Herramienta para edición de películas de 16 y 8 mm. El moviscopio permitía revisar la cinta de la película para así modificar fallas o errores propios de la misma. En 1932 la empresa Kodak elaboró el primer moviscopio para cinta doble de este tipo, pero fue hasta 1950 cuando Zeiss Ikon perfeccionó la máquina y abarató sus costos. Fue creado por Zeiss Ikon en Alemania. Departamento de Telecomunicaciones de Ferrocarriles Nacionales de México. Aparato de comunicación que conformaba el equipo telegráfico dentro de Ferrocarriles Nacionales de México. La empresa Vibriplex logró posicionarse en el mercado durante un periodo largo de tiempo, pero desafortunadamente la muerte del creador de las llaves telegráficas inversas y de este modelo en particular, Lucas Elliot Brown, detuvo en muchos sentidos la evolución de la empresa, los productos y la creación de nuevos y útiles aditamentos telegráficos para la red ferroviaria mexicana.

Referencias:

En: [http://98.139.237.209/search/srpcache?p=MOVISCOPIO+zEISS+IKON&fr=yfp-t-204&ei=UTF-8&u=http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:DJaJPXq_GvkJ:http://camera-wiki.org/wiki/Zeiss_Ikon%20MOVISCOPIO%20zEISS%20IKON&icp=1&.intl=mx&sig=iabG2yjikRb8qwaA0wRBEDg--].

En: [http://www.mir.com.my/rb/photography/companies/nikon/nikkoresources/RF-ikkor/Contax_RF/index.htm].

12. Registro: Pronare **Fecha:** 1995.