

MIRADA Revista Digital FERROVIARIA

núm. 28 • septiembre ~ diciembre • 2016



ESTACIONES

¿Tranvías o ferrocarriles?
El Distrito Federal 1857-1873.

CRUCE DE CAMINOS

Las ausencias de la memoria. Imágenes
ferroviarias en el México decimonónico.

MIRADA Revista Digital FERROVIARIA

núm. 28 • septiembre ~ diciembre • 2016

Secretaría de Cultura

Rafael Tovar y de Teresa

Secretario

Tel.: (01 55) 41 55 07 50

Arenal 40, Chimalistac, Álvaro Obregón, 01050,
Ciudad de México

presidencia@cultura.gob.mx

**Centro Nacional para la
Preservación del Patrimonio
Cultural Ferrocarrilero**

Teresa Márquez Martínez

Directora

Tel.: (01 55) 41 55 05 25 ext. 9540 / tmarquez@cultura.gob.mx

Rosa María Licea Garibay

Subdirectora de Servicios Educativos y Extensión

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

Ana Belen Recoder López

Jefa del Departamento de Comunicación Educativa

Tel.: (01 222) 774 01 05 / brecoder@cultura.gob.mx

María de la Paz González López

*Jefa del Departamento de Control y Depósito de
Bienes Muebles Históricos*

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

**Centro de Documentación e
Investigación Ferroviarias**

Patricio Juárez Lucas

Jefe del Departamento de Archivo Histórico

Tel.: (01 222) 774 01 15 / pjuarezl@cultura.gob.mx

María Isabel Bonilla Galindo

Jefa del Departamento de Biblioteca Especializada

Tel.: (01 222) 774 01 17 / ibonilla@cultura.gob.mx

Covadonga Vélez Rocha

Jefa del Departamento de Fototeca

Tel.: (01 222) 774 01 16 / cvelez@cultura.gob.mx

Alfredo Nieves Medina

Jefe del Departamento de Planoteca

Tel.: (01 222) 774 01 00 ext. 7392 / anieves@cultura.gob.mx

Oficinas en Puebla

11 Norte 1005, Centro Histórico, C. P. 72000. Puebla, Puebla. Conmutador: 01 (222) 774 01 00

Oficinas en la Ciudad de México

Av. Paseo de la Reforma 175, piso 16, Col. Cuauhtémoc, C. P. 06500, Ciudad de México.

Tel.: 01 (55) 41 55 05 25

Mirada Ferroviaria es una publicación digital, cuatrimestral, gratuita, del Cedif, del CNPPCF de la sc. Correspondencia y colaboraciones: 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., C. P. 72000. Teléfonos: 01 (222) 774 01 05 y Cedif: 01 (222) 774 01 15 / 16 / 17. Correo electrónico: <cedif2@yahoo.com.mx>. El cuidado de la edición estuvo a cargo de Stella Cuéllar, y la formación y el diseño es de Elena Pego y Laura Talavera. Certificados de licitud de título y contenido en trámite. issn: en trámite. Se prohíbe el uso de textos e imágenes que aparecen en esta publicación, sea de manera total o parcial, por cualquier medio impreso o electrónico, sin el previo permiso escrito emitido por el CNPPCF de la sc.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución.

PRESENTACIÓN

p. 3

ESTACIONES

¿Tranvías o ferrocarriles? El Distrito Federal 1857-1873.

Fernando Aguayo

p. 6

La política ferroviaria cardenista en perspectiva.

Arturo Valencia Islas

p. 18

CRUCE DE CAMINOS

Las ausencias de la memoria. Imágenes ferroviarias en el México decimonónico.

Frederick Thierry Palafox

p. 25

TIERRA FERROVIARIA

Los ferrocarriles en la Revolución mexicana: 1913-1915.

Patricio Juárez Lucas

p. 36

VIDA FERROCARRILERA

Santiago Cardozo. Jubilado de la Dirección General de Ferrocarriles, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

p. 49

SILBATOS Y PALABRAS

De rieles y palabras. Jaime Muñoz Vargas

No me condenes. Ramón López Velarde

p. 58

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Archivo Histórico (AH)

Biblioteca Especializada (BE)

Fototeca (F)

Planoteca (P)

Almacén de Colecciones (AC)

p. 63

LOS TRENES DE HOY

<http://www.vialibre-ffe.com/>

<http://www.t21.com.mx/>

<http://www.alaf.int.ar>

El Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif) es el repositorio de la información y documentación en materia de transporte ferroviario más importante del país y el único con estas características en América Latina. En él se conservan, protegen y difunden los documentos de archivo, gráficos e impresos que dan cuenta de la historia de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) y de su patrimonio.

Su creación –que data de 1997– y permanencia responden al interés y necesidades que en esa materia muestran los investigadores, trabajadores del gremio, funcionarios de instituciones de los tres niveles de gobierno, y público en general. Desde esa fecha se tiene un registro aproximado de cinco mil atenciones a usuarios, que arrojan alrededor de cien tesis de licenciatura, maestría y doctorado; más de doscientos artículos relacionados con el tema ferroviario, así como la publicación de alrededor de cuarenta libros especializados, cuyo sustento documental

son las fuentes primarias que se resguardan en el Cedif.

Además, esta documentación ha permitido realizar alrededor de ciento cincuenta intervenciones a estaciones, puentes, túneles y demás obras de infraestructura, como son los casos de las estaciones de San Luis Potosí, Querétaro, Aguascalientes, Chihuahua, entre otras; el puente de Matamoros, en Tamaulipas; las obras de dragado en Tampico, sólo por mencionar algunas.

Con el propósito de compartirles algunas de las investigaciones que se están desarrollando hoy día, el número 28 de *Mirada Ferroviaria*, al igual que los anteriores, incluye trabajos que abordan esta temática desde perspectivas diversas.

En esta ocasión, la sección de Estaciones está integrada por dos artículos. El primero, del doctor Fernando Aguayo, investigador del Instituto José María Luis Mora, se titula “¿Tranvías o ferrocarriles? El Distrito Federal 1857-1873”, y en él el autor señala que hace más de medio siglo se publicaron



las prestigiosas investigaciones que analizaron las características de los primeros ferrocarriles que fueron construidos en el Distrito Federal. El doctor Aguayo comenta que una de las conclusiones a las que se llegó en estas investigaciones fue a que dichos medios de transporte, mal llamados ferrocarriles, “no pasaban de ser tranvías de mulitas”. Señala que desde entonces los estudios que abordan diversas temáticas de ese espacio han repetido, con distintos tonos, esa afirmación, por lo que en este artículo se analiza tal afirmación, como parte de una investigación más amplia relacionada con los ferrocarriles en el Distrito Federal en el siglo XIX.

El segundo artículo de esta sección se titula “La política ferroviaria cardenista en perspectiva”, y forma parte de una investigación más amplia que llevó a cabo el doctor Arturo Valencia Islas, catedrático de El Colegio de México. En este texto señala que el presidente Lázaro Cárdenas desempeñó un papel central en la consolidación del Estado-nación mexicano y en la construcción del México moderno. Sin embargo, apunta que no todas las medidas adoptadas durante su administración fueron las mejores posibles, y como ejemplo de esto señala el caso de las políticas seguidas en materia ferroviaria, mismas que debilitaron a la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), que era la más importante y principal del sector, y asegura que estas decisiones del Ejecutivo aceleraron el declive del ramo ferrocarrilero y afectaron la economía mexicana de las siguientes décadas.

En la sección Tierra Ferroviaria, Patricio Juárez, jefe de Departamento de Archivo Histórico, nos ofrece el texto “Los ferrocarriles en la Revolución mexicana: 1913-1915”, en él señala que desde el ascenso de Victoriano Huerta al poder y hasta su caída los

ferrocarriles entraron en un tobogán de eficacia e ineficacia del que tardarían años en salir. Con el apoyo de tablas, en las que resumen los ataques a las vías férreas, el autor se propone demostrar de qué manera se vio afectada la red ferroviaria durante esa etapa, y expone cuáles fueron los principales daños que sufrió la infraestructura ferroviaria, entre ellos el levantamiento de las vías; la quema de puentes; las estaciones incendiadas, el número de trenes de pasajeros asaltados, la voladura de trenes de reparaciones, entre otros.

En la sección Cruce de Caminos, Frederick Thierry Palafox apunta que el ferrocarril no fue un personaje ajeno a la fotografía del siglo XIX, y como tal se conservan miles de imágenes en acervos públicos y privados. Sin embargo, y a pesar de que la fotografía y el ferrocarril llegaron a México en fechas muy cercanas, hacia el segundo cuarto del siglo XIX, existe en la actualidad una ausencia física entre ambos, pues las imágenes con que se cuenta datan de varias décadas después. En este artículo se analiza, pues, este distanciamiento temporal y se intentan explicar los motivos por los que la fotografía tardó tanto tiempo en “subirse al ferrocarril” del México decimonónico.

En Vida Ferrocarrilera presentamos el testimonio del ingeniero Santiago Cardozo, ex trabajador de la Dirección General de Ferrocarriles, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, hoy jubilado.

En Silbatos y Palabras *Mirada Ferroviaria* ofrece a sus lectores el cuento titulado “Derieles y palabras”, escrito por Jaime Muñoz Vargas, así como el poema “No me condenes”, de Ramón López Velarde.

En la sección Archivos Documentales y de Bienes se anexa parte de los listados de bienes documentales de los acervos que se res-

guardan en el Archivo Histórico, la Biblioteca Especializada, la Fototeca y la Planoteca. Se incluye también una cédula de registro de bienes muebles históricos, del Almacén de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos, del CNPPCF/MNFM, que en esta ocasión corresponde a la de un taladro para riel, herramienta que se utilizaba en las labores de renovación de los rieles de vía.

Recordamos a nuestros lectores que los puentes de comunicación siempre están abiertos a sus aportaciones, las cuales nos ayudan a tener una visión más completa de la cultura e historia de los ferrocarriles mexicanos.

Teresa Márquez Martínez

Directora del CNPPCF/MNFM



¿Tranvías o ferrocarriles? El Distrito Federal 1857-1873

Fernando Aguayo¹
Instituto Mora
faguayo@mora.edu.mx

Hace más de medio siglo se publicaron las prestigiosas investigaciones que analizaron las características de los primeros ferrocarriles que fueron construidos en el Distrito Federal, una de las conclusiones a las que se llegó en estos trabajos fue que dichos medios de transporte mal ostentaban el calificativo de “ferrocarriles”, y se comenzó a denominarlos “tranvías de mulitas”. Desde entonces, los estudios que abordan diversas temáticas relativas a estos ferrocarriles han repetido, en distintos tonos, el apelativo en cuestión.

En este artículo analizaré el porqué de tal nombre. Cabe destacar que el trabajo que aquí presento forma parte de una investigación más amplia relacionada con los ferrocarriles en el Distrito Federal en el siglo XIX.

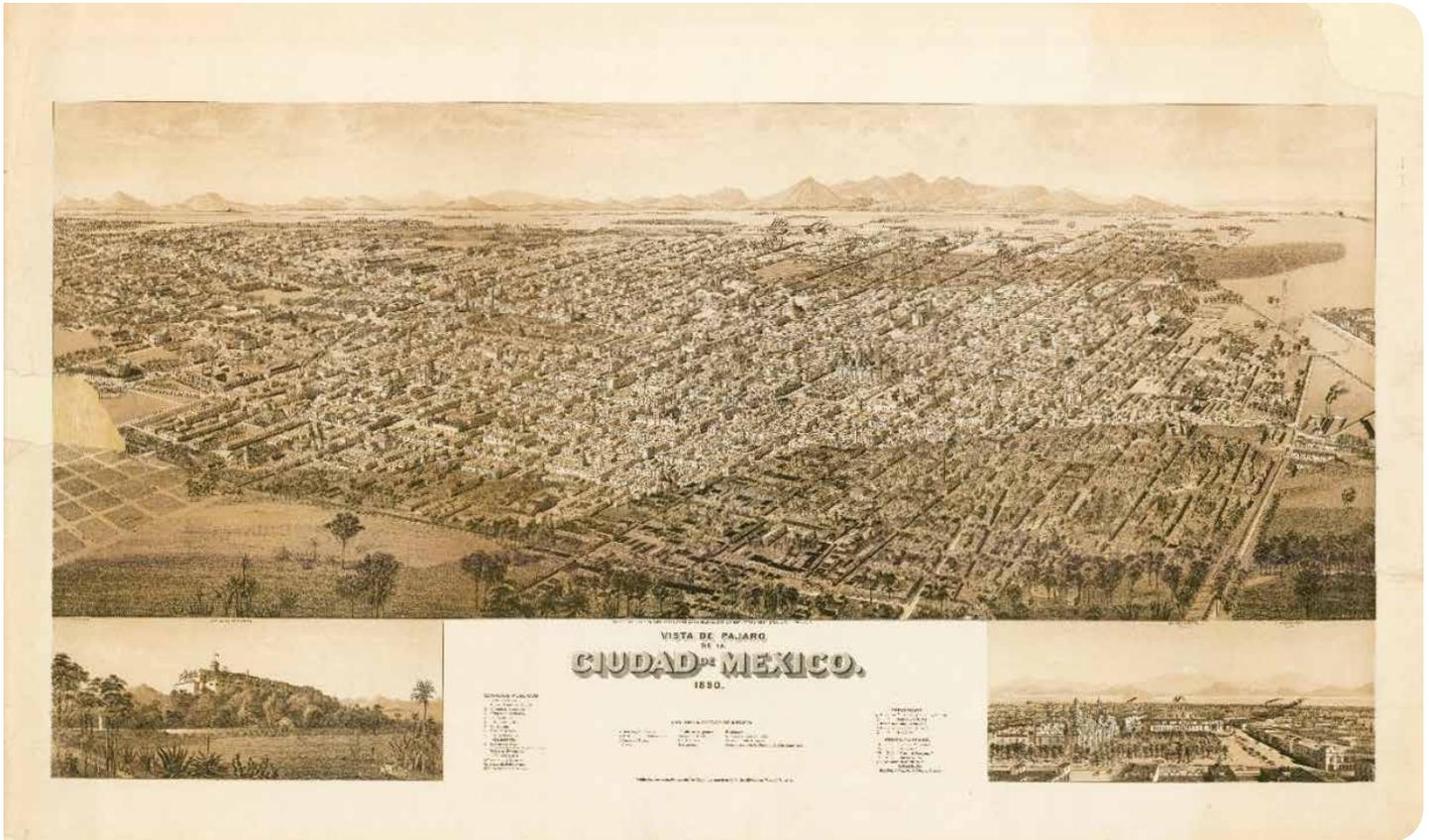
Conceptos que *ordenan* la realidad

No se ha explicado por qué o cómo es que las investigaciones pioneras llegaron a la conclusión de que estos ferrocarriles eran, en realidad, tranvías, ya que en ningún documento generado de 1857 y hasta 1873 se denominó como tales a los primeros ferrocarriles que se construyeron en el Distrito

Federal. Esperaré con gusto a que alguien contradiga la afirmación anterior, pero partiendo de esta premisa, en lo que sigue trataré de explicar por qué los historiadores que escribieron sobre el tema decidieron denominar a esos ferrocarriles con el apelativo de “tranvías de mulitas”, y evaluaré lo acertado de esa decisión, para la comprensión de ciertos fenómenos sociales. La hipótesis de este texto es que se hicieron afirmaciones sin preocuparse por analizar la forma en que en esa época se conceptualizaron esos ferrocarriles, ni se ocuparon en indagar cuándo surgió el término “tranvía”. Al parecer, tampoco les preocupó a qué tipo de transportes se aplicó esa denominación, ni a partir de qué momento. Pasemos a desarrollar esta hipótesis.

Los ferrocarriles construidos en el Distrito Federal de 1857 a 1873 son cuatro: el de Guadalupe (1857-1873), el Ferrocarril de Tacubaya (1858-1875), el Ferrocarril de Tlalpan (1865-1875) y el Ferrocarril México-Toluca y Cuautitlán (1872-1880). Las fechas anotadas entre paréntesis corresponden a la temporalidad en la que esas líneas prestaron servicio. Todos estos ferrocarriles en algún momento dado han sido catalogados

¹ Es doctor en Historia por la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Desde 2002 es profesor-investigador de tiempo completo en el Instituto José María Luis Mora. Su interés particular en la creación e intercambio de información digital en el contexto de la investigación social ha dado como resultado fototecas digitales en línea. Actualmente desarrolla proyectos de investigación relacionados con los ferrocarriles de la Ciudad de México y con la historia social de la fotografía en el siglo XIX.



Vista de pájaro de la Ciudad de México. Fondo Ferrocarril Mexicano, Sección Vía y Estructuras, Serie Orizaba, núm. 916. Planoteca/Cedif/CNPPCF/Secretaría de Cultura.

como: tranvías, tranvías de mulitas, tranvías de vapor y ferrocarriles urbanos. La historiografía mexicana no inventó estos conceptos, pero falta explicar cuándo, cómo y por qué surgen, ya que, como muchos otros términos, éstos no tienen, por decirlo de alguna manera, significados eternos, sino que se comenzaron a usar en un momento y en contextos específicos para luego cambiar su sentido y su uso. En otras palabras, se trata de conceptos históricos. Incluso, como se verá más adelante, los procesos que designaron estos conceptos empezaron a utilizarse en respuesta a que no se sabía cómo denominarlos, y se optó por utilizar términos iguales a los que se parecían, aunque fuesen cosas distintas.

Pero antes de comenzar esta recuperación y rastreo de los términos, sistematicemos la forma en que los historiadores conceptualizaron a este tipo específico de ferrocarriles.

Dos aspectos han sido abordados de manera insistente por los historiadores de los primeros caminos de hierro en el Distrito Federal. Tenemos la perseverante idea de la dependencia tecnológica y el carácter de estos medios de transporte: ¿eran ferrocarriles o tranvías? Aquí sólo analizaré a los segundos, aunque ambos tienen relación y aparecieron muy tempranamente, y ambos fueron ligados a los tipos de tracción que emplearon. Por ejemplo, Miguel Rodríguez afirmaba que la diferencia entre el ferrocarril de Guadalupe y el tranvía de Tacubaya radicaba en el tipo de tracción utilizada. El ferrocarril empleaba una locomotora de vapor, mientras que el tranvía se valía de tracción animal.

Por su parte, Francisco Calderón compara los distintos medios de transporte sobre rieles, existentes en el periodo citado, y llega a una conclusión contundente: el único

ferrocarril, en sentido estricto, es el Ferrocarril Mexicano. Para él los “otros eran de importancia indiscutiblemente menor, dada su limitada longitud o el medio de tracción animal del que dependían”. También saca a relucir que no hacían servicio de carga, sino que sólo se ocupaban de los pasajeros, y por eso, al referirse a los ferrocarriles del Distrito Federal, afirma que eran, “por supuesto, ferrocarriles urbanos [...] no pasaban de ser tranvías de mulitas”. Por su parte, Ernesto de la Torre Villar exhorta a ver que la diferencia entre un tranvía y un ferrocarril radica en la distancia que recorren. Para este autor los primeros ferrocarriles que prestaron el servicio de transporte entre la Ciudad de México y las Villas de Guadalupe y de Tacubaya eran unos pretranvías que realizaban “un transporte específicamente suburbano y urbano, van a tratar de ligar la incipiente gran capital con las villas y pueblos vecinos y a comunicar distintos barrios entre sí. Su finalidad es ésta y no la de servir largas distancias”. Calderón y De la Torre utilizan las frases ferrocarril urbano y transporte suburbano, además de que éste último autor emplea la palabra pretranvía para denominarlos. Los siguientes historiadores que escribieron sobre este tipo de transportes recogieron las afirmaciones de Ernesto de la Torre casi de manera textual. Y de ellos Manuel Vidrio omite utilizar la palabra antecedente u otras, y opta por catalogar, en forma llana, a los primeros ferrocarriles como “tranvías de vapor”.²

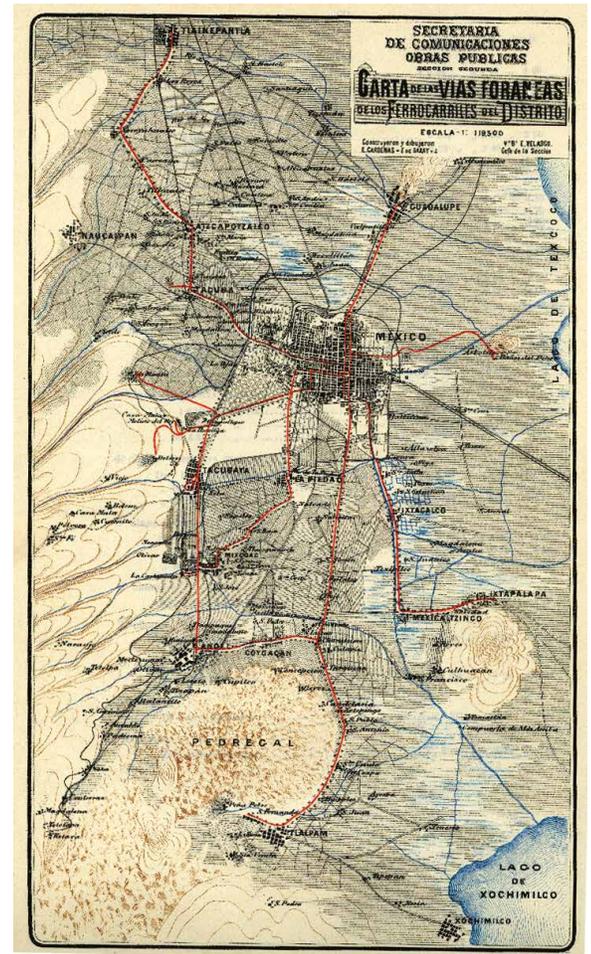
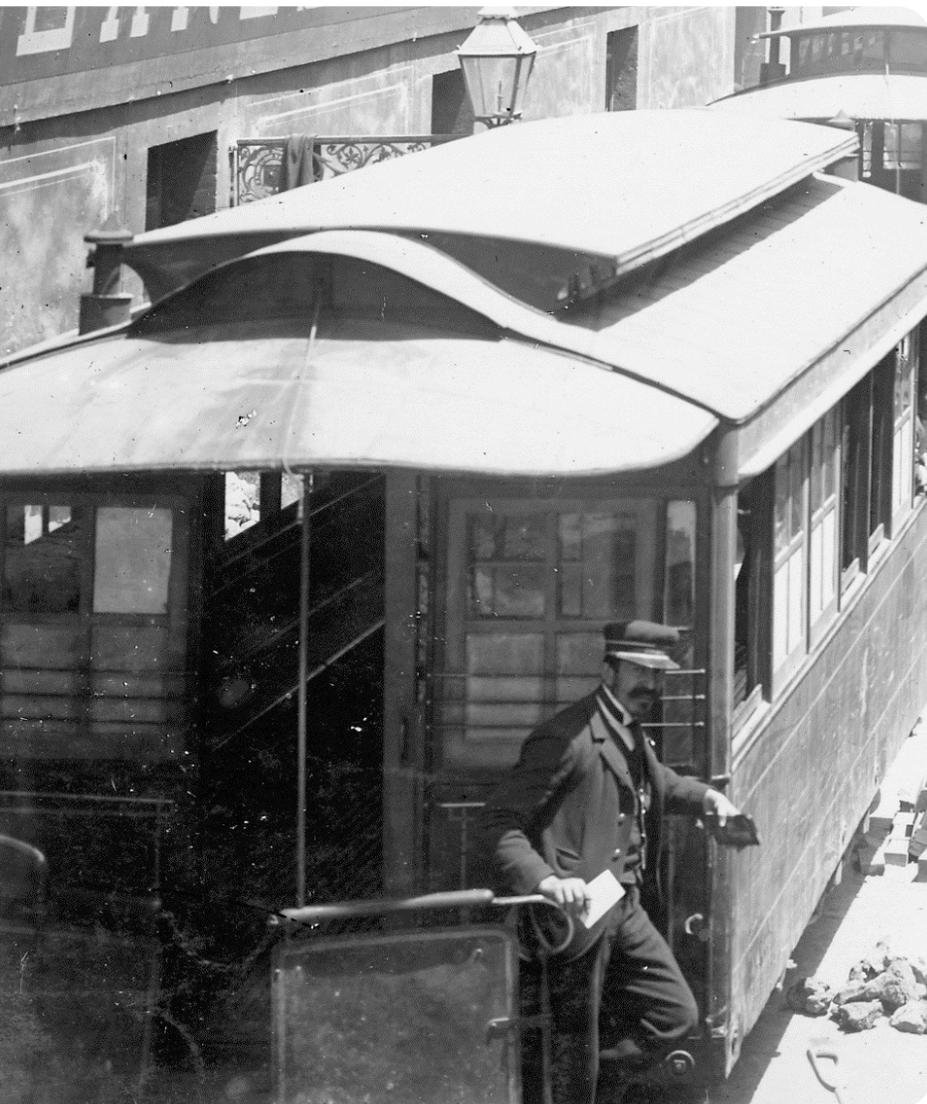


Imagen tomada de la *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de Jurisdicción federal desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*. México, Imp. y Lit. de F. Díaz de León, Sucesores, S. A., 1895. BE/Cedif/CNPPCF/SC.

Así, los pioneros en la investigación sobre el tema nos legaron un problema a resolver en tres posibles líneas de argumentación. Las diferencias entre un tranvía y un ferrocarril se encuentran en la tracción utilizada, en la distancia que recorren, en

² Francisco Calderón, “Los tranvías de mulitas”, en Daniel Cosío Villegas, coord., *Historia moderna de México. La vida económica de la república restaurada*. México, Hermes, 1965, vol. II, pp. 670-698; Ernesto de la Torre, “La capital y sus primeros medios de transporte: prehistoria de los tranvías”, en *Historia Mexicana*, núm. 34. México, Colmex, 1959, pp. 215-248; Ernesto de la Torre, “El Ferrocarril de Tacubaya”, en *Historia Mexicana*, núm. 35. México, Colmex, 1960, pp. 377-395; Manuel Vidrio, “Sistemas de transporte y expansión urbana: los tranvías”, en Alejandra Moreno Toscano, coord., *Ciudad de México: ensayo de construcción de una historia*. México, INAH, 1978, pp. 201-216; Miguel Rodríguez, *Los tranviarios y el anarquismo en México (1920-1925)*. Puebla, BUAP-Centro de Estudios Contemporáneos, 1980.



Autor no conocido, "Trabajos para la instalación del drenaje (detalle)", 1890. Museo Archivo de la Fotografía, 44668.

el servicio casi exclusivo de pasajeros que prestaban y en el espacio sobre el que circulaban. Este último elemento nos lleva a los conceptos ferrocarril urbano y suburbano.³

En este texto no se analizará el tema del servicio ni la distancia, y se dejará para el cierre el tema de la tracción porque iniciaré tocando el asunto que me parece fundamental: mostrar cómo apareció el adjetivo urbano para calificar a un ferrocarril y cuáles eran las condiciones que debía cumplir este medio para hacer el servicio dentro de

las ciudades; además de indicar la aparición tardía –y un tanto equívoca– de la palabra tranvía. Para ello recurriré al análisis de la documentación generada por la dependencia encargada de normar el establecimiento de ferrocarriles urbanos, iniciando por lo que dicen los representantes de las ciudades.

Los ferrocarriles de “gran comunicación” y los urbanos

Cuando se construyeron los primeros ferrocarriles, cuyo objetivo en el trazo era conectar dos ciudades entre sí, surgieron diversas dificultades entre los distintos actores involucrados, lo que dio pie a la necesidad de establecer reglas para evitar conflictos. Desde el inicio de esta actividad, la potestad de conceder permisos para la instalación de los caminos de hierro recayó siempre en el gobierno de la nación (federal o imperial). Esta facultad nunca fue cuestionada seriamente, pero lo que sí fue cambiando fue el papel que desempeñaron los poderes municipales, pues en los primeros tiempos aparece muy débil, cuando los ferrocarriles se proyectaron para quedarse en las afueras de la ciudad, y después su poder fue en aumento, conforme las compañías pretendieron ocupar el espacio urbano.

El primer ferrocarril que se instaló en la Ciudad de México fue el que conectó a esta ciudad con la urbe de Guadalupe Hidalgo, a partir del 4 de julio de 1857. El segundo ferrocarril fue el que comunicó a la capital del país con Tacubaya, a comienzos de 1858. Años después, la empresa del Ferrocarril de Tlalpan estrenó el servicio a Tacu-

³ Estas ideas han permanecido y se reproducen en diversos trabajos. Por ejemplo, en tesis de grado y en publicaciones que con temas singulares retoman esas ideas como parte de sus disertaciones. También son incorporadas en textos que analizan otros temas, pero los refieren de pasada.

baya el 17 de junio de 1865, y llegó a Tlalpan en abril de 1869. La *Memoria* del Ministerio de Fomento del año 1870 registra que esta última línea tenía 24 250 metros de longitud, la de Guadalupe 6 700 y la de Tacubaya los mismos ocho kilómetros que tenía diez años atrás. Dos años después, en 1872, inició el servicio del Ferrocarril México-Toluca y Cuautitlán, con trenes que ligaban a la capital con el pueblo de Azcapotzalco.

El asunto por el que se ha prestado a tantas confusiones fue que estos cuatro ferrocarriles entraron a diversos espacios urbanos de las localidades del Distrito Federal. Cuando esto sucedió en la capital, el municipio de la Ciudad de México apuntó que concedía el permiso “sin que por esto se entienda que el Ayuntamiento se desprende del dominio que tiene en todo lo que ocupe, [pues] las calles y vías públicas pertenecen al Ayuntamiento”.⁴ A partir de entonces, esta corporación afirmó que no se trataba de casos individuales, sino que tenía ese derecho “en virtud de sus atribuciones naturales”, como representante de la ciudad.

Esta es la razón por la que, como se leerá en los párrafos siguientes, en el caso específico del Distrito Federal fueran los Ayuntamientos –en especial el de la Ciudad de México– los que definieran en su momento qué era un ferrocarril urbano y qué era un tranvía, y precisaron los términos y las condiciones para su establecimiento.

Pese a que no existiera la normatividad adecuada, lo cierto es que desde 1865 se recibieron solicitudes para establecer un sistema de ferrocarriles apropiado para los espacios urbanos. A pesar de que no pasaron del papel, las propuestas que contienen son

importantes porque de manera indirecta contribuyen a la caracterización de los ferrocarriles que operaban en ese momento. La reseña de las condiciones en que se otorgaron estos permisos a los primeros concesionarios demuestra que ni los ferrocarriles ya instalados ni las locomotoras de vapor de esas líneas hicieron servicio urbano.

En 1865 el señor Carlos Arnaux solicitó una concesión para establecer un ferrocarril en las calles de la capital. El objetivo de su proyecto era “[...] facilitar los medios de comunicación en el interior de la ciudad, cruzando ésta por ferrocarriles en todas sus direcciones, hacer que los habitantes de los suburbios de la ciudad se aproximen al centro, acortando las distancias mediante una cuota insignificante”. El documento precisa cuáles serían las diferencias entre éstos nuevos ferrocarriles y los otros, ya existentes, y destaca dos de ellas con insistencia: la velocidad con la que circularían y que, a diferencia de los ferrocarriles “de gran comunicación”, éstos harían parada en el lugar que se les solicitara.⁵

Los funcionarios del Ministerio de Fomento no calificaron a ninguno de los tres ferrocarriles ya instalados en 1865 como “tranvías” o “trenes de mulitas”, y tampoco los denominaron “ferrocarriles urbanos”. En la autorización dada al señor Arnaux por Maximiliano y por el ministro de Fomento el 17 de abril de 1865, se lee con claridad la diferencia entre las vías motivo de la concesión, con respecto a las ya establecidas. Se trataba de un ferrocarril urbano, ya que los que ya estaban establecidos enlazaban dos ciudades distintas, porque eran ferrocarriles de “gran comunicación”, independien-

⁴ Archivo Histórico del Distrito Federal (en adelante AHDF), vol. 1038, Ferrocarriles en general, exp. 17.

⁵ AHDF, vol. 1038, Ferrocarriles en general, exp. 8, f. 2 y AGN-FF, vol. 18, exp. 254.

temente de que sus rieles pudieran llegar a penetrar algunas calles de las urbes.⁶

El término “ferrocarril urbano” no había sido utilizado antes. En cambio, tres días después de que se autorizó a Arnaux su solicitud, también se aprobaron las reglas para el establecimiento de vías férreas en la Ciudad de México, por la empresa del Ferrocarril de México a Veracruz. En los siguientes meses se hicieron otras solicitudes más para instalar este tipo de ferrocarriles en la Ciudad de México y Puebla, pero ninguna llegó a ejecutarse. El primer camino de hierro urbano que se construyó y que aparece con esa denominación en una publicación oficial fue el de la ciudad de Veracruz,⁷ el cual, al construirse y funcionar con regularidad, pudo aparecer en la *Memoria* de este Ministerio, en el año 1865. En 1867, una vez restaurada la República, se expidió un reglamento de ferrocarriles. En ese ordenamiento se apuntó que correspondía al gobierno federal conceder los permisos para establecer vías férreas. Como comenzaron a llegar nuevas solicitudes para instaurar ferrocarriles urbanos, el Ayuntamiento de la Ciudad de México opinó que:

[...] es de observarse que tal reglamento no hace referencia, en ninguno de sus artículos, a ferrocarriles urbanos y sí por el contrario se ve claramente que en todos ellos se refiere a los que no tienen ese carácter y como quiera que la Comisión cree que se atacarían la independencia y facultades del Ayuntamiento, si el gobierno general interfiere en una obra

que, debiendo construirse en el interior de la ciudad, debe estar sujeta a las reglas que lo están las demás obras públicas.⁸

La compañía del ferrocarril de Tacubaya fue la pionera en instalar los primeros ferrocarriles exclusivamente urbanos de la Ciudad de México, y lo hizo en 1871, con las líneas de Buenavista y la de la Aduana. Eran tendidos muy limitados, pese a lo cual el tono con el que la empresa solicitó los permisos, así como el de la respuesta que le dio la Comisión del Ayuntamiento de la Ciudad de México, encargada del dictamen, fue grandilocuente. Los primeros permisos mostraron la consabida receta de que se buscaba una mejora como la que ya tienen “las grandes ciudades de Europa y los Estados Unidos”, mientras que los representantes de la ciudad afirmaron que era: “incuestionable que los ferrocarriles urbanos son ya necesarios a las poblaciones cultas y civilizadas”, cerrando con la sentencia de que al hacerlo al Ayuntamiento de 1870, que le tocó decidir sobre el negocio, le correspondería también la gloria de marcar una importante diferencia con respecto a sus predecesores.⁹ A partir de entonces se construyeron líneas urbanas, aunque no sin polémicas en torno a quién le correspondía conceder los permisos y establecer las normas para instalar ferrocarriles.

Por esa razón, en la *Memoria* de la Secretaría de Fomento publicada en 1877, después de alabar el crecimiento de la red ferroviaria en el Distrito Federal, se anotaba

⁶ *Legislación sobre ferrocarriles: colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro, arreglado en la Secretaría de Fomento.* México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1883, (en adelante *Legislación*) vol. 1, pp. 499-501. Véase también *El Diario del Imperio*, 21 de abril de 1865.

⁷ *El Eco del Comercio*, 22 de agosto de 1863.

⁸ AHDF, vol. 1038, Ferrocarriles en general, exp. 17.

⁹ AHDF, vol. 1038, Ferrocarriles en general, exp. 21, ff. 1 y 5.

que la utilidad de esas vías sólo dependía de las buenas condiciones del servicio, pero como había evidentes irregularidades en su funcionamiento:

Se resolvió dictar un reglamento que remediara aquellos defectos, y que a la vez introdujera aquellas reformas que la experiencia ha hecho adoptar en otros países y que fueran adaptables a nuestras costumbres. En consecuencia, y sin dejar pasar desapercibida ninguna de las importantes circunstancias que debe contener un reglamento para sistemar el buen orden en la explotación y la comodidad de los pasajeros.¹⁰

Resulta interesante señalar que el documento del que procede esta cita fue expedido el 20 de enero de 1877 y fue producto de estudios e intensas discusiones internas en la Secretaría de Fomento. Se conservan las distintas versiones que se hicieron de ese reglamento, así como las solicitudes dirigidas a los ingenieros para que vertieran sus comentarios en un grueso volumen, mismo que es prueba de lo difícil que resultaba hacer que una propuesta llegara a publicarse. A pesar de ello, en esa *Memoria* de 1877 se reconoce que lo publicado fue “motivo de disensión de la prensa y aun de observaciones de la misma empresa concesionaria”.

Los tranvías

Las discusiones para llegar al “Reglamento para los ferrocarriles urbanos del Distrito Federal” continuaron después de la primera

publicación y se llegó a la versión fechada el 12 de abril de 1877. En paralelo emergió con fuerza una nueva categoría para definir a este tipo de ferrocarriles urbanos, la de *tranvías*.

La palabra derivaba del vocablo extranjero *tramways*, y la referencia más antigua de ella que se ha encontrado para México proviene del ingeniero Pascual Almazán. Este influyente personaje en 1865 escribió: “los tram-vías son en rigor unos caminos de fierro con una diferencia muy ligera en especie y, por consiguiente, de construcción”.¹¹ Después de Almazán en el medio ferrocarrilero comenzó a utilizarse el término, relacionándolo con una forma de instalar las vías del ferrocarril de Tlalpan en las calles de la Ciudad de México. Tenemos varias referencias acerca de la construcción de vías en las calles con el sistema tram; es decir, vías en las que se colocaban largueros de madera debajo de los rieles. Incluso, en uno de los informes se apunta que se hacían gastos debido al herraje de la tram-vía colocada en las calles de la ciudad.¹²

Se usó poco el vocablo o sus variantes, y será en el año de 1876 cuando aparezca por primera ocasión la palabra “tranvía” aplicada a una línea mexicana. Luego, en 1878, el mismo periódico que la había utilizado dos años antes publicó un artículo con el título de “No entendemos”, y en su contenido se pone en duda la forma en que se utilizó la palabra en otro medio: “Dice ayer un colega que en París van a establecerse tranvías de aire comprimido, que tendrán el mecanismo motor en la plataforma delantera. Si

¹⁰ Archivo General de la Nación, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (en adelante AGN, SCOP), 3/214. En este expediente hay varias versiones del documento y observaciones al mismo.

¹¹ Pascual Almazán, *Tratado sobre caminos comunes, ferrocarriles y canales, obra redactada por orden del Ministerio de Fomento*. México, Imprenta Literaria, 1865, pp. 102-103.

¹² Archivo General de la Nación, Fomento Ferrocarriles (en adelante AGN, FF), vol. 12, exp. 185.

por tranvía debe entenderse un ferrocarril, cuyos carruajes son arrastrados por caballerías, no sabemos por qué se les ha de dar aquel nombre, cuando se mueven por medio de un mecanismo".¹³

Casi al mismo tiempo Ramón Ibarrola propone una definición de tranvía más compleja, pues en ella apela a los distintos elementos de un ferrocarril y no sólo a la tracción. Esta definición la utilizó Ibarrola para criticar al ferrocarril que corría de Tehuacán a Esperanza, al cual calificó de *tranvía*. "El tal ferrocarril no será ferrocarril, en el verdadero sentido de la palabra, sino que será lo que han dado en llamar tranvía, castellanizando la palabra inglesa *tramway*",¹⁴ sentencia que ha llamado la atención de varios historiadores.

Durante años el periódico *La Voz de México* realizó algo parecido a una cruzada explicativa al debatir con los periódicos *La Libertad* y *La República*, así como con las dependencias gubernamentales que le habían puesto "pantalones" al término ("el tranvía"), y caído en la tentación de inclinarse por tradiciones francesas y anglosajonas en temas ferroviarios. Como arma de esta cruzada *La Voz* empleó el *Diccionario de la lengua castellana* publicado en Madrid en 1869, al que citaban con gusto: "Tranvía. F. Ferrocarril donde los carruajes son arrastrados por caballerías".¹⁵ Sin embargo, a pesar de tan doctas aclaraciones realizadas con diccionario en mano, es evidente que existen otras referencias y opiniones, que difieren de ésta.¹⁶



Autor no conocido,
FCD 24, 1890, Fototeca
Nacional/Sinafo/INAH,
núm. de inventario:
135816.

¹³ *La Voz de México*, 1 de noviembre de 1878.

¹⁴ "Cuestión de ferrocarriles", en *La Libertad*, 24 de septiembre de 1878.

¹⁵ *La Voz de México*, 31 de mayo de 1882.

¹⁶ Es interesante que un diccionario español de ferrocarriles tenga una visión distinta al *Diccionario de la lengua castellana*, citada por *La Voz de México*, pues en el especializado se puede leer: "Capítulo xi. De los tranvías": "Art. 69. Se designan bajo la denominación de tranvías para efectos de esta ley los ferrocarriles establecidos sobre vías públicas". José González de las Cuevas y Francisco Sastre y Rodríguez, *Diccionario general de ferrocarriles, legislativo, administrativo, técnico y comercial*. Madrid, Establecimiento Tipográfico de Manuel Minuesa, 1887, p. 21.

En 1878, un año después de que se publicó el reglamento de los ferrocarriles urbanos, el Ayuntamiento de la Ciudad de México recabó la documentación existente sobre el tema. La necesidad de hacer esta sistematización provenía de la pretensión de esta corporación de que fuesen sus miembros los únicos indicados para otorgar las concesiones en los espacios urbanos, según se había acordado en una sesión de Cabildo celebrada el 5 de noviembre de ese año. Luego, a petición expresa de la Secretaría de Fomento, se reiteró que: “el Ayuntamiento otorga y ha otorgado concesiones para construir vías férreas en las calles de la ciudad, en virtud de sus atribuciones naturales que no han sido restringidas por la Constitución”.¹⁷ Con la finalidad de argumentar tamaña afirmación, la representación municipal sistematizó la información recabada en un documento titulado “Modelo de concesión para tranvías en Francia y en otros países”.¹⁸ Gracias a ese texto nos enteramos de los contenidos que diversos actores le habían otorgado al término tranvía. En el apartado titulado “Construcción de ferrocarriles”, la Comisión responsable apuntó que había cinco definiciones distintas, pues según los documentos consultados se usaba la palabra tranvía para designar a:

1. Los ferrocarriles donde los carruajes son arrastrados por caballerías.
2. Los ferrocarriles construidos con rieles ligeros y barras de madera.

3. Los ferrocarriles de vía angosta.
4. Los ferrocarriles construidos sobre caminos o acotamientos.
5. Los ferrocarriles establecidos en las ciudades y sus cercanías para el transporte de pasajeros.

Las primeras cuatro opciones de significado no prosperaron para denominar a los ferrocarriles urbanos de la Ciudad de México y el Distrito Federal, pues la propuesta que prevaleció fue la más influyente, la que, con base en los textos que sistematizó de otras experiencias del extranjero, retomó como válida el Ayuntamiento de la capital.¹⁹

Al final de la década de 1870-1879 las autoridades federales redefinieron el concepto de ferrocarriles a gran distancia o al exterior, como se llamaron en la época previa, y generaron el concepto de ferrocarriles de jurisdicción federal. En ese proceso los empresarios y las autoridades locales también hicieron una diferenciación entre el conjunto de los ferrocarriles del Distrito Federal, denominando a unos líneas urbanas y a los otros líneas foráneas, las cuales eran, naturalmente, las que salían de los espacios urbanos y se dirigían a las diversas poblaciones de esta entidad. A ambos se les llamó, primero débilmente y después de forma absoluta, tranvías,

La palabra tranvía empezó como un término especializado usado por algunos ingenieros. En 1871, cuando se construyeron los primeros ferrocarriles en las ciudades, es-

¹⁷ Legislación sobre ferrocarriles, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro arreglada en el Archivo de la Secretaría de Fomento*, t. II, años 1871 a 1878. México, Imprenta de Francisco Díaz de León, p. 1236.

¹⁸ *Ibid*, pp. 1237 y ss.

¹⁹ *Ibid*, p. 1250, que es la definición que aparece en algunos diccionarios contemporáneos, por ejemplo: *El pequeño Larousse ilustrado*, 2003, p. 995. Aunque al final esta propuesta fue la más aceptada, durante muchos años siguieron publicándose variantes. “Tram-vía. Así escriben los periódicos de Puebla la palabra tranvía” en *La Patria*, 21 de junio de 1881.

tas vías se autodenominaron “ferrocarriles urbanos”, y esta forma de nombrarse persistió incluso cuando se fundó la empresa que monopolizó este tipo de transporte en 1877: Los Ferrocarriles del Distrito Federal.

Fue hasta 1878, ya con la bendición del Ayuntamiento de la capital, que la compañía que hizo la competencia a los Ferrocarriles del Distrito adoptó el nombre de Compañía Limitada de Tranvías con Correspondencia. Esta empresa fue absorbida por el monopolio de la primera y el nombre desapareció. Sin embargo, quedó establecida la costumbre de llamar tranvías a las vías de la compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal, uso que en ocasiones fue adoptado con convicción. De esta forma, en 1880 el ingeniero Francisco Maza, jefe de la sección tercera del Ministerio de Fomento, anotó en un informe sobre los caminos de hierro construidos en todo el país, que unos de los existentes en la capital eran “Los tranvías denominados Ferrocarriles del Distrito Federal”.²⁰

Suburbios y tracción

Es casi seguro que la denominación de tranvías, misma que surgió para caracterizar a los ferrocarriles urbanos del Distrito Federal en el periodo que conocemos como porfiriatto, fue la que utilizaron los historiadores del siglo xx para intentar explicar las características de los ferrocarriles de una época previa, la cual fue totalmente distinta.

Por otro lado, cuando los investigadores pioneros de este tema calificaron a los pri-

meros ferrocarriles como los “que hacían el servicio suburbano de la ciudad de México”,²¹ volvieron a utilizar un concepto de una manera que no correspondía a como se usaba en la época. Como se sabe, los historiadores señalaron que los suburbios de la capital eran las distintas poblaciones del Distrito Federal: las ciudades de Tacubaya, Guadalupe-Hidalgo y Tlalpan, entre otras. Fue esta idea la que también sirvió de justificación a esos historiadores para denominar a los primeros cuatro ferrocarriles que en su momento se llamaban de “gran comunicación” como tranvías. Podríamos afirmar que al hacerlo no sólo se pasó por alto la idea que tenían los involucrados en ese proceso acerca de qué y cuáles eran los suburbios de la capital, sino que se adoptó un punto de vista centralista al tratar de definirlos.

El 10 de junio de 1857, un mes antes de iniciar el servicio del primer ferrocarril en el Distrito Federal, su propietario señalaba que en la Ciudad de México su vía sólo llegaría a los suburbios; es decir, al rumbo de Santiago Tlatelolco.²² Esta idea de *suburbio* era la que tenían en mente los primeros que solicitaron concesiones de ferrocarriles urbanos en 1865: “[...] facilitar los medios de comunicación en el interior de la ciudad, cruzando esta por ferrocarriles en todas sus direcciones, hacer que los habitantes de los suburbios de la ciudad se aproximen al centro”.²³ También fue la que justificó la construcción efectiva de la primera línea urbana en 1870.²⁴ En cambio, los escritores

²⁰ Legislación sobre ferrocarriles, *Colección de Leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro arreglada en el Archivo de la Secretaría de Fomento*, t. III, 1879 y 1880. México, Oficina Tip. de la Secretaría de Fomento, 1885, p. 207.

²¹ Francisco Calderón, “Los tranvías de mulitas”, *op. cit.*, p. 670; Torre, “La capital”, *op. cit.*, p. 223.

²² AGN, FF, vol. 5, exp. 108, f. 8 r.

²³ AHDF, 1038, Ferrocarriles en general, exp. 8, f. 2 y AGN-FF, vol. 18, exp. 254.

²⁴ AHDF, vol. 1038, Ferrocarriles en general, exp. 21, ff. 1-2.

del siglo xx utilizaron el concepto de suburbio como la moda sociológica lo hacía para las ciudades del siglo xx y xxi; es decir, para clasificar “la generalidad de estas pequeñas poblaciones” que mantienen una relación de dependencia con las grandes ciudades.²⁵

También es probable que quienes han escrito sobre los ferrocarriles del periodo 1857-1873 no estuvieran de acuerdo con los conceptos, ideas y terminología que usaron los actores de la época, y en consecuencia hayan decidido utilizar las palabras dotándolas de un nuevo significado. Por ejemplo, es evidente que persiste la idea de nombrar tranvías a los ferrocarriles que funcionan con tracción de sangre, y por ello se denomina con ese nombre a los ferrocarriles de Tehuacán a Esperanza y al de la Aduana, aunque uno no entraba a espacios urbanos y el otro no salía de ellos. Esa designación no le parecerá nada adecuada a quienes se dedican a la historia urbana, que han adoptado el término tranvía para referirse a los ferrocarriles urbanos.

Por cierto, cuando se utilizó el término “tranvías de mulitas” se hizo una generalización nada cuidadosa,²⁶ pues los cuatro ferrocarriles del periodo 1857-1873 realizaron su servicio con tracción mixta. Todos usaron locomotoras y un ejército de sufridas mulas que arrastraron los vagones, a lo cual se le llamó tracción de sangre o tracción animal. En el caso del Ferrocarril de Guadalupe esta condición fue permanente, mientras que los

otros ferrocarriles utilizaron este tipo de tracción por temporadas. El Ferrocarril de Tacubaya inició el servicio con tracción de sangre y recurrió a locomotoras solamente de 1858 a 1860. El Ferrocarril de Tlalpan comenzó en junio de 1865 con buenas mulas para jalar sus vagones y meses después estrenó el servicio con locomotora de vapor y siguió empleando tracción mixta hasta 1874, un año antes de desaparecer como empresa. En tanto, el Ferrocarril de Toluca arrancó también con tracción de sangre y luego incorporó imponentes locomotoras que estuvieron en servicio incluso después de que la línea fuera absorbida por el Ferrocarril Nacional Mexicano, en 1880.

Resulta probable que se tenga la opinión de que se les llama ferrocarriles de mulitas porque en esas líneas era preponderante la tracción animal, pero incluso aunque eso fuera cierto (lo que no se ha demostrado), no parece adecuado dejar fuera del análisis una parte del funcionamiento de ese proceso. La existencia de locomotoras de vapor en esos ferrocarriles fue lo que animó a los estudiosos de la ciudad a recurrir al título de tranvías de vapor, cosa que, en opinión del Ayuntamiento de la capital del año 1878 jamás ocurrió. En ese año, las máquinas para hacer el servicio de ferrocarril en las ciudades que citaron los miembros de la municipalidad no fueron los que se utilizaron en la época anterior para ir de una ciudad a otra del Distrito Federal.

²⁵ También “puede por lo tanto referirse a cualquier tipo de asentamiento en la periferia de una gran ciudad”. Aunque el estudio de Sergio Miranda sobre Tacubaya propone ir más allá de clasificar los suburbios como simples lugares, y convoca a pensarlos como una actitud mental y una conducta económica y social. Ver Sergio Miranda Pacheco, *Tacubaya*. México, UNAM, 2007, pp. 12-13.

²⁶ En algunos casos partir de esas hipótesis puede dar al traste con toda una investigación, por ejemplo, cuando se explican las condiciones de los trabajadores ferroviarios partiendo de que existe una diferencia entre “empresas con locomotoras de vapor y los operarios de los tranvías de mulitas”. Ver Juan Felipe Leal y José Woldenberg, “Los ferrocarrileros”, en *Del estado liberal a los inicios de la dictadura porfirista, serie La clase obrera en la historia de México*, vol. 2. México, Siglo XXI Editores/UNAM-IIS, 1983, p. 98.



Autor no conocido,
Plaza Mayor de la
Ciudad de México
(detalle), 1890.
Archivo General de
la Nación, Felipe
Teixidor, Ciudad de
México, P6-C5-F114.

En conclusión, aunque se mostrará en otro texto más amplio, se puede decir que los primeros ferrocarriles instalados en el Distrito Federal no fueron ferrocarriles urbanos; por lo mismo se debe anotar que no

fueron tranvías, en la acepción de esta palabra como sinónimo de ferrocarriles urbanos. Estos ferrocarriles usaron locomotoras de vapor y tienen una interesante contribución a la sociedad en que funcionaron, la cual no ha sido recuperada y, finalmente, estas locomotoras entraron a parte de las poblaciones (ocasionando protestas) pero no hicieron servicio urbano, no existieron tranvías de vapor.

Los pioneros en el estudio de los medios de transporte hicieron aportes innegables, eso explica que se les cite y recupere en las nuevas investigaciones; sin embargo, es el momento de recuperar y explicar también con mayor cuidado las ideas que generaron los actores de los procesos que nos interesa investigar, para así poder escribir una historia diferente de los ferrocarriles, misma que tanta falta hace. MF

La política ferroviaria cardenista en perspectiva

Arturo Valencia Islas
El Colegio de México

Es indudable que el gobierno del presidente Lázaro Cárdenas del Río fue uno de los periodos de mayores cambios tanto en lo político, como en lo económico y en lo social de la historia contemporánea de México. También es innegable el papel central del presidente Cárdenas en la consolidación definitiva del

leraron el declive del ramo ferrocarrilero, además de afectar la economía mexicana de las siguientes décadas. Por todo esto, resulta de interés reflexionar sobre la política ferroviaria cardenista y su impacto sobre el sistema de transportes, a partir de un análisis de las tres principales políticas adoptadas por el gobierno federal con

respecto a la empresa. Estas medidas fueron: nombrar a Antonio Madrazo al frente de la gerencia general de la empresa; expropiar la empresa privada y crear una instancia pública para que se encargara de su administración, además de entregar la administración de la compañía a los trabajadores. Como demostraré, ninguna de estas decisiones fue afortunada y cada una conllevaría importantes consecuencias en el futuro. En las siguientes páginas analizaré en qué consistieron estas medidas y cuáles fueron sus resultados en el corto y mediano plazos.



Imagen tomada del libro 1. *Actas de Sección de Consejo de Administración.* AH/Cedif/CNPPCF/SC.

Estado-nación mexicano y en la construcción del México moderno. Sin embargo, no todas las medidas adoptadas durante su administración fueron las mejores posibles. Tal es el caso de las políticas seguidas en materia ferroviaria, mismas que debilitaron a la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) –la más importante del sector–, y ace-

El nombramiento de Antonio Madrazo

No obstante que FNM eran nominalmente una empresa de propiedad privada, el Estado mexicano tuvo una enorme influencia en su administración desde su creación en

1908, al tener el control de 51 % de su capital accionario.²⁷ Debido a esto, los diferentes presidentes de la República que ocuparon el cargo antes, durante y después de la Revolución mexicana, utilizaron de una u otra forma a la empresa para promover sus medidas de gobierno, ganar elecciones e incluso satisfacer sus intereses personales por la vía de la obtención de cargos y comisiones. Así, por ejemplo, el general Plutarco Elías Calles, quien ocupó la presidencia de la República de 1924 a 1928, tuvo una enorme influencia sobre la administración de la compañía desde su llegada al poder en diciembre de 1924 y hasta junio de 1935. Calles no sólo nombró y removió a los gerentes generales de la empresa a voluntad, sino que se auto designó presidente del Comité de Reorganización de la compañía y consultor de la misma, con sueldos superiores a los que había cobrado como presidente de la República.²⁸ A pesar de la negligencia de su comportamiento, Calles promovió un estilo de administración empresarial dentro de FNM, lo que significaba que ésta se hiciera cargo de sus propios gastos de operación mediante la reducción de sus costos y el aumento de sus ingresos. Para tratar de alcanzar este objetivo, Calles nombró a los ingenieros Mariano

Cabrera y Javier Sánchez Mejorada al frente de la compañía, quienes lograron mantener la empresa a flote, a pesar de su delicada situación financiera y de los terribles efectos de la crisis de 1929. Si bien los resultados no fueron los mejores, esta dupla de ingenieros logró reducir la elevadísima nómina al despedir al personal excedente, y al evitar, hasta donde les fue posible, hacerse de préstamos y subsidios públicos. Este precario equilibrio en las finanzas de la compañía se vino abajo el 21 de junio de 1935, cuando Mariano Cabrera se vio obligado a renunciar a la presidencia de FNM, para permitir el nombramiento de Antonio Madrazo.²⁹

Con la nueva administración, a poco más de seis meses de iniciado el sexenio, el gobierno cardenista se hizo del control absoluto de FNM, y de inmediato comenzó una severa purga del personal que era identificado con el régimen anterior.³⁰ Sería difícil exagerar los efectos negativos que trajo para la empresa la llegada de Antonio Madrazo, pero cabe anotar aquí que significó un giro radical dentro de FNM, ya que los objetivos económicos dieron paso de manera progresiva a la lógica política. El nuevo presidente ejecutivo toleró el despilfarro de recursos en aras de complacer la voluntad

²⁷ El proceso de creación de FNM, conocido en la historiografía como “consolidación”, ha sido estudiado en forma exhaustiva por Arturo Grunstein en diversos textos publicados a lo largo de los últimos veinte años. Resultan particularmente interesantes el artículo “De la competencia al monopolio: la formación de los Ferrocarriles Nacionales de México”, publicado en Sandra Kuntz Ficker y Priscilla Connolly, coords., *Ferrocarriles y obras públicas*. México, UNAM-IIS / Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, 1999, pp. 105-138, y recientemente el libro *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*. México, Conaculta-CNPPCF, 2012. (El Centauro)

²⁸ El nombramiento de Calles como presidente del Comité de Reorganización puede consultarse en el AH-Cedif, Sesiones de la Junta Directiva, acta 401, 19 de julio de 1929, mientras que su nombramiento como consultor puede verse en *Ferrocarriles, Nombramientos*, FAPECF-Archivo Plutarco Elías Calles, inv. 2060, exp. 93, leg. 1. En el expediente se encuentran diversos recibos por cifras de alrededor de 7 500 pesos mensuales, lo que daría un total de 90 000 pesos anuales, aproximadamente.

²⁹ AH-Cedif, Sesiones de la Junta Directiva, acta 531, 21 de junio de 1935.

³⁰ Entre los funcionarios despedidos o que presentaron su renuncia con la llegada de Antonio Madrazo se encontraban algunos que habían trabajado en la empresa por décadas, como Fernando González Roa y Ricardo D. Carrión, entre otros. AH-Cedif, Sesiones de la Junta Directiva, acta 550, 10 de enero de 1936.



Imagen tomada de la *Revista Ferronales*, t. VI, núm. 9, septiembre 1935, p. 1. BE-Cedif/CNPPCF/SC.

presidencial;³¹ permitió la recontractación de múltiples trabajadores que habían sido despedidos en la década anterior, con el único fin de contar con el apoyo del poderoso Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM); promovió el gasto superfluo en lugar de realizar inversiones cruciales para la operación eficiente de la empresa, y adoptó políticas improvisadas que carecían de un plan predeterminado. Y precisamente la improvisación e irresponsabilidad en el uso de los recursos de la compañía se convirtieron en marcas indelebles que caracterizarían a muchas de las gerencias que tendría FNM en el futuro.

Tal vez la causa fundamental de la mala gestión de Antonio Madrazo al frente de FNM era que carecía por completo de los conoci-

mientos necesarios para estar al frente de un sector tan complejo como el ferroviario, cargo que exige saberes técnicos muy diversos. Esta falta de preparación le impidió contar con la visión necesaria para identificar los problemas de la empresa o para proponer soluciones a los mismos. La diferencia con sus antecesores no podía ser mayor, ya que tanto Mariano Cabrera como Javier Sánchez Mejorada eran ingenieros con experiencia en el sector. El primero había trabajado en los ferrocarriles desde el porfiriato, y el segundo había abandonado la Secretaría de Comunicaciones para hacerse cargo de FNM. Los dos contaban con sólidas formaciones técnicas, mientras que Madrazo carecía de la experiencia necesaria, pues sólo había desempeñado cargos

³¹ Un ejemplo de estos gastos de dudosa eficiencia, realizados sólo para complacer los "deseos presidenciales" fue la construcción de la línea Uruapan-Apatzingán, autorizada mientras el general Cárdenas era candidato a la presidencia, pero construida durante su mandato. AH-Cedif, Sesiones de la Junta Directiva, acta 510, 18 de abril de 1934.

de carácter político y era claro que su cargo era resultado de sus labores como operador incondicional del presidente Cárdenas. Si bien el favoritismo no era un fenómeno desconocido dentro de la empresa, éste alcanzó mayores niveles durante el cardenismo.

La expropiación de la empresa privada

La segunda medida tomada por el régimen cardenista en materia ferroviaria fue la expropiación de los bienes de la empresa privada. En opinión del presidente Cárdenas, con el fin de consolidar el interés general, la intervención del Estado debía de ser “cada vez mayor, cada vez más frecuente y cada vez más a fondo”.³² Para ello, promovió una serie de reformas que tenían como meta principal fortalecer la soberanía económica de México. Entre estas medidas destacó la “Ley Federal de Expropiación por Causa de Utilidad Pública”, la cual fue promulgada el 20 de agosto de 1936.³³ Con base en esta ley, el gobierno federal mexicano decretó la expropiación de FNM por causa de utilidad pública el 23 de junio de 1937.³⁴ El decreto expropiatorio, así como la ley de 1936, preveían el pago de una indemnización que sería cubierta a los accionistas, la cual nunca fue liquidada. En su lugar, el gobierno federal asumió el pago de las deudas de la empresa, por lo que las convirtió en parte de la deuda pública, hecho que elevó, de manera considerable, el costo que el erario tuvo que desembolsar para hacerse del control total de los ferrocarriles.

Si bien podría considerarse que la expro-

piación de FNM normalizaba una situación que había existido de facto desde la creación de la empresa –esto es, el predominio de los objetivos gubernamentales sobre los estrictamente empresariales–, esta decisión resultó perjudicial para los intereses de la compañía y para la atención del servicio que se proporcionaba a los usuarios. Infortunadamente, la situación financiera y operativa de FNM no mejoró con la propiedad pública, pues el gobierno federal de forma deliberada impidió que la empresa aumentara sus ingresos al rechazar aumentos en sus tarifas de carga, además de que bloqueó la compra de equipo a crédito y apoyó decididamente las demandas de los trabajadores, lo que se reflejó en aumentos salariales que perjudicaron en forma sensible los gastos de operación.

Por si fuera poco, el gobierno cardenista le negó a la empresa los recursos necesarios para mejorar sus condiciones de operación –lo que redundó en un deterioro acelerado de las instalaciones y del equipo–, además de impedirle continuar con el plan de expansión, que se había suspendido desde la Revolución. Es verdad que la desinversión y el deterioro habían caracterizado al sistema ferroviario en su conjunto desde hacía muchos años, sin embargo se suponía que la expropiación se había llevado a cabo precisamente por la incapacidad de los accionistas privados para impulsar el crecimiento del sector. Pues bien, aunque el presidente Cárdenas de manera reiterada declaró su amistad y apoyo a todos los ferrocarrileros, lo cierto es que no cumplió

³² Jorge Basurto, *Cárdenas y el poder sindical*, Ediciones Era, México, 1983, p. 38.

³³ “Ley de expropiación”, 25 de noviembre de 1936, AH-Cedif, Junta Directiva, caja 4, exp. 4000, leg. 1.

³⁴ “Declaratoria de expropiación, por causa de utilidad pública, de los bienes pertenecientes a la compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México”, 23 de junio de 1937. AH-Cedif, Junta Directiva, caja 4, exp. 4000, leg. 1; y *Diario Oficial de la Federación* (DOF), 24 de junio de 1937.

con la promesa de impulsar a la principal empresa del sector ferroviario mexicano. De hecho, a pesar de que con frecuencia se califica al régimen cardenista como populista y despilfarrador, el apoyo económico de éste a los FNM fue muy pequeño si se le compara

transportes y los autobuses de pasajeros. Es decir, en el caso mexicano, el ferrocarril perdió la batalla frente a los automotores no porque éstos fueran intrínsecamente más eficientes, sino porque el sistema ferroviario mexicano no fue capaz de crecer

al mismo ritmo que el resto de la economía, y porque no pudo adaptarse a las nuevas demandas de calidad del servicio que exigían los usuarios, lo cual requería cuantiosas inversiones. Una clara consecuencia de esta falta de apoyo gubernamental fue que a partir de 1946 los autotransportes rebasaron al ferrocarril como principal medio de transporte de carga. Como consecuencia de esta competencia, la empresa FNM entró en una severa crisis interna. Un indicador de dicho deterioro fue la dependencia creciente de los subsidios del

gobierno federal para cubrir los gastos de operación a partir de la década de los años cuarenta del siglo xx. Si bien la empresa privada en ocasiones había solicitado el apoyo gubernamental en situaciones de dificultad económica, estos préstamos fueron totalmente extraordinarios; no obstante, a partir del gobierno del presidente Cárdenas, la empresa comenzó a depender cada vez más de los subsidios federales para cubrir incluso sus gastos más elementales. Es de-

con la importante inversión que harían otros gobiernos, calificados de “derecha”, como el de Miguel Alemán.³⁵

Las medidas tomadas durante el gobierno cardenista, o más bien la falta de dichas medidas fue lo que motivó que los ferrocarriles redujeran el porcentaje de su cobertura dentro del sistema de transportes. La incapacidad de éstos para adaptarse a los cambios de la economía mexicana generó espacios que fueron ocupados por los auto-



Imagen tomada de la Revista *Ferronales*, t. VIII, núm. 7, julio 1937, p. 1., Biblioteca especializada/Cedif/CNPPCF/Secretaría de Cultura.

³⁵ Mediante el llamado “Plan Alemán”, dicha administración impulsó un ambicioso programa de adiciones y mejoras que pretendía cambiar las condiciones de operación a lo largo del sistema. Entre los múltiples informes publicados en la época se encuentran: José G. Escobedo, ed., *Tres años de realizaciones ferrocarrileras. Síntesis gráfica*. México, 1950; Oficina de la Presidencia, *Un año más de progreso ferrocarrilero*. México, 1947, y Oficina de la Presidencia, *El Sr. presidente de la República Lic. Miguel Alemán trazó un plan de rehabilitación de los Ferrocarriles Nacionales*. México, 1950.

cir, la expropiación convirtió a FNM en una paraestatal más, con todo lo que eso implica dentro del sector público mexicano.

La creación de la Administración Obrera de FNM

Por último, la tercera medida tomada por el presidente Lázaro Cárdenas en materia ferroviaria tampoco resultó ser la mejor. Después de haber expropiado los bienes de la compañía en junio de 1937, el gobierno federal no había decidido cuál sería el destino de la empresa, por lo que creó una entidad provisional mientras tomaba una decisión definitiva. Después de más de seis meses de charlas y deliberaciones, el presidente Cárdenas decidió ceder la administración de la empresa a sus trabajadores, para lo cual creó, el 23 de abril de 1938, la Administración Nacional Obrera de los Ferrocarriles, con el carácter de corporación pública descentralizada del gobierno federal. Desde el principio, los propios ferrocarrileros se opusieron a esta medida porque suponían que les daría el estatus de trabajadores del gobierno federal, lo cual les haría perder diversos privilegios que habían alcanzado en sus contratos de trabajo.³⁶ Sin duda, el presidente Cárdenas actuó con la mejor de las intenciones al tratar de involucrar a los trabajadores en la administración de la empresa, pues creía que sus exagera-

das demandas se debían a que desconocían cuál era la situación real de la compañía. De manera tal vez demasiado ingenua, Cárdenas creía que los ferrocarrileros recapacitarían y se comprometerían con la empresa con el fin de preservar sus fuentes de trabajo. Nada de esto sucedió. Los trabajadores no cedieron ni un ápice en sus exigencias, sino que, peor aún, sabiendo que contaban con el apoyo del Consejo de Administración –el cual era nombrado directamente por la dirección sindical– reforzaron muchas de sus demandas, lo que aumentó los gastos de operación.³⁷

Pero la Administración Obrera no sólo fue perjudicial para la empresa, sino que terminó siendo contraproducente para los propios trabajadores. Si bien no se afectaron las condiciones contractuales previas de los ferrocarrileros, su conversión en empleados de una empresa pública los hizo más susceptibles de la influencia de los vaivenes políticos. Además, como consecuencia de que los resultados de la Administración Obrera no fueron los mejores, la opinión pública mexicana fue aumentando su animadversión hacia este tipo de experimentos obreros, atizada por frecuentes notas de descrédito publicadas en los principales diarios de la capital.

A pesar de que los resultados obtenidos por la Administración Obrera no fueron lo catastrófico que muchos esperaban, tam-

³⁶ De hecho, las protestas, primero en contra de la expropiación, y después en contra de la federalización, fueron bastante comunes en las reuniones sindicales durante la segunda mitad de 1937. Una de estas reuniones, concluía diciendo: "Todos los elementos ferrocarrileros están en contra del proyecto del Ejecutivo Federal, tan es así que [...] se lamentan de no poder lograr la derogación del decreto de expropiación". Archivo Histórico de la Unidad Académica de Estudios Regionales-Francisco J. Múgica, "Síntesis de lo tratado en el mitin celebrado por las secciones 15, 16, 17 y 18 del STFRM", 24 de noviembre de 1937, Asuntos relacionados con las Secretarías de Economía y Comunicaciones y Obras Públicas, sección Tomos, t. XXIX.

³⁷ Ejemplos de estas exageradas demandas se encuentran en AH-Cedif, Sesiones del Consejo de Administración, acta 19, 14 de julio de 1938; acta 22, 27 de junio de 1938; acta 25, 8 de septiembre de 1938; acta 59, 29 de junio de 1939, entre muchas otras.

El presidente Lázaro Cárdenas y el licenciado Eduardo Suárez, secretario de Hacienda, acompañados del grupo de ferrocarrileros que asistió a la última junta celebrada con el fin de dar los toques finales a los arreglos relativos a la entrega de FNM a los trabajadores.³⁸



poco logró sacar a la compañía de su crisis crónica. Por ello, a nadie sorprendió que al terminar el sexenio cardenista, el gobierno del general Manuel Ávila Camacho anunciara la desaparición de la Administración Obrera el 31 de diciembre de 1940, frente a la total indiferencia de los trabajadores ferrocarrileros.³⁹

Por último, cabría añadir que la desaparición de la Administración Obrera marcó el inicio del debilitamiento del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros. Después de haber alcanzado el total control de la empresa, y de la "confianza presidencial", el sindicato fue atacado de manera sistemática durante los sexenios de Manuel Ávila Camacho y Miguel Alemán, aprovechando la desconfianza con

la que era visto por buena parte de la clase política.⁴⁰ El gobierno federal hábilmente fue eliminando los núcleos de disidencia sindical interna que le eran adversos. Primero promovió la división interna al reavivar el gremialismo ferroviario, para después promover la intervención directa mediante la imposición de la dirección sindical, con el llamado "charrazo" de 1948.⁴¹ Por si fuera poco, debido a la enorme influencia que tenía el sindicalismo ferrocarrilero dentro del movimiento obrero mexicano, el "charrazo" sentó un precedente que sería utilizado en múltiples ocasiones por el gobierno federal para desplazar a los liderazgos sindicales independientes. MF

³⁸ Imagen tomada de *Revista Ferronales*, t. IX, núm. 4, abril 1938, contraportada. BE-Cedif/CNPPCF/SC.

³⁹ DOF, 31 de diciembre de 1940.

⁴⁰ Un excelente análisis del debilitamiento del STFRM se encuentra en Rafael Loyola Díaz, *El ocaso del radicalismo revolucionario: ferrocarrileros y petroleros: 1938-1947*. México, UNAM-IIS, 1991.

⁴¹ Entre la amplia bibliografía que ha tratado este episodio destaca Víctor Manuel Durand Ponte, *La ruptura de nación: historia del movimiento obrero mexicano desde 1938 hasta 1952*. México, UNAM-IIS, 1986; Luis Gómez Zepeda, *Sucesos y remembranzas*. México, Secapsa, 1979; Jorge Basurto, *Cárdenas y el poder sindical*. México, Ediciones Era, 1983; Jesús Topete, *Terror en el riel de "El Charro" a Vallejo. Páginas de la lucha sindical*. México, Cosmonauta, 1961.

Las ausencias de la memoria. Imágenes ferroviarias en el México decimonónico

Frederick Thierry Palafox

CAS-FFYL, BUAP

Resumen

El ferrocarril, como propuesta tecnológica y de transporte, comenzó a operar en México a partir de 1850, con la inauguración del primer tramo de 11.5 kilómetros de la línea del Ferrocarril Mexicano, que después conectaría a la Ciudad de México con el puerto de Veracruz. A partir de entonces las vías ferroviarias se fueron tendiendo a lo largo y ancho de gran parte del territorio nacional, iniciando con ello la historia de los ferrocarriles mexicanos como un elemento primordial para lograr el proyecto de integración, construcción y modernización nacional propuesto por el Estado mexicano. En este sentido, el ferrocarril fue mucho más allá de la industria del transporte, y con ese vigor, empuje y fuerza que lo caracterizaban, generó, con el paso del tiempo, profundos cambios económicos, tecnológicos, políticos, sociales y culturales en México.

Como era de esperarse, el ferrocarril no fue un personaje ajeno a la fotografía del siglo XIX, y como tal, se conservan miles de imágenes en acervos públicos y privados cuyos inicios con frecuencia se relacionaron con fotógrafos como Briquet, Michaud, Gove-North, C. B. Waite o Casasola. Sin embargo, y a pesar de que la fotografía y el ferrocarril llegaron a México en fechas muy cercanas, hacia el segundo cuarto del siglo XIX, existe en la ac-

tualidad una ausencia física entre ambas, pues las imágenes con que se dispone datan de varias décadas posteriores. El presente artículo aborda este distanciamiento temporal e intenta explicar los motivos por los cuales la fotografía tardó tanto tiempo en “subirse al ferrocarril” del México decimonónico.

Se inicia el camino. Un poco sobre la historia de los ferrocarriles mexicanos

Después de finalizada la guerra de Independencia, los liberales buscaron la manera de que el país se integrara económica y políticamente como una nación, y el ferrocarril, que tantas transformaciones positivas había generado en Europa, se presentaba en ese momento como el instrumento mediante el cual se podría alcanzar ese propósito.

Por tal motivo, y con la intención de concretar un proyecto que desde el siglo XIX se había considerado para abrir en territorio nacional una vía de comunicación que de manera rápida y adecuada enlazara al Océano Pacífico con el Golfo de México y se facilitara así el intercambio comercial entre Asia y Europa, el 4 de noviembre de 1824 el Congreso General Constituyente dispuso que el gobierno ejecutivo convocara a todos los interesados nacionales y extranje-

ros para que presentaran un proyecto que uniera los dos océanos a través del Istmo de Tehuantepec.

Más de una década tendría que pasar para que se diera la primera concesión, y de manera contraria a lo solicitado en 1824, no fue para el Istmo de Tehuantepec, sino para comunicar a la capital del país con el más importante puerto de la época, el de Veracruz. En 1837, el presidente Anastasio Bustamante autorizó a Francisco de Arrillaga, comerciante y hacendado de origen español, construir este ferrocarril, sin embargo éste no logró concretar ni un kilómetro de la obra.⁴²

A pesar de lo anterior, la intención de contar con un ferrocarril siguió siendo fomentada por el gobierno ejecutivo sin mucho éxito. El presidente Antonio López de Santa Anna ofreció a algunos deudores del Estado liquidar sus deudas mediante la construcción de una línea entre Veracruz y el río San Juan, la cual quedaría hipotecada hasta que la deuda se condonara para después pasar a ser propiedad de la nación. El trato se hizo y los trabajos se iniciaron, pero al final el gobierno tuvo que terminar la obra por incumplimiento de los acreedores.

Aunque el tramo estipulado no estaba todavía concluido hasta San Juan, durante las fiestas patrias de septiembre de 1850, a una velocidad promedio de 40 kilómetros por hora, “La Veracruzana”, una locomotora de origen belga de la fábrica Couilliet, hizo el viaje inaugural de los primeros 11.5 kilómetros, entre Veracruz y los llanos de El Molino, estableciéndose así, a partir del día 22 del

mismo mes, con las corridas de carros de primera y segunda clases, el primer servicio ferroviario del país.⁴³ Los trabajos de construcción continuaron a lo largo de los años, y, finalmente, el 1 de enero de 1873, con la bendición del arzobispo Pelagio Antonio de Labastida y Dávalos, sumada a los buenos deseos y esperanzas de muchos capitalinos, el presidente Sebastián Lerdo de Tejada partió de la estación de Buenavista con destino al puerto de Veracruz, en el que fuera el viaje inaugural de la primera línea ferroviaria en México, la del Ferrocarril Mexicano, misma que se abriría al público a partir del 22 de enero de ese mismo año.⁴⁴

El Ferrocarril Mexicano está considerado como la primera línea férrea de México, pero además de ésta también se construyeron por esa misma época pequeños tramos, que al igual que el de Veracruz-Río San Juan, fueron los inicios de otros tendidos férreos que se complementarían durante el último cuarto del siglo XIX. Al respecto hay que mencionar que las líneas de Veracruz a Xalapa, de México a Toluca, de Guapinole a Córdoba y de Mérida a Progreso, además de sus dimensiones mucho más cortas, presentaban una diferencia importante en relación con la línea del Mexicano: eran “trenes de mulitas”, porque en lugar de ser movidos por locomotoras de vapor utilizaban tracción animal para desplazarse.⁴⁵

Con el paso de los años el transporte ferroviario continuó incrementándose, y hacia 1876, los principales ferrocarriles del país de vía ancha eran el de México a Veracruz

⁴² Jaime del Palacio, Beatriz Urías y Andrés Caso Lombardo, *Los ferrocarriles de México 1837-1987*. México, FNM, 1987, y Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, t. I, *La luz de la locomotora*. México, FNM, 1987.

⁴³ *Idem*.

⁴⁴ Sergio Ortiz Hernán, *op. cit.*

⁴⁵ Jaime del Palacio, *op. cit.*, p. 61.

con 423.7 kilómetros, el de Apizaco a Puebla con 47 km, el de Jalapa a Veracruz con 112 km, el de Mérida a Progreso con 16 km, y los ferrocarriles del Distrito Federal con 48.9 km. Los de vía angosta eran el de Veracruz a Medellín de 15.4 km y el de Mexico a Tlalnepantla con 16.8 km. De estas líneas, a excepción de la de Xalapa a Veracruz y los del Distrito Federal que eran jalados por animales, todos eran de tracción de vapor.⁴⁶

Se sabe bien que fue durante el porfiriato cuando se dio la mayor expansión ferroviaria que se haya conocido en la historia del país, puesto que Porfirio Díaz estaba convencido de que el ferrocarril sería el “detonador económico” mediante el cual México se convertiría en una nación de primer mundo.

Como resultado de este interés del presidente Díaz por impulsar el ferrocarril en la nación, México inició el siglo xx con 15135 kilómetros de vías férreas, los cuales han sido agrupados en cuatro importantes sistemas:

1. El primero de ellos estaba formado por los ferrocarriles Mexicano e Interoceánico que se disputaban el control comercial de la región comprendida entre la capital del país y el puerto de Veracruz.
2. El segundo lo constituían las líneas del Central y el Nacional, que corrían del centro al norte del país, mismas que hacia la última década del siglo xix comenzaron a propiciar cambios importantes en las rutas del comercio exterior, desplazando así a Veracruz.
3. Al tercer grupo lo constituyeron los ferrocarriles Guaymas-Nogales, Internacional y Kansas City, México y Oriente, y enlazaba a la zona industrial del este de Esta-

dos Unidos con la costa del Pacífico mexicano.

4. El cuarto sistema de importancia regional con posibilidades de aumentar si se integrara a la red general estaba formado por los ferrocarriles de Hidalgo, Mexicano del Sur, Panamericano y Unidos de Yucatán. Existía además un quinto grupo que por su importancia local no sobresale a nivel nacional, y es el que se refiere a los pequeños ramales o líneas utilizados con fines de explotación minera y agrícola, los cuales estaban conectados a su vez con ferrocarriles más grandes.⁴⁷

Aunque es común escuchar que gracias al ferrocarril se unieron muchas zonas del país que estaban alejadas y hasta cierto punto “abandonadas”, lo cierto es que la mayoría de las veces el trazo de las líneas se debió más bien a un interés económico que social. Los contratistas o concesionarios no buscaban en primera instancia unir a las principales ciudades del país o a las más alejadas para que se comunicaran y crecieran, lo que buscaban era enlazar los grandes centros agrícolas, mineros manufactureros o comerciales del centro y norte de México para ampliar sus mercados y sacar sus productos hacia la frontera o el mar para su comercialización con el extranjero.

El ferrocarril propició que las zonas por las que cruzaba pasaran de una economía de autoconsumo a una mercantil, y se vincularan con la economía nacional y ésta a su vez con la economía mundial. En contraparte, las zonas que no contaron con este privilegio fueron decayendo, lo que provocó un fuerte desempleo y la migración ma-

⁴⁶ Sergio Ortiz Hernán, *op. cit.*, p. 170.

⁴⁷ Jaime Gurza citado por Sergio Ortiz, *op. cit.*, pp. 221-224.

siva de campesinos y obreros a los grandes centros productivos. Aunado a lo anterior, muchos campesinos perdieron sus tierras por la expropiación de que fueron objeto durante la construcción de las líneas ferroviarias.

Fue en este contexto nacional, que las malas condiciones de vida de la gran mayoría de los mexicanos, la acumulación de riqueza en unos cuantos y la carencia de libertades sociales y políticas entre otras cosas, provocaron que estallara el movimiento armado hacia 1910. El ferrocarril, a partir de este momento, dejaría de ser un símbolo del progreso y modernidad para convertirse en un protagonista importante de la guerra.⁴⁸

Ahora son los fotógrafos los que se suben al tren

Tanto la fotografía como el ferrocarril son dos inventos del siglo XIX que casi llegaron juntos a nuestro país. Es cierto que el primero que llegó fue la fotografía, pero también es verdad que del primero que se supo fue del ferrocarril. Gracias a los avances tecnológicos de la época, el uso de la fotografía se volvió más práctico y sencillo, con lo cual los fotógrafos (tanto mexicanos como extranjeros) comenzaron a recorrer México en busca de imágenes que dieran cuenta de escenas de la vida cotidiana y del paisaje tanto del campo como de las ciudades.

Como era de esperarse, los fotógrafos registraron también en estos viajes al ferrocarril, con sus estaciones, talleres, grandes puentes o imponentes túneles, y por supuesto los novedosos y majestuosos trenes, con sus locomotoras, carros y coches, y obvia-

mente también captaron a los pasajeros y trabajadores ferrocarrileros.

Las principales fotografías que se conocen sobre ferrocarriles datan del último cuarto del siglo XIX, cuando los dueños de las compañías constructoras y los propietarios de las líneas buscaron mostrar, mediante las mismas, las portentosas obras de ingeniería ferroviaria construidas, para promover al ferrocarril como el más moderno y rápido medio de transporte de la época. Imágenes de hombres abriéndose paso a golpe de machete, pico o pala, acarreando tierra, tendiendo durmientes y rieles, perforando cerros y montañas con la construcción de túneles, o socavando cañadas y ríos para levantar puentes, son parte de esas fotografías iniciales que se tomaron.

Uno de los primeros fotógrafos que registró estos acontecimientos fue William Henry Jackson quien, a su llegada a México en 1883, realizó por encargo de la empresa constructora del Ferrocarril Central un registro fotográfico para promover la línea. Jackson, uno de los pioneros de la fotografía ferroviaria en el país, gustaba de experimentar con frecuencia con su cámara, y fue él quien utilizó el magnesio por primera vez en México para iluminar túneles de ferrocarril.⁴⁹

A estas primeras imágenes sobre la construcción y tendido de vías le siguieron las fotografías de júbilo, entusiasmo y emoción que provocaban las ceremonias de inauguración, entre las que sobresalen aquellas en las que en primera fila se ve al presidente Porfirio Díaz cortando el listón de apertura de una nueva estación o dando la señal requerida para que avanzara de manera ofi-

⁴⁸ Jaime del Palacio, *op. cit.*; Sergio Ortiz, *op. cit.*

⁴⁹ *Los ferrocarriles mexicanos en el arte y en la historia*, México, FNM, 1994.

cial el primer tren en servicio de la línea en cuestión.

Estos fueron momentos en los que se congregaron en las estaciones las distintas clases sociales de la época, compartiendo por igual el asombro o el miedo ante un ser extraño que parecía tener vida propia y que echaba chispas, fuego y humo. En todo momento el ferrocarril regalaba un espectáculo impactante. Para los sectores pudientes de la sociedad su presencia implicaba quizá la esperanza de un México próspero y moderno; para los grupos conservadores, la inquietud ante lo desconocido y el temor a la llegada de los extranjeros con ideas modernas que fueran en contra de las buenas costumbres y de la vida tradicional, mientras que para los sectores más populares y humildes la posibilidad de mejores condiciones de vida o nuevas formas de explotación y engaño.⁵⁰

Una vez pasado el momento de regocijo y trajín, el ferrocarril poco a poco se fue integrando al contexto espacial que lo había visto llegar, y las estaciones, al igual que los talleres, locomotoras, coches, carros de pasajeros y trabajadores ferrocarrileros, se volvieron cosa común al integrarse a la cotidianidad de los pueblos y ciudades a los que llegaba.

Los fotógrafos también se hicieron presentes, y en las estaciones tomaron imágenes de los pasajeros que esperaban el tren para partir, de gente que estaba ahí para recibir a alguien o simplemente por ver pasar al portentoso tecnológico. También los trabajadores ferrocarrileros quedaron capturados en es-

tas fotografías, en las que se les puede ver a bordo de un coche de pasajeros o de carga, atendiendo a los usuarios, maniobrando un tren en el patio de la estación, reparando una locomotora o laborando en los talleres u oficinas telegráficas.

Especial interés generaron desde entonces entre los fotógrafos las locomotoras de vapor. Las fotografiaban en las estaciones, sobre los puentes, saliendo de un túnel, en un paraje del recorrido, con trabajadores ferrocarrileros o con pasajeros que posaban junto a ellas. Las locomotoras ejercieron siempre una especial fascinación, y por lo mismo se conservan muchas imágenes de las mismas.

Los fotógrafos más importantes de la época, entre quienes se encuentran Carmichael, Briquet, Casa Nordisk, C. B. Waite, Gove-North, Jackson, Michaud, Quintal Chan y Rochester Photo (extranjeros), así como Casasola, C. I. F., E. Díaz, Herazo, J. B. Barney, J. Espina, L. Becerril, Meliton, Moicen, O. de la Mora, Segura y Zárata-Arriola (mexicanos),⁵¹ fueron contratados para recorrer las principales líneas férreas del país, y su trabajo de registro permite contar ahora con un importante legado de imágenes que dan cuenta de la vida en torno a los ferrocarriles mexicanos durante la segunda mitad del siglo XIX.

El registro fotográfico se llevó a cabo en el Ferrocarril Central Mexicano, que iba de la capital del país a Ciudad Juárez, atravesando las ciudades de Querétaro, León, Aguascalientes, Torreón y Chihuahua; así como en el Ferrocarril Nacional Mexicano, cuya

⁵⁰ Frederick Thierry Palafox, *Entre rieles y vapor transcurre la vida. El patrimonio cultural ferrocarrilero de México*, tesis de licenciatura en antropología social. México, BUAP, 1998.

⁵¹ Heladio Vera Trejo, "Ferrocarril y fotografía, caminos paralelos en México", en *México en el tiempo. Revista de Historia y Conservación*, núm. 26, México, Editorial México Desconocido/INAH, 1998.

ruta comprendía de la Ciudad de México a Nuevo Laredo y Matamoros, comunicando las ciudades de Toluca, Acámbaro, Celaya, San Luís Potosí, Saltillo y Monterrey, y un ramal a Apatzingán, Michoacán.

También se recorrió el Ferrocarril Internacional Mexicano, que iba de Piedras Negras a la ciudad de Durango, por Ciudad Frontera y Torreón. El Ferrocarril Mexicano, cuya línea comunicaba a la Ciudad de México con el puerto de Veracruz, pasaba por Orizaba, y el Ferrocarril Interoceánico, segunda línea que enlazaba la capital del país con el puerto de Veracruz, pero por la ruta de Xalapa, y con una línea a Puebla y el estado de Morelos.

Finalmente, está el Ferrocarril de Tehuantepec, que cruzaba el Istmo del mismo nombre desde Coatzacoalcos hasta Salina Cruz, y el Ferrocarril del Sureste, cuya ruta iba de Coatzacoalcos a la ciudad de Campeche.⁵²

La línea más visitada por los artistas de la cámara fue la del Ferrocarril Nacional Mexicano, seguida por la del Ferrocarril Central, y los fotógrafos que más líneas registraron

fueron Casasola, C. B. Waite y Gove-North, junto con E. Díaz. Estas fotografías que hoy día se conservan en importantes fototecas, como las del Instituto Nacional de Antropología e Historia o del Archivo General de la Nación, están ahora al acceso del público en general en diversas publicaciones que versan sobre el tema de la historia de México o, principalmente, sobre la historia de los ferrocarriles mexicanos.

Es así que la producción fotográfica del México decimonónico permite hacer una interpretación y análisis de tendencias de época, “modas fotográficas”, y conocer la manera en que los ferrocarriles influyeron en el contexto cultural en que se insertaron, y la forma como los fotógrafos registraron esta incorporación, pero, principalmente, cómo estas imágenes han sido utilizadas en parte de la producción historiográfica de finales del siglo xx.

Entre el ferrocarril y la fotografía. Las ausencias de la memoria visual ferroviaria

Al hacer una revisión de las fotografías relacionadas con el tema de los ferrocarriles durante el siglo xix, mostradas en publicaciones temáticas, cuya edición estuvo a cargo principalmente del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (Conaculta) y la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), se observa que la imagen más antigua que aparece data de 1870, y en ella se puede observar parte de las instalaciones de la estación de Medellín en el puerto de Veracruz, con una serie de furgones de vía angosta en un

Estación de Medellín,
Veracruz, 1870.⁵³



⁵² Heladio Vera Trejo, *op. cit.*; Frederick Thierry, *op. cit.*

⁵³ Imagen tomada del libro de Bernardo García Díaz, *La terminal ferroviaria de Veracruz*. México, FNM, 1996, p. 27.



Entrada de Maximiliano a la Ciudad de México, 1864.⁵⁴

primer plano y al fondo los que parecen ser los edificios principales de la estación.

Si como se recordará, la fotografía en México comenzó a utilizarse a inicios del segundo cuarto del siglo XIX, el hecho de que la imagen ferroviaria más antigua sea de 1870 motiva una serie de preguntas al respecto, tales como: ¿por qué si la fotografía llega a nuestro país en 1839, no se han publicado fotos más antiguas de ferrocarriles, como pudiera ser el caso, por ejemplo, de la inauguración del primer tramo de Veracruz a los llanos de El Molino, en 1850, si éste fue un acontecimiento de suma importancia para la región y el grupo liberal en el poder? ¿Por qué no se han mostrado fotografías del recorrido de Maximiliano y Carlota por ferroca-

rril desde la estación del puerto de Veracruz hasta la estación La Soledad en su trayecto hacia la Ciudad de México en 1864, si el emperador traía su propio fotógrafo y existen imágenes en blanco y negro de su llegada a la capital del país?

¿Por qué si el presidente Santa Anna mandó fotografiar en 1854 a los presos de la Cárcel de Belén antes de trasladarlos al penal de San Juan de Ulúa, tampoco se han publicado fotografías de la inauguración llevada a cabo el 4 de julio de ese mismo año, del tramo de México a la Villa de Guadalupe (correspondiente a la línea en construcción del Ferrocarril Mexicano), si es considerado el segundo tramo ferroviario del país?⁵⁵

¿Por qué si se sabe que hacia la década de 1860-1869 ya había más de cien fotógrafos en México, al parecer no hay fotografías de la inauguración realizada en 1869 del tramo de la Ciudad de México a Apizaco –con su ramal a Puebla–, por el presidente Benito Juárez? Más aún si recordamos que en aquel entonces Puebla era la segunda ciudad de mayor importancia en la nación. ¿Por qué si hay una fotografía de 1870 de la estación de Medellín en Veracruz no aparecen fotografías de la inauguración de la línea ya terminada del Ferrocarril Mexicano en 1873 –aunque sí un dibujo de Ovejero–, si éste fue un importante suceso para la nación, ya que se daba cuenta de que por fin, después de 36 años de que se otorgara la primera concesión ferroviaria, 45 de que salió la primera convocatoria para la construcción de un camino de hierro; tantos gastos económicos y problemas de todo tipo, se contaba con una línea ferroviaria completa?

⁵⁴ Imagen tomada del libro Oliver Debroise, *Fuga mexicana. Un recorrido por la fotografía en México*. México, Conaculta, 1994, p. 141.

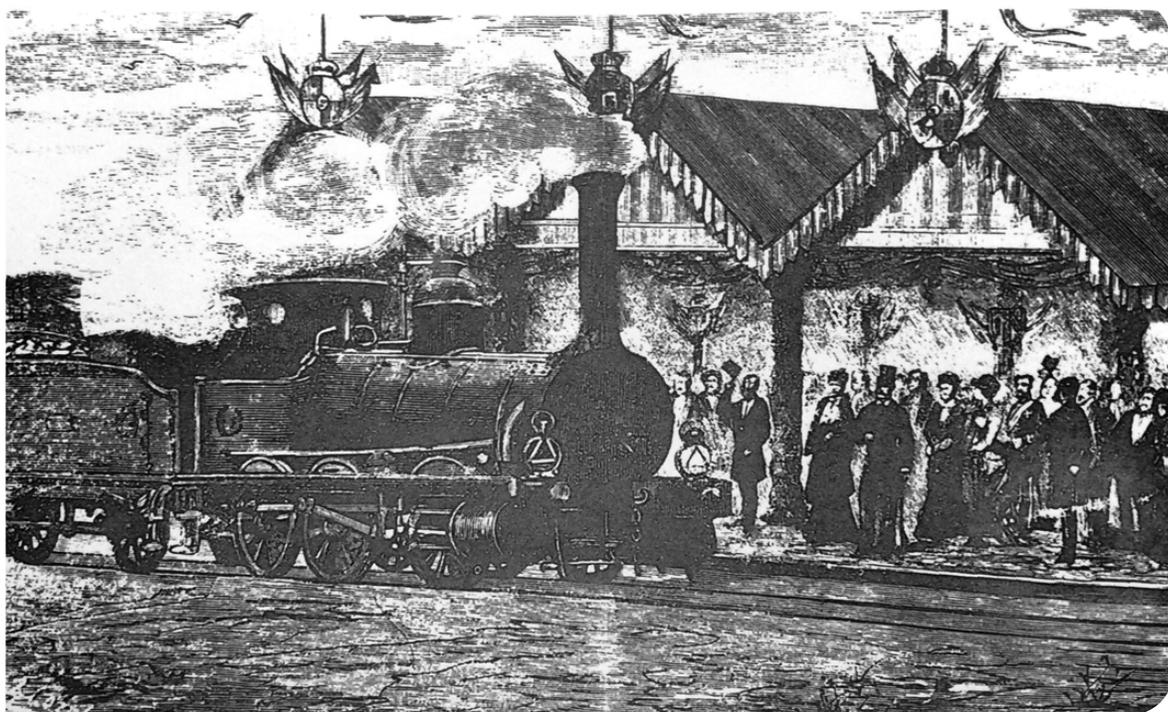
⁵⁵ Conaculta, *La fama de los retratos. Los orígenes*, coordinación y guion Olivier Debroise, dirección Gregorio Rocha, producción Carlos García, duración 29 min. México, realización IMAGIA, 1998.

Una de las respuestas puede ser que quizá sí existan estas fotografías tomadas de 1850 (si se considera la inauguración del primer tramo ferroviario del país) a 1870 (fecha que data la foto más antigua a la que se ha hecho referencia), pero que se encuentren guardadas en los archivos de las empresas extranjeras encargadas en su momento de la construcción y/o operación de los ferrocarriles, o en fondos particulares o de coleccionistas privados, nacionales o extranjeros.

Ahora bien, aunque durante la época indicada aparentemente existe una ausencia en relación con la fotografía ferroviaria, misma que se aprecia en la no utilización de las mismas en la bibliografía temática correspondiente, la falta de estas fotografías ha sido sustituida de alguna u otra manera por otro tipo de imágenes proporcionadas por las artes plásticas, como son los dibujos, las litografías, los grabados, las pinturas al óleo, entre otros.

Las primeras imágenes relacionadas con la presencia del ferrocarril en México se pueden observar en varios de los proyectos presentados por las compañías constructoras para el tendido de vías en territorio nacional. En ellas se aprecian dibujos de puentes y túneles, junto con los planos arquitectónicos de estaciones o las locomotoras de vapor, en los que se indican las dimensiones de los inmuebles.

Se cuenta también con viñetas utilizadas para ilustrar los textos que se discutían en el Congreso; con invitaciones y noticias de actos inaugurales y con guías de viajeros, entre otros materiales. Más adelante se realizaron litografías en blanco y negro o en color, en las que se aprecian detalles de la construcción del Ferrocarril Mexicano, de algunas de las estaciones o de sus imponentes túneles y puentes que constituyeron todo un reto para los ingenieros mexicanos de la época.



Ovejero,
"Inauguración de la
línea entre México y
Veracruz. 1 de enero
de 1873".⁵⁶

⁵⁶ Jaime del Palacio; Beatriz Urías y Andrés Caso Lombardo, *Los ferrocarriles de México 1837-1987*. México, FNM, 1987.

Es así que a partir de la década de 1870-1879, artistas como José María Velasco, Casimiro Castro o Salvador Murillo plasmaron la imagen del ferrocarril partiendo esencialmente de dos visiones: como símbolo de la llegada del progreso técnico y científico, o como un nuevo elemento integrado al paisaje mexicano. Los cuadros pintados por Velasco, en los que volcanes, montañas y valles dominaban el territorio nacional, integraron un nuevo elemento con la llegada del ferrocarril: se distinguía ahora en el lienzo una línea oscura sobre la cual se aprecia una pequeña figura coronada por un penacho de humo negro que parece recorrer interminablemente las pinturas, al pasar de una a otra.

José María Velasco,
Puente del Metlac,
1881.⁵⁷



Enrique Krauze considera que “la época porfiriana se retrata en esta sensibilidad cuyo rasgo esencial es la distancia”.⁵⁸

En 1877, Casimiro Castro ilustra el *Álbum del Ferrocarril Mexicano* con una serie de litografías en color en las que plasma los tramos más impresionantes de la línea México-Veracruz. Por su parte, Salvador Murillo, o José María Velasco, con *Citlaltepetl* y *Puente del Metlac*, immortalizan al ferrocarril ya no sólo como un personaje extraño y ajeno al paisaje mexicano, sino como el protagonista principal que en sus vías, puentes y túneles había conquistado a la naturaleza.

Una reflexión final a manera de conclusión

Las referencias bibliográficas consultadas para la elaboración de este texto (promovidas tanto por el Conaculta como por la empresa FNM), se han mantenido desde la década de los años noventa del siglo XX, como importantes medios de difusión visual de la historia gráfica de los ferrocarriles en México. Como se ha anotado en párrafos anteriores, la gran mayoría de las fotografías mostradas en dichos libros parten de la década de 1880-1889, y sólo en contadas excepciones se pueden encontrar fotos fechadas con anterioridad, siendo la más antigua la de 1870, a pesar de que la fotografía ya era de uso relativamente común en el país desde antes de mediados del siglo XIX.

Esta situación entonces nos permite hablar, en realidad, de una ausencia de fotografías ferroviarias en un contexto nacional en el que las tarjetas de visita o los retratos estaban de moda, o donde la utilización de

⁵⁷ *Las vías del arte*. México, FNM, 1987, p. 43.

⁵⁸ Enrique Krauze, *Místico de la autoridad. Biografía del poder*, núm. 1. México, FCE, 1995.

la fotografía con fines científicos ya se había hecho presente entre diversos especialistas, como arqueólogos, antropólogos, geógrafos, médicos o ingenieros. ¿Por qué es importante confirmar la existencia o no de este material fotográfico?, y de existir ¿cuál es su importancia y utilidad? En primer término –y como ya se anotó con anterioridad–, es muy probable que estas fotografías –de las que se desconoce su paradero– estén fuera del país en diversos fondos documentales de universidades, centros de investigación, bibliotecas o en archivos muertos de las compañías constructoras.

Esta afirmación obedece a que las empresas responsables de construir y operar las más importantes líneas férreas durante el porfiriato eran extranjeras (de origen estadounidense, inglés o belga principalmente), por lo que las imágenes tomadas por encargo fueron entregadas como documentos de trabajo y de registro, y por lo tanto se archivaron en ciudades fuera de México o incluso fuera del continente. En el caso de los registros fotográficos de las pequeñas líneas férreas que se construyeron a partir de las décadas de 1850 a 1869, también es posible pensar que los empresarios nacionales y extranjeros responsables de las mismas no las hayan considerado material prioritario o incluso que no hayan ordenado un registro visual amplio del ferrocarril de su propiedad, aunque sí se hayan tomado algunas fotografías, que muy probablemente terminaron en los álbumes familiares.

Otra posibilidad de esta ausencia tiene que ver con un sentido estético de la imagen. No es lo mismo una fotografía en blanco y negro, tonos de grises o sepia, que una pintura llena de colorido y fuerza visual, plasmada por un pintor de renombre en la época, como Casimiro Castro o José María Velasco.

Desde un enfoque técnico, también hay que considerar los costos de operación de los fotógrafos y las dificultades técnicas para lograr la toma fotográfica deseada. Se requería de tiempo para las exposiciones y de equipo pesado y materiales que había que cargar y que no era tan fácil de conseguir. Pero sobre todo hay que considerar las dificultades para conservar a lo largo del tiempo estas imágenes, una vez impresas.

También es cierto que durante muchas décadas el país estuvo en guerra y muchos archivos documentales, junto con bienes inmuebles de los empresarios o hacendados fueron quemados, a lo que hay que agregar que imágenes como las de Maximiliano y Carlota viajando en ferrocarril no eran fotografías que precisamente los liberales del siglo XIX hayan querido conservar.

Finalmente, la importancia de este material visual radica en la cantidad de información no escrita tan valiosa que puede proporcionar para lograr un conocimiento más amplio de la cultura, cotidianidad, relaciones de clase, situaciones de género, aspectos laborales, condiciones de vida y trabajo, modas, entre otros muchos, que difícilmente se encuentran escritas o que no se perciben y conocen de igual manera a partir de la palabra escrita. Las fotografías de los ferrocarriles del México decimonónico son documentos históricos porque reflejan un testimonio ocular del pasado.

En este sentido, hay que destacar que una de las riquezas de la fotografía es su capacidad de transmitir aspectos de la realidad que escapan al control del fotógrafo, a diferencia de la obra gráfica de los pintores, ya que ellos sí deciden, de manera totalmente subjetiva, qué desean que aparezca en su pintura y qué no, y cómo quieren plasmar en el lienzo el motivo de su inspiración.

Francis Haskell decía que las fotografías son fuentes amplias de información porque con el paso del tiempo permiten compartir las experiencias y los conocimientos no verbales de las culturas del pasado. Desde este enfoque, de la historia de los ferrocarriles en México a lo largo del siglo XIX aún hay mucho que escribir. **MF**

Los ferrocarriles en la Revolución mexicana: 1913-1915

Patricio Juárez Lucas
 pjuarez@cultura.gob.mx

Introducción

Cuando Victoriano Huerta toma el poder, los ferrocarriles ya habían sufrido grandes pérdidas por la destrucción de las vías y la paralización del servicio de transporte de pasajeros y de carga. Prueba de ello es la misiva que el presidente de la Junta Directiva, Salvador M. Cansino, le envía al secretario de Hacienda y Crédito Público, Toribio Esquivel Obregón, en la que con lujo de detalles le describe la situación que prevalece en la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), en las líneas troncales del Ferrocarril Central Mexicano (FCM), del Ferrocarril Nacional Mexicano (NM), del Ferrocarril Interoceánico de México (FIM), así como los ramales de estas compañías, en particular las del FCM, como el Ferrocarril de Monterrey al Golfo, el Ferrocarril de México, Cuernavaca y Pacífico, entre otros.

Desde el ascenso de Huerta al poder hasta su caída, los ferrocarriles entraron en un tobogán del que tardarían años en salir. El siguiente cuadro muestra los principales puntos de la red ferroviaria afectada durante esa etapa.

Los principales daños que sufrió la infraestructura ferroviaria abarcaron estaciones incendiadas, vías levantadas, puentes quemados, , trenes de pasajeros asaltados, trenes de reparaciones volados, entre otros.

Daños

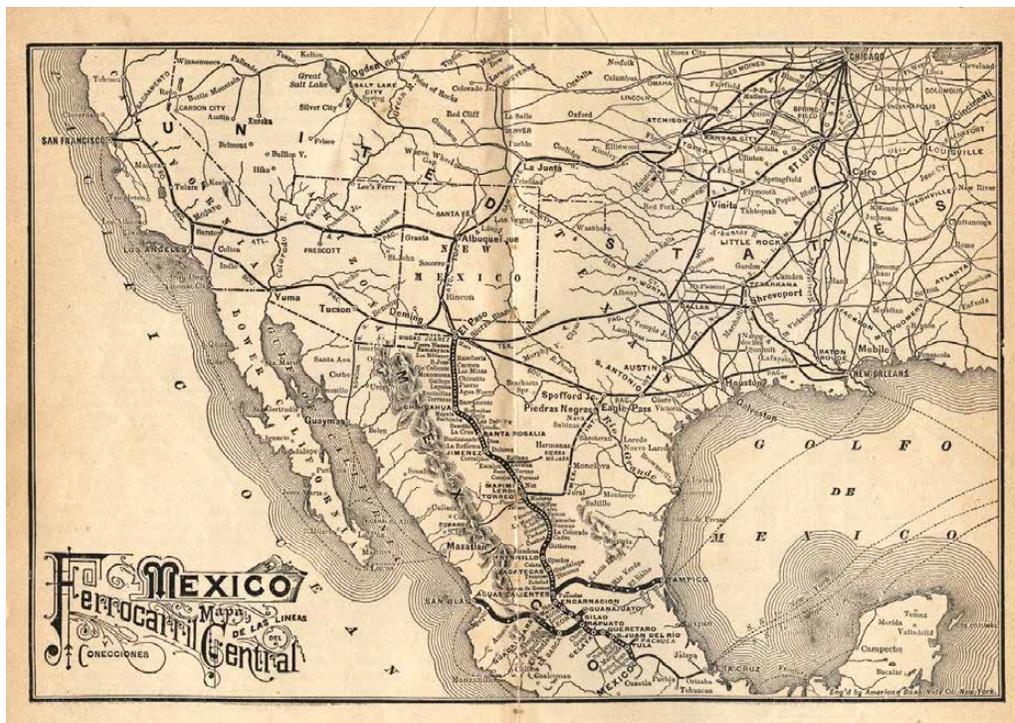
Los cuadros de las siguientes páginas son resultado de una revisión exhaustiva de los diarios que se resguardan en la Hemeroteca Pública Juan N. Troncoso. En el primer cuadro se registran las principales acciones de las fuerzas revolucionarias en contra de la red ferroviaria mexicana. En la línea troncal del Central, 17 acciones. En el ramal de Chicalote-Tampico, 27, y en el ramal de México, Cuernavaca y Pacífico, 11 acciones.

En los 18 meses del huertismo la línea del Ferrocarril Nacional Mexicano fue la que más estragos sufrió, pues durante este periodo padeció 42 acciones de sabotaje y de hostilización, principalmente contra las fuerzas federales.

Las líneas del Ferrocarril Interoceánico sufrieron 24 acciones en contra de sus vías o instalaciones.

En la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano las acciones de guerra se efectuaron de manera espaciada a lo largo de la línea, aunque sobresalen las que se realizaron en el norte y sur de la estación de Zacatecas.

En el ramal de Chicalote-Tampico las acciones también se distribuyen a lo largo de la línea, pero resaltan las efectuadas en las estaciones situadas antes y después de la estación de Cárdenas. Así como en las estaciones de Valles, El Abra, Tamuín y Velasco, en el estado de San Luis Potosí.



Ferrocarril Central Mexicano, 1892.
P-Cedif/CNPPCF/SC.⁵⁹

En párrafos anteriores se ha señalado líneas que la línea troncal del Ferrocarril Nacional fue la que más sufrió durante los 18 meses que tardó el constitucionalismo en derribar al ejército federal huertista. Las acciones de guerra en esta línea ferroviaria se sitúan desde el estado de San Luis Potosí hasta la frontera en el estado de Tamaulipas, desde la estación Enramada hasta la estación Rodríguez, en Nuevo León. Pero si tomamos en consideración el número de acciones se pueden identificar los siguientes ataques: un primer tramo se localizaría entre las estaciones de Charcas y Laguna Seca, en los kilómetros 630 y 647, respectivamente. Un segundo núcleo entre las estaciones de Vanegas, San Luis Potosí, y la estación de Gómez Farías en el estado de Coahuila. Otro punto importante en esta geografía de la guerra es la estación de Saltillo, en el estado de Coahuila. Y un último tramo de esta

línea en la que se llevaron a cabo acciones de guerra es el que se localiza entre las estaciones de Villaldama y Rodríguez, kilómetros 1116 y 1220, respectivamente, en el estado de Nuevo León.

Entre las acciones más sangrientas que tuvieron lugar en la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano se encuentra lo que sucedió a finales de agosto de 1913 en la estación de Fresnillo, cuando el ejército federal entabló combate con los revolucionarios. Durante el enfrentamiento varios rebeldes perdieron la vida, y los cadáveres se quedaron en el campo de batalla.⁶⁰

En el ramal de Chicalote a Tampico un convoy de carga cayó al abismo pues el puente Rascón de Llano había sido dinamitado por los rebeldes.⁶¹

Sobre la línea troncal del Ferrocarril Nacional Mexicano tuvieron lugar los hechos más violentos durante el gobierno de Vic-

⁵⁹ Imagen tomada del libro de S. Adalberto de Cardona, *De México a Chicago y Nueva York: guía para el viajero en la que se describen las principales ciudades y ferrocarriles*. Nueva York, Hoss Engraving, 1892. BE-Cedif/CNPPCF/SC.

⁶⁰ *La Nación*, 30 de agosto de 1913.

⁶¹ *La Nación*, 10 de octubre de 1913.

DAÑOS AL FERROCARRIL NACIONAL MEXICANO, 1913-1914

Año	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic
1913			Gómez Farías, Coahuila. Ramones, N. L.	Lampazos, N. L.	Reynosa, Tamps.* Villaldama, N. L. Saltillo, Coahuila. Uruapan, Mich. Lulú, Coahuila.	Ajuno, Mich. Río Bravo, Tamps.	Salomé Botello N. L. Catorce, S. L. P. Villaldama, N. L. Charcas, S. L. P.* Rinconada, N. L. Yurécuaro, Mich.	Tenango, Mérida. Gómez Farías, Coahuila. Vanegas, S. L. P.	Laguna Seca, S. L. P. La Maroma, S. L. P. Los Reyes, Mich. Vanegas, S. L. P. Santa Elena, Coahuila	Rodríguez, N. L. Villaldama, N. L. García, N. L. Saltillo, Coahuila	Santa Elena, Coahuila. San Vicente, S. L. P.* San Salvador, Zac.	San Salvador, Zac. Charcas, S. L. P.
1914		González, N. L., Laguna Seca, S. L. P.	Saltillo, Coahuila. Villaldama, N. L.	Enramada, S. L. P.								

toriano Huerta. Aquí van algunos ejemplos: un día de octubre de 1913, una partida de 500 rebeldes voló la vía y el tren explorador militar, además de descarrilarlo. Murieron 45 soldados en un lugar cercano a la estación de Carneros, San Luis Potosí.⁶²

A mediados de noviembre de ese año, un tren explorador en el que viajaba una escolta de 100 hombres fue volado por los rebeldes en las cercanías de la estación San Vicente. Ninguno sobrevivió al ataque.⁶³

Los casos anteriores pudieran parecer sensacionalistas por haber sido extraídos de

los diarios, pero palidecen cuando leemos el mensaje que se envía al superintendente de la División San Luis y le informan que en la estación de San Salvador, Zacatecas fue volado un tren militar, con 100 soldados y 80 mujeres. Como consecuencia de este atentado murió la mitad de los soldados, los demás fueron hechos prisioneros y fusilados de inmediato, incluyendo a mujeres y niños. También fueron incendiadas dos jaulas de ganado, dos furgones de carbón, un tanque de agua y dos cabuses.⁶⁴ La noticia de este suceso se publicó al día siguiente.⁶⁵

⁶² *El País*, 21 de octubre de 1913.

⁶³ *La Nación*, 16 de noviembre de 1913.

⁶⁴ AH-Cedif/CNPPCF, Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, sección Junta Directiva, en adelante FFNM/SJD, núm. 1001, *Incautación y devolución de los Ferrocarriles Nacionales de México*, leg. núm. 1, *Incautación y devolución*, 1909-1915, 28 de noviembre de 1913.

⁶⁵ *El País*, 29 de noviembre de 1913.

DAÑOS AL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO, 1913-1914

Año	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic
1913			Amecameca, Estado de México.		Nepantla, Edo. de México. Tenango, México.	Nanacamilpa, Tlalnepantla.				Artesiano, Ver. Tepeyahualco, Pue.	Mena, Tlalnepantla. Anasco, Pue.	
1914	Tepeyahualco, Pue. Mazapa, Tlalnepantla. Artesiano, Ver. Oriental, Pue.	Mazapa, Tlalnepantla. Artesiano, Ver.	Ayotla, Estado de México.		Atencingo, Pue. Tepeyahualco, Pue.		Frailes, Pue.**, Acajete, Pue. Anasco, Pue. Tepeojuma, Pue.	Anasco, Pue. Vigas, Ver.				

Las acciones sangrientas en este tramo del Ferrocarril Nacional continuaron. Basta leer los titulares de un diario de la época:

Los martirizaron, los colgaron y los pusieron de blanco [...] en el asalto de un tren de carga entre las estaciones de Gómez Farías y Carneros, al sur de Saltillo, cayeron prisioneros los empleados del tren, a quienes les cortaron las lenguas, les arrancaron los dedos, les sacaron los ojos y los colgaron todavía vivos de los árboles acribillándolos a tiros.⁶⁶

Se sospecha que estas dos acciones las realizó el mismo grupo rebelde de filiación constitucionalista.

Para estas fechas, en el Ferrocarril Interoceánico hay pocas acciones con estos niveles de violencia, lo cual es probable que se deba a las medidas que tomó Francisco I. Madero el año anterior. Sin embargo, a mediados de 1913 los zapatistas volaron un tren de pasajeros en un punto cercano

a la estación Cascadas, donde había varios puentes, a los cuales les pusieron dinamita, misma que accionaron justo al paso del tren, provocando que éste cayera al abismo. En su testimonio, el maquinista, quien también pudo escapar, señala que estaban levantadas las vías y que el tren se descarriló. Igualmente refiere que enseguida los remataron y prendieron fuego a los carros. En una noticia posterior se señala que murieron 208 personas y siete resultaron heridas. El tren llevaba una escolta de 165 elementos, de los cuales 140 murieron, y sólo dos pasajeros salvaron sus vidas, de los 70 que viajaban en el coloso.⁶⁷

Militarización del ferrocarril

Ante la arrolladora violencia revolucionaria, el gobierno de Victoriano Huerta tomó medidas tendientes a acabar con los focos de insurrección, al restablecimiento del servicio ferroviario y en general a sofocar la

⁶⁶ *El Amigo de la Verdad*, 14 de marzo de 1914.

⁶⁷ *El País*, 2, 3 y 4 de mayo de 1913.

guerra, que en el discurso oficial sostenía que iban ganando.

La mayoría de las acciones emprendidas por el gobierno federal tendían a la militarización de la vida cotidiana, que en última instancia repercutían en los ferrocarriles. El ejército federal era insuficiente y empezó a reclutar voluntarios tanto para las reparaciones de vías como para escoltar los trenes. El tren siniestrado en Nepantla llevaba como escolta a voluntarios.⁶⁸

Ante los constantes asaltos a los trenes de pasajeros y de carga, así como por la destrucción de vías y de puentes, las corridas de trenes se veían interrumpidas, y el gobierno se vio obligado a impulsar un férreo programa de vigilancia de las vías, sobre todo las del Ferrocarril Nacional. Así, las noticias señalan que un tren con una escolta de 200 hombres patrullará de San Luis Potosí a Saltillo.⁶⁹ Días después se informa la instalación de casamatas a lo largo de línea, colocados cada dos kilómetros.⁷⁰ A finales del mes de febrero se embarca la primera remesa de *block houses*, casamatas, o llanamente casetas, para las vías de Laredo, Ciudad Porfirio Díaz, Monterrey, Saltillo, entre otras estaciones.⁷¹ En entrevista dada a periodistas extranjeros Victoriano Huerta señala que:

[...] se alambrarán 8000 kilómetros de vías férreas, se pondrán de 3 a 4000 *block houses*, por lo que el gobierno gastará cinco millones, para garantizar la seguridad de

las comunicaciones de San Luis Potosí a Porfirio Díaz, pasando por Saltillo y Monterrey, de Monterrey a Tampico, de San Luis a Tampico, de Guadalajara a Manzanillo, de México a Veracruz por el Mexicano y por el Interoceánico, y el Ferrocarril de Tehuantepec. Se necesitan 40000 hombres para los *block houses*, hasta los encarcelados serán utilizados.⁷²

Otra medida que se aplicó, desde los tiempos del presidente Madero, fue la militarización de los trenes, sobre todo los de pasajeros, como ya se ha anotado también. Cabe recordar que en estos años, 1913-1914, ya se presenta una variante, pues ya no sólo se utilizan militares de oficio sino voluntarios, o sea población civil.

Otro aspecto a considerar es la militarización del trabajo ferroviario, la cual obedece sobre todo a que los trabajadores encargados de la reparación de las vías quedaban a merced de los revolucionarios. En este sentido, una nota periodística da cuenta de que la reparación de las vías al norte de Aguascalientes se dificultaba porque los rebeldes amenazaban a los trabajadores con fusilarlos si realizaban sus trabajos, y por lo mismo éstos decidían abandonar su trabajo.⁷³ A esto obedeció la formación de un grupo de operarios a los que se les proporcionaban instrucción y uniformes militares, para que cuando estuvieran trabajando y fueran atacados, pudieran responder y defenderse.⁷⁴ Las medidas tomadas por el gobierno de

⁶⁸ *El País*, 4 de mayo de 1913.

⁶⁹ *El País*, 14 febrero de 1914.

⁷⁰ *El Amigo de la Verdad*, 17 de febrero de 1914.

⁷¹ *El Imparcial*, 27 de febrero de 1914.

⁷² *El País*, 6 de marzo de 1914.

⁷³ *El País*, 10 de agosto de 1913.

⁷⁴ *El País*, 16 de junio de 1913.

Victoriano Huerta, infructuosas las más de las veces, tenían como fin frenar la destrucción ferroviaria, que se traducía en una grave situación de incomunicación y aislamiento de las principales ciudades. Cabe reiterar que en la Ciudad de México este tipo de problemas se multiplicaron debido a que casi todas las líneas ferroviarias convergían aquí: el Ferrocarril Central Mexicano, el Ferrocarril Nacional Mexicano, el Ferrocarril Interoceánico, el Ferrocarril Mexicano, el Ferrocarril de Hidalgo y Nordeste, y el Ferrocarril de México Cuernavaca y Pacífico.

A continuación cito algunos ejemplos que muestran la situación que se vivía en la capital del país. Durante meses, hasta finales de 1913, el diario *La Nación* publicó la siguiente nota:

“Ferrocarriles” “Interoceánico estación San Lázaro” “Tren a Puente de Ixtla, según itinerario sale 7:40 am y llega a Ozumba, en donde se tomará tren militar, que sale los martes y viernes (no hay seguridad absoluta en la salida de los trenes militares), pregúntese a los agentes de Compañía respecto a cambios en los horarios de estos trenes y también acerca de los servicios de coches pulman, etc.”⁷⁵

Esto indica que por el Ferrocarril Interoceánico, ramal que cruzaba tierras morelenses, era imposible realizar cualquier tráfico, ya fuera de pasajeros o de carga. Al igual que la capital, otras ciudades importantes estaban aisladas, como la ciudad de Puebla, pues volviendo al Ferrocarril Interoceánico, hubo días en que sólo pudo realizar el tráfico de Puebla a Izúcar de Matamoros y vice-

versa, y en algunas ocasiones logró llegar hasta Atencingo. Desde este punto los pasajeros tenían que abordar un tren militar, sobre todo en los días en que se intensificaron los combates entre el ejército federal huertista y el ejército zapatista. Durante estos años de intensa actividad revolucionaria, la red ferroviaria quedó totalmente desarticulada, ya que sólo funcionaban algunos tramos que estaban fuera del alcance de la violencia. Los nodos principales estaban desconectados y por lo tanto las principales ciudades del país se encontraban aisladas, a veces por la falta de combustible y en otras ocasiones por la destrucción de las vías, lo cual sucedió, de manera continua durante 1913 y 1914, tal como se publicaba en los diarios. Una nota de estas es la siguiente:

“Líneas férreas que están al servicio del público”. Aguascalientes a Zacatecas: San Luis Potosí a Río Verde. México a Veracruz, ramales Apizaco a Puebla, Santa Ana a Tlaxcala, Muñoz a Chignahuapan, San Andrés Chalchicomula, Esperanza a Xúchil y Puebla a Oaxaca; Oaxaca a Tlaco-lula, Oaxaca a San Juan Taviche, Oaxaca a Ejutla. México a Ozumba, Atlixco a Metepec, Metepec a Santa Catalina. “No corren trenes por falta de escoltas” de Morelia a Pátzcuaro, Monterrey a Saltillo, Monterrey a Laredo, Monterrey a Tampico, Monterrey a Reata y Monclova, Saltillo a Paredón, Irapuato a Guadalajara, Ocotlán a Atotonilco, Yurécuaro a Los Reyes, Pénjamo a Zacapu, Guadalajara a Manzanillo, Guadalajara a Ameca, La Vega a San Marcos, Orendáin a La Quemada. Tepic a Mazatlán y Culiacán. Nacional de Tehuantepec, Panamericano. Interrumpidas: Monterrey-Matamoros, Morelia-

⁷⁵ *La Nación*, 4 de agosto-25 de noviembre de 1913.

DAÑOS AL FERROCARRIL MÉXICO, CUERNAVACA Y PACÍFICO, 1913-1914

Año	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic
1913					Cajones, Morelos. El Parque, Morelos.					Puente de Ixtla, Morelos.	Ajusco, México.	Ajusco, México.
1914	Ajusco, México.*	Jiutepec, (mango) Morelos.				Tres Marías, Morelos.						

Uruapan, México-González, México-Cuatla. El 7 del Central llega a Aguascalientes, y el 5 a Zacatecas.⁷⁶

Conforme iba avanzando el ejército constitucionalista, la situación de la red ferroviaria era cada vez más precaria, las comunicaciones entre la capital del país y el resto de la República eran día a día más difíciles. Las principales troncales ferroviarias estaban destrozadas y las vías invadidas por los ejércitos rebeldes. La siguiente nota nos muestra la situación de la Ciudad de México:

“Informes del servicio de trenes” “trenes anulados el día de ayer” México y Balsas tren 10; México Aguascalientes tren 7; México González tren 31; México Tortugas tren 63; México Puebla tren 3; México Cuatla tren 23); México Veracruz tren 1; México Veracruz (Mexicano) tren 5; México Puebla (Interoceánico) tren 3. Lo cual quiere decir

que el servicio de pasajeros, en ese día en específico, estaba paralizado.⁷⁷

La destrucción de la red ferroviaria afectó todos los ámbitos de la vida cotidiana, no sólo lo relativo a la movilidad de las personas, sino también afectó el abasto y el comercio, entre otros aspectos. El testimonio del comerciante francés establecido en la ciudad de Guadalajara, Eugène Cuzin, nos muestra con total claridad las dificultades que tiene que sortear la población para salir de la ciudad o para regresar a ella, así como la imposibilidad para los comerciantes de surtir sus establecimientos y enviar sus mercancías. Varios pasajes de la obra de Cuzin exponen el aislamiento de la ciudad y sus habitantes, y asimismo deja entrever algunas posibilidades de comunicación, por ferrocarril, con el puerto de Veracruz, sobre la línea que en ese momento ya tenía reparada y controlada el ejército carrancista,⁷⁸

⁷⁶ *El País*, 17 de agosto de 1913.

⁷⁷ *El Imparcial*, 13 de mayo 1914.

⁷⁸ Eugène Cuzin, *Diario de un francés en México durante la Revolución, del 16 de noviembre de 1914 al 9 de julio de 1915*, trad. Silvia Pratt. México, Plan C editores / Herederos de Eugène Cuzin, 2008, pp. 65-193.

siguiendo la vía Irapuato-Tula-Pachuca-Puebla y con conexión al Ferrocarril Mexicano, que según el testimonio de Obregón eran las vías que tenía expeditas para la guerra contra los villistas en el centro y norte de la República.⁷⁹

Ferrocarriles Constitucionalistas

Hasta el momento, de lo que he dado cuenta en este artículo, es de la destrucción del tendido ferroviario y de la infraestructura para su funcionamiento por parte del Ejército Constitucionalista, aunque no hay que olvidar la contribución del Ejército Libertador del Sur; sin embargo, también habrá que señalar que otras facciones de los ejércitos rebeldes, sobre todo los que se levantaron en armas enarbolando la bandera del Plan de Guadalupe, desde los primeros días empezaron a llevar a cabo trabajos tendientes a reconstruir las vías, además de administrar y operar tramos ferroviarios

El primero de estos constitucionalistas es el general Francisco J. Mújica, quien en su testimonio del 20 de junio de 1913, apunta que ha terminado de reparar la vía hasta Río Bravo, y que ha puesto así en servicio de algunas líneas telegráficas en esa región. Un mes después señala que tiene funcionando la vía hasta Camargo, Tamaulipas, tramos correspondientes al Ferrocarril Nacional Mexicano.⁸⁰ Otro testimonio importante de las obras ferroviarias que los constitucionalistas realizaron en ese periodo es el libro *Ocho mil kilómetros en campaña*, del general Álvaro Obregón, en el que narra en varios pasajes que están reparando las vías y

puentes del Ferrocarril Sudpacífico de México, como cuando toma la ciudad de Culiacán en noviembre de 1913.⁸¹

Otros testimonios y notas periodísticas señalan que rebeldes al mando del general Pablo González explotan para sí mismos el tramo ferroviario que va de la estación González en Tamaulipas a Monterrey, Nuevo León, y que cobran pasaje e impuestos por mercancías. También operan el tramo de la estación Matamoros, Tamaulipas a la estación Ramones en Nuevo León.⁸²

Los diversos ejércitos revolucionarios (villistas, zapatistas, y constitucionalistas), en algún momento de la lucha se vieron en la necesidad de reconstruir las líneas férreas que cruzaban los territorios que tenían bajo su control, y de este modo lograron tomar el mando de algunos tramos de vía, e incluso operarlos para proseguir la guerra, aprovechando los trenes para el movimiento de sus tropas, la movilización de pertrechos militares, entre otros usos más. Estos trabajos incipientes de operación ferroviaria se contraponían a los que debía estar realizando la empresa FNM mediante sus distintas instancias administrativas: Junta Directiva, Comité Ejecutivo, etc.

Pero lo innegable es que la guerra había desarticulado la operación y administración de la empresa, y que la violencia había hecho que la compañía se encontrara casi acéfala, al grado que sus funcionarios no sabían a qué grupo revolucionario brindar las facilidades o entregarle la operación de la misma. Aunque desde el triunfo de los constitucionalistas, a principios de agosto de 1914, victoria formalizada en los Tratados

⁷⁹ Álvaro Obregón, *Ocho mil kilómetros en campaña*. México, Conaculta, 2008, t. II, p. 525.

⁸⁰ Francisco J. Mújica, *Estos mis apuntes*. México, Conaculta, 1997, pp. 75, 79.

⁸¹ Álvaro Obregón, *op. cit.*, t. I, pp. 263-280.

⁸² *El País*, 20 de febrero y 23 de marzo de 1914.

de Teoloyucan, hubo acercamientos de algunos representantes de FNM con Venustiano Carranza, encargado del poder ejecutivo de la Unión, de acuerdo al Plan de Guadalupe, estos representantes lograron llegar hasta Tlalnepantla, Estado de México, lugar donde en ese momento se encontraba establecido el Ejército Constitucionalista en su trayecto hacia la Ciudad de México. En dicha reunión, los constitucionalistas reconocieron las obligaciones contraídas por el gobierno federal con respecto a la empresa ferroviaria.⁸³

Todos los ejércitos revolucionarios tenían a los ferrocarriles en la mira, formaban parte de la estrategia militar, y para poder echar mano de ellos era necesario intervenir en su manejo. La División del Norte no era ajena a esta circunstancia, y durante los días posteriores a la caída de Huerta, cuando se estaba gestando el rompimiento definitivo entre Carranza y Francisco Villa, tal vez para prevenir la tormenta que se avecinaba, Villa realiza este nombramiento:

Margen superior izquierda: Cuerpo del Ejército del Norte, General en Jefe. En atención a la aptitud, honradez y demás circunstancias que en usted concurren, he tenido a bien nombrar a usted en despacho de hoy, gerente General de la División Ferrocarrilera del Norte, a fin de que desde luego tome posesión de ese puesto comenzando a desempeñar las funciones correspondientes. Lo comunico a usted para su conocimiento y fines consiguientes. Constitución y Reformas. Chihuahua, septiembre 17 de 1914. El general en jefe. Firmado. Francisco Villa. Al Señor teniente Coronel José D. Rodríguez.

El nombramiento lo reiteró al día siguiente con esta misiva:

Margen superior izquierda División del Norte. Correspondencia Particular. General en Jefe. Chihuahua, septiembre 18 de 1914. Señor teniente Coronel José D. Rodríguez, Presente: Muy señor mío y amigo: Al conferir a usted el nombramiento de Gerente General de los Ferrocarriles Constitucionalistas de la División Ferrocarrilera del Norte, lo hago con la seguridad de que usted sabrá imprimir en la marcha de los negocios un carácter de verdadera honradez y estricta justicia; contando desde luego, de mi parte, para obrar en esa forma con todo el apoyo que se haga necesario, asegurándole que cualquiera de las disposiciones dadas por usted serán enteramente de mi aprobación. De usted afectísimo atento amigo y seguro servidor. Firmado. Francisco Villa.⁸⁴

Durante estos días la División del Norte aún se encuentra bajo la sombra del Plan de Guadalupe y por ende del Ejército Constitucionalista, aunque es inminente el rompimiento de la alianza entre ellos.

Una vez que triunfa el Ejército Constitucionalista y Venustiano Carranza asume el poder ejecutivo en apego al Plan de Guadalupe, éste se ve obligado a convocar a una junta de los militares bajo su mando en la Ciudad de México, incluyendo a los de la División del Norte. La reunión es convocada para el 1 de octubre de ese año. Para evitar que los villistas se acerquen a la capital, se propone como punto de reunión un punto equidistante de las posiciones de ambos

⁸³ AH-Cedif/CNPCF/FFNM/SJD, núm. 1001, *Incautación y devolución de los Ferrocarriles Nacionales de México*, leg. núm. 1, *Incautación y devolución*, 1909-1915, 19 de agosto de 1914.

⁸⁴ AH-Cedif/CNPCF/FFNM/SJD, núm. 1001, *Incautación y devolución de los Ferrocarriles Nacionales de México*, leg. núm. 1, *Incautación y devolución*, 1909-1915, 17, 18 de septiembre de 1914.

bandos y se elige la ciudad de Aguascalientes, lugar donde deberá continuar sesionando la Convención. Una vez establecidos allí, se incorporan los villistas, e invitan a los zapatistas a sumarse a las deliberaciones. Se declaran soberanos, le quitan el poder a Carranza y nombran a Eulalio Gutiérrez como encargado del poder ejecutivo. Estableciéndose de esta forma la Soberana Convención de Aguascalientes.

De todas las acciones y decisiones de gobierno del presidente Eulalio Gutiérrez, una concierne a los ferrocarriles: en noviembre de 1914 nombra como gerente general interino de los Ferrocarriles Constitucionalistas, por parte de los convencionistas, a José D. Rodríguez, nombramiento realizado con la anuencia de Francisco Villa.⁸⁵ Este nombramiento y algunos otros que se realizan durante los días y meses siguientes, constituyen la toma de las riendas de los ferrocarriles de manera parcial, pues el control y la posesión de la empresa, continúa en manos de FNM. Como ya lo he señalado antes, las líneas estaban destruidas, el tráfico semiparalizado, las principales ciudades aisladas, por lo que la administración y operación ferroviarias se reducía a algunos tramos regionales que los ejércitos podían controlar.

Hacia finales del año de 1914 y comienzos del siguiente, cuando los convencionistas se trasladan a la Ciudad de México, los carrancistas establecen su gobierno en el puerto de Veracruz para reorganizar sus fuerzas, planear las estrategias militares antes de emprender la guerra contra Villa, en el centro y norte del país, y contra Zapata en el sur.

Para librar las batallas que estaban ya en el horizonte del carrancismo, el ferrocarril era de capital importancia para mover las tropas y trasladar los pertrechos militares: armamento, municiones, víveres, entre otros.

El 4 de diciembre de 1914 es un día crucial para el movimiento armado popular, y para los ferrocarriles en particular, ya que en esa fecha se reúnen en Xochimilco los generales Francisco Villa y Emiliano Zapata, y sus respectivos contingentes, y firman el Pacto de Xochimilco que implica la alianza de los ejércitos populares para continuar su lucha contra Carranza, dos días antes de arribar a la Ciudad de México e instalarse en el Palacio Nacional del Gobierno de la Convención.⁸⁶

Mientras tanto, en Veracruz el gobierno encabezado por Venustiano Carranza emitía el decreto para la formación de los Ferrocarriles Constitucionalistas, después de que el ingeniero Pani, nombrado miembro de la Junta Directiva de FNM, se diera cuenta de que no existía un sustento legal para la incautación que dio origen a los Ferrocarriles Constitucionalistas, aunque años después, en 1919, reconocerán como fecha efectiva de la incautación el 14 de agosto de 1914, día en que tomaron las oficinas generales y otras dependencias de FNM en la Ciudad de México:

Margen inferior izquierda: sello que dice: República Mexicana, Ejército Constitucionalista, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

⁸⁵ *Ibid.*, 8 de noviembre de 1914.

⁸⁶ Pedro Salmerón, 1915: *México en Guerra*. México, Editorial Planeta Mexicana, 2015; Luis Fernando Amaya C., *La soberana convención revolucionaria: 1914-1916*. México, Gobierno del estado de Aguascalientes, 1989; Berta Ulloa, "La revolución escindida", en *Historia de la Revolución mexicana. 1914-1917*, t. iv. México, El Colegio de México, 1979.

El C. Primer Jefe del Ejército Constitucionalista, Encargado del Poder Ejecutivo, se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

“Venustiano Carranza, Primer Jefe del Ejército Constitucionalista, Encargado del Poder Ejecutivo de la Unión, en virtud de las facultades extraordinarias de que me hallo investido conforme al Plan de Guadalupe, y con fundamento en lo dispuesto por el artículo 145, fracción x de la Ley de Ferrocarriles fecha 29 de abril de 1899.

Considerando: que las necesidades de la actual campaña y de los servicios públicos exigen imperiosamente que esta Primera Jefatura asuma la dirección, manejo y administración de todas las líneas ferroviarias, estaciones de tránsito, estaciones terminales y sus dependencias, y de las líneas telegráficas y telefónicas situadas en la región dominada por el gobierno Constitucionalista, he tenido a bien decretar lo siguiente:

Decreto.

Artículo Único. - El Gobierno Constitucionalista se hace cargo desde esta fecha de la dirección, manejo y administración de todas las líneas ferrocarrileras, sus estaciones de tránsito, estaciones terminales y otras dependencias, ya pertenezcan a aquellas o cualesquiera otras empresas relacionadas con las mismas, así como de todas las líneas telegráficas, telefónicas y demás vías de comunicación, cualquiera que sea su naturaleza, situadas en territorio dominado por este mismo Gobierno.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule, y se le dé el debido cumplimiento.

Constitución y Reformas. Dado en Veracruz a cuatro de diciembre de 1914, El P. J., del E. C., encargado del E., de la Nación. Firmado Venustiano Carranza.⁸⁷

Con este decreto el constitucionalismo tomó las riendas de los ferrocarriles que comunicaban al centro del país con el puerto de Veracruz, el Ferrocarril Mexicano, el Ferrocarril Interoceánico, vías que pasaban por el altiplano hidalguense tlaxcalteco, Puebla (Oriental), Veracruz (Xalapa), y partes de la red que tenía como nodo la estación de Pachuca. Cabe señalar que las vías que salían de esta ciudad eran vitales, pues con ellas era posible la conexión con las vías de los ferrocarriles del norte del país, el Ferrocarril Central y el Ferrocarril Nacional.

Si tomamos en cuenta que la toma del control de los ferrocarriles por parte de los constitucionalistas se hace efectiva desde el momento en que derrotan al ejército federal huertista, entonces es en ese momento cuando las necesidades de la guerra los obligan a mantener las vías en buenas condiciones, tanto para la guerra como para el transporte de pasajeros. Es así que, desde esos días Álvaro Obregón, jefe de las operaciones militares del constitucionalismo, tiene como tarea prioritaria la reparación de las vías, y así lo deja asentado en su obra.⁸⁸

Cuando el 13 de agosto de 1914 triunfa el ejército constitucionalista, las vías estaban destrozadas y la incomunicación era total. Sólo circulaban trenes militares en algunos tramos y a partir de ese momento una de las tareas primordiales será tomar el control de los ferrocarriles, objetivo que se lo-

⁸⁷ AH-Cedif/CNPCF/FFNM/SJD, núm. 1001, *Incautación y devolución de los Ferrocarriles Nacionales de México*, leg. núm. 1, *Incautación y devolución*, 1914-192, 4 de diciembre de 1914.

⁸⁸ Álvaro Obregón, *op cit.*, t. I, pp. 263-280 y 348-471, y t. II, pp. 475-508.

gra con la incautación. Sólo de este modo se podía comenzar la reparación de las vías y el restablecimiento del tráfico, tanto de pasajeros como de carga, en las zonas controladas por el ejército carrancista. El resta-

blecimiento de la red ferroviaria se hará de manera paulatina a lo largo de los siguientes años, posteriores a 1915, a medida que el carrancismo va tomando el control político y militar del país. **MF**



Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, P-Cedif/CNPPCF/SC.

Santiago Cardozo. Jubilado de la Dirección General de Ferrocarriles, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

La entrevista que se presenta forma parte del Archivo de la Palabra "Jesús García Corona", que hasta el momento cuenta con cerca de cien entrevistas levantadas a trabajadores jubilados y en activo de las Ciudad de México, Puebla, Apizaco, Tlaxcala y Oriental, así como a migrantes que hacen uso del ferrocarril. Esta entrevista la realizó Patricio Juárez, jefe de Departamento de Archivo Histórico del Cedit al señor Santiago Cardozo, ferrocarrilero jubilado, el 1 de julio de 2012.

PJ: ¿Dónde nació usted y en qué año?

SC: En el Distrito Federal, en 1927. Festejo 85 años ahorita.

PJ: ¿Dónde pasó sus primeros días, allí siempre, en el D. F.?

SC: Sí, en la Ciudad de México.

PJ: ¿En qué parte?

SC: Cuando yo nací me llevaron a la colonia Santa María, hasta que llegó mi hermano, el segundo. Nada más fuimos dos hermanos, allí nos criamos.

PJ: ¿Quiénes fueron sus padres?

SC: El señor Santiago Cardozo y mi mamá era Mercedes Contreras de Cardozo.

PJ: ¿Dice usted que tiene otro hermano?

SC: Sí, pero él está dedicado a otros menesteres, nunca fue profesionista, ni nada. Él se dedicó más bien a las cuestiones de caballos, de caballos de carrera. En eso hizo su vida.

PJ: ¿Dónde estudió usted la primaria?

SC: Allí me la pone usted difícil. Nosotros tuvimos un poquito difícil la vida (presenta a sus familiares. Mi hijo Francisco y mi nieto Felipe). La primaria, ahora sí que me la puso difícil.

PJ: ¿Dónde estudió la secundaria?

SC: En la Cristóbal Colón, mi papá era camionero, vendió tortons, autobuses al colegio, su distribución y cosas así, pero hace ya muchísimos años. Nosotros vivíamos en la calle de Magdalena, en la colonia del Valle, allá en la Ciudad de México. Era una casa, nos acomodábamos muy bien ahí. Estuvimos creciendo: yo estudié en la Facultad de Ingeniería, allí fue donde me recibí de ingeniero. Me especialicé desde el principio en las cuestiones ferroviarias, por lo que me mandaron al Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico. Allí vivimos bastante tiempo, yo era el comisionado de Vías Generales de Comunicación en el Ferrocarril, pues con ciertos riesgos, allá nació el tercer hijo mío, después de tres o cuatro años nos regresamos ya para México.

PJ: ¿Cuándo se casó usted?

SC: Me casé el 27 de abril, me acuerdo porque fue el día de mi cumpleaños, de 1953. Tuvimos cuatro hijitos mi esposa y yo. Tenía 25 años y ella tenía 20 años. Ella recién que murió hace dos meses y medio.

PJ: ¿Cuántos hijos tiene usted?

SC: Tres hijos: Santiago, Francisco, Leonardo, que nació en Chihuahua, y mi hija que ya nació aquí en México. Todos ellos viven, gracias a Dios. La que murió hace poco tiempo fue mi esposa. El 11 de mayo.

PJ: ¿Entonces desde antes de que saliera usted de la Facultad ya empezó a trabajar en los ferrocarriles?

SC: Ya siendo ingeniero, mi especialidad fueron ferrocarriles, fui como inspector de Vías Generales de Comunicación, me mandaron a Chihuahua, allí inspeccioné el Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico.

PJ: ¿En la reconstrucción?

SC: Pues ya en todo.

PJ: ¿Ya estaba funcionando?

SC: Ya estaba funcionando. Fue muy interesante. Ha de haber sido allá por 1957. Nos fuimos con los dos hijos menores.

PJ: ¿Se fueron a vivir a Chihuahua?

SC: Sí, a Chihuahua. Allí nació mi hijo Leonardo, ya luego nos regresamos para acá, y aquí nació mi hija, que fue veterinaria. Mis hijos fueron también ingenieros, pero en otras cosas, otras especialidades.

PJ: ¿Después de que regresa usted a la Ciudad de México, en qué área estuvo trabajando?

SC: En ferrocarriles. Inclusive pedí una beca para ir estudiar a Francia, en Ferrocarriles

(su hijo precisa: él estuvo seis meses en Francia, en 1960. Y luego en 1968 volvió a regresar, y estuvo otros seis meses en Francia). Dos veces en Francia. Después regresé muchas veces a Francia, pues los ferrocarriles franceses son muy buenos realmente, los ferrocarriles allí son excelentes.

PJ: ¿Habrán algunas cosas o algunos conocimientos que se haya aplicado acá, en México, de la experiencia que tuvo en Francia?

SC: Sí, cómo no, claro que sí, en el tendido de vías, el tipo de fijación, la longitud de los rieles, los rieles soldados, y cosas de este tipo, y que se decidían en las juntas que se hacían cuando se terminaba la construcción del riel y se tenía que hacer una junta allí y se reforzaba, todo eso lo aprendí allá. -¿Tú especialidad cuál fue papá? Vía.

PJ: ¿En el área que usted estaba tenía que recorrer todo el país?

SC: Allí en el Chihuahua al Pacífico. Llegaba por ejemplo hasta Ojinaga.

PJ: Y cuándo estuvo en México igual, ¿salía frecuentemente?

SC: Básicamente mi función fue ésta, siempre en la cuestión ferroviaria y sobre todo en vía.

PJ: ¿Y para eso no tenía que desplazar a su familia?

SC: No, algunas veces sí, pero otras veces no, solamente cuando fuimos a Chihuahua (comenta su hijo: Nos fuimos todos, pero ya en la Ciudad de México fue raro, ya no salíamos muy seguido). Cuando estábamos en Chihuahua íbamos a El Paso y entonces nos pedían o a mi señora les pedía una fotografía de mis hijos, en ese momento nada más eran Santiago y Francisco, que fueron

los primeros, y ya el tercero que nació en Chihuahua, en el Sanatorio Palmar.

PJ: ¿En esta especialidad cuánta gente dependía de usted?

SC: Mucha gente, a mí me dieron un proyecto muy importante, por parte del subsecretario de entonces, que era el ingeniero Barberena, y me comisionó a que me hiciera cargo de una terminal muy importante, para hacer una terminal de carga y que se la había dado a contrato a un señor que tenía mucho dinero, y no otra cosa. Fue entonces que el ingeniero Barberena me consideró como el director técnico del proyecto, y después gente de Ferrocarriles para diferentes áreas del mismo, y no nada más eso sino que ese señor se gastó realmente mucho dinero, porque tenía dinero (le pregunta a su hijo: ¿Cómo se llamaba?). En este momento no me acuerdo de su nombre (comenta su hijo: Mi papá fue escalando dentro de los ferrocarriles desde el nivel de la parte de vía dentro de la Secretaría de Comunicaciones, y llegó a tener el puesto de subdirector general de ferrocarriles, eso fue en la época de Echeverría, fue en el periodo de Echeverría cuando fuiste subdirector general de Ferrocarriles, pero desde los sesentas estuvo como jefe del Departamento de Programas, primero en la parte de vías, luego jefe del Departamento de Programas, y en la época del licenciado Echeverría fue cuando lo nombraron subdirector general de Ferrocarriles. Entonces en esa época ya tenía a su cargo a todo el personal de ferrocarriles dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La verdad es que no sé cuántos eran, pero era a nivel nacional).

PJ: ¿Dónde estaba la subterminal que usted dirigía?

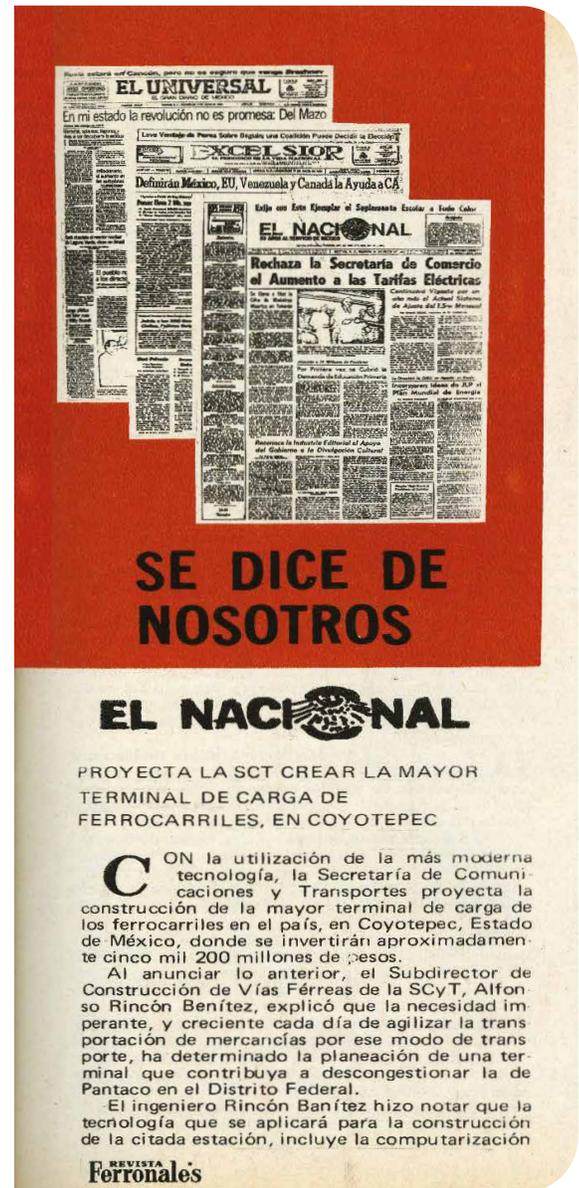


Imagen tomada de *Revista Ferronales*, t. LXVII, núm. 7, julio 1981, p. 19.

SC: La persona que nos dio, el que tenía el contrato y que nos llamó y del que fui subdirector técnico, desde luego tenía mucho dinero, él era en aquel entonces dueño de Mexicana de Aviación, el ingeniero Ballesteros se llamaba, nos mandó a Estados Unidos. El grupo que teníamos allí, a mí por parte de la SCT y a gente de ferrocarriles en determinadas áreas, teníamos en todas las áreas, gente de transportes, de patios de todas las áreas y terminales, entonces se hizo un es-

tudio muy detallado de a dónde podríamos ir a trabajar para producir ese programa, entonces fuimos a la Universidad de Stanford, allá fuimos a caer, cuando se terminó el estudio, a todos los que estábamos allí, firmaron por ejemplo, aquí están todos, esto no los dieron, ya que tiene su índice, introducción, un análisis cualitativo de todos los tipos de configuración de patios, introducción y sumario, examen de la configuración del patio y análisis de conflictos. Todo sobre los principales problemas que se te podían presentar en un patio, después la metodología para desarrollar, los cruces de trenes y la forma en que los estaban manejando; es decir esto es una cosa muy completa, análisis de conflictos, selección de alternativas de diseño y capacidad de análisis de seleccionar un diseño de una llave y esto fue hecho en 1985, yo le digo que ahorita tengo 85 años (su hijo comenta: Físicamente ¿dónde se iba a localizar?). Bueno, se iba a llamar el Patio de Coyotepec, ese iba a ser el Patio de Coyotepec, salir de la Ciudad de México y allí iba a ser. Yo había enviado ese proyecto, inclusive creo que ya les llegó aquí a ustedes y a la señora directora, ya le llegó así como esto tiene toda la explicación de cómo se trabajó y que problemas se tuvieron en ese proyecto. Aquí, los americanos son muy dados a hacer el nombramiento de las personas que participan, aquí está el patio y todo eso ya se ha mandado inicialmente. Hay una selección, por ejemplo el diseño de una sola llave en lugar de varias llaves, aquí está un sumario ejecutivo para recomendaciones.

PJ: ¿Este proyecto se llegó a realizar?

SC: No. Nunca se llegó a realizar, y eso puede decir con toda franqueza, porque cuando regresamos nosotros de hacer el estudio, nosotros habíamos estado en la Universidad

de Stanford, haciendo todos los movimientos que se tenían que hacer y diferentes versiones y en fin, de allí fue que salió esto, y a mí me regalaron el primer ejemplar de esto. Me mandaron aquí cuando nosotros hicimos exposición de lo que habíamos hecho y nos mandaron a la porra (risas).

PJ: ¿Ferrocarriles no retomó el proyecto?

SC: El señor Ballesteros fue el que lo presentó y allí mismo el subsecretario al que nosotros deberíamos y queríamos mostrar eso y que no tenía ninguna cosa mal hecha, pues sí nosotros consideramos que no estaba mal hecha. Y nos dijeron que estaba equivocado, que eso estaba mal y nos mandaron a calacas, como se dice vulgarmente. Nos quedamos con cien ejemplares de estos, cien ejemplares de estos nos quedamos. Se enviaron para acá y desaparecieron.

PJ: En el Museo de Ferrocarriles jamás los volví a ver.

SC: Se llamaba Fernando de Garay el subsecretario que nos dijo: ustedes no tomaron ni siquiera la cantidad de carga que se está manejando y qué tipo de carga estaban manejando. Ok, ya vamos a dejarlo por la paz y hasta luego, y así fue, y nosotros nos quedamos así, esto fue en 1985. El autor, que fue un norteamericano, él estaba haciendo la presentación y yo hacía las traducciones. Estaban el señor Ballesteros, él estaba allí, ahora sí que nos echaron fuera de una manera muy difícil, porque nos dijeron que esto no estaba bien. No tomaron las cargas como se deben tomar. ¡Oiga! pero si eso fue lo primero que hicimos. No importa esto no sirve para nada. Lamentablemente así fue.

PJ: ¿Después de eso usted siguió trabajando en ferrocarriles, para SCT?

SC: Sí. Con esa experiencia, porque el señor Ballesteros dijo: ¡Vamos a esperarnos un año para ver si cambian de parecer estos señores, usted puede seguir con sus sueldos, no hay problema, y durante un año vamos a hacer lo necesario para que esto se apruebe. Pero al final de ese año me dijo: Usted ya no va a ser necesario, porque no hicieron ninguna modificación, así que el proyecto es de usted y me lo dio. Entonces yo quedé así, con un regalo del señor Ballesteros, que me ha dado el proyecto a mí, y pues quedé muy indignado de ese proyecto, porque el señor Ballesteros se había portado con nosotros de una forma increíblemente buena, porque nos mandó a todo el grupo a un montón de patios de ferrocarril a que revisáramos los patios de ferrocarril, a todo el grupo, no nada más a unos cuántos, a todo el grupo que habíamos ido. Y yo por parte de la SCT, como director técnico del proyecto, y a todos los demás que venían de ferrocarriles. Hay algunos que hacían cabeza y son los que iban por todos lados a pasearse y a conocer los ferrocarriles de otras partes y todas las formas que habían tenido para mover sus trenes y sus carros o su carga.

PJ: *¿Esta subterminal sería una alternativa a lo que es Pantaco?*

SC: Sí

PJ: *¿Para descentralizar, supongo, la Ciudad de México?*

SC: Sí

PJ: *¿Pero las autoridades de Ferrocarriles dijeron no?*

SC: No, nada.

PJ: *¿Le quedaban algunos antes de la privatización?*

SC: Eso acabó de darle a que se hiciera un trabajo debido, y se hiciera el patio no nada más vamos a pensarlo no, no. Fue una cosa muy desagradable, para todas las personas que participamos en él, no nada más nosotros, lo que habíamos estado trabajando en la parte técnica del proyecto. Es decir, todos los que estaban aquí, que están aquí y firmados, este fue el primer documento que salió por parte de Stanford para hacer el proyecto.

PJ: *¿Se acuerda usted de algunos funcionarios de FNM que se hayan opuesto a ese proyecto?*

SC: Pues no recuerdo que haya habido alguno. No recuerdo sus nombres. Les he mandado aquí muchos documentos de trabajo, inclusive les voy a dejar este documento para que ustedes lo terminen, aquí no dicen lo que estaban haciendo. Por ejemplo, Vicente Ortega era un técnico muy bueno, ingeniero también, Roberto Castellanos también en cuestiones de comunicaciones (su hijo comenta: El equipo que integraron venían tanto de SCT como de FNM).

Como yo venía de la SCT, entonces de alguna forma había un apoyo de ferrocarriles. Además, tenía una autoridad y había que usarla. Cuando estaba en Stanford y si no se trabajaba ibas para afuera, hubo casos muy penosos, muy penosos realmente, y pues ni modo, hubo que decirles esto no se hace así y para afuera. Era increíble.

PJ: *¿Pero volviendo a eso, en la reunión que ustedes tuvieron con las autoridades la única explicación cuál fue?*

SC: Un subsecretario dijo: esto no sirve.

PJ: *¿Y sanseacabó?*

SC: Se acabó. Y todavía el señor Balleste-

ros dijo: Nos esperamos un año a ver si cambian de opinión, y al año me dijo: ¡Ingeniero!, primero me dijo, a todos los demás les voy a seguir pagando sus sueldos. Y estaban pagando unos sueldos muy buenos, muy buenos realmente, que ganaban mucho más que lo que les pagaban a algunos en la Secretaría o lo que les pagaban en Ferrocarriles. Y después de un año me dijo: Lo siento mucho pero esto ya no se pudo solucionar, se trajeron a expertos americanos, trajeron al doctor Wong, que era un excelente ingeniero en cuestiones de ferrocarriles, y a gente de ellos, y entre ellos muy especialmente dos muchachas, muchachas ingenieras, ellas hacían un trabajo muy bonito, muy interesante, esta es la parte que creo fue la más interesante de lo que fue ese proyecto, y lo que fue una metida de pata del ferrocarril, del subsecretario por cuestiones políticas. Porque nosotros nunca supimos por qué dijeron que no, porque lo que estaba argumentando el entonces subsecretario no tenía validez, no tenía validez, porque nosotros habíamos súper checado eso, y decimos que eso era una cuestión de las cargas, que eso se tenía que modificar, y la verdad quién sabe que más nos dijo de que se tenía que modificar el valor de las cargas, porque no correspondía con lo que planteábamos. Pero eso era falso, porque eso fue lo primero que se vio, lo primero que se vio fue qué era lo que se movía en los patios en aquel entonces.

PJ: ¿Cuándo se jubiló usted?

SC: Pues ya con eso, muy rápido.

PJ: ¿Pero todavía siguió trabajando?

SC: Sí claro que sí, pero entonces me fui al Instituto Mexicano del Transporte (su hijo comenta: Acuérdate que te fuiste con el proyecto de reconstrucción de Tlatelolco). Ah

sí, sí, es lo que iba a decir. Cuando me sacaron entonces me fui a Tlatelolco, estuve a cargo de la revisión de los edificios que se habían caído y todo eso. Lo de Tlatelolco fue terrible, fue terrible lo de los edificios que se cayeron, y personalmente los revisé: uno por uno de los que se habían caído, y fui el que dije éste se debe demoler y éste no se debe de demoler, éste sí y este no y así. Tlatelolco fue terrible.

PJ: ¿Cómo fue, como comisionado o por fuera?

SC: Por fuera entré a Tlatelolco. Me llamé inmediatamente la atención eso porque fue terrible, no puedo decir otra cosa, y estuve trabajando mucho tiempo y de una forma muy riesgosa. Porque los edificios que estaban dañados se demolieron. Uno que fue donde estuvieron los parientes del cantante (pregunta a su hijo: ¿cómo se llama?) Plácido Domingo, allí estaban esos se cayeron solos. Y había de diferentes alturas.

PJ: ¿En Tlatelolco, en este trabajo, de dónde dependía usted?

SC: Dependía de las autoridades que estaban revisando Tlatelolco. Ese fue ya un trabajo mío, autónomo, digamos. Tenía a mi cargo gente que se metía a revisar los sótanos y veía que estaban inundados y cosas así por el estilo, y se definió cuáles eran los edificios que se debían demoler, esa era mi responsabilidad.

PJ: ¿De estos dos trabajos, principalmente, tendría usted documentación fotos o algo por el estilo?

SC: (Su hijo comenta: Mi papá entró a los Ferrocarriles... ¿cuándo entraste papá?, creo que en 1956. Entonces estuvo sesentas, sesentas y hasta 1986 fue que estuviste más o

menos. En esa época mi papá conoció todo lo que fue ferrocarriles por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que eran los que supervisaban a los ferrocarriles mexicanos, y de esa época mi papá conoció a muchísima gente tanto de los nacionales como de la Secretaría, y tanto de las autoridades de los Nacionales de México, y del que más me acuerdo fue don Luis Gómez Z., que hizo cierta amistad con él. Viajaron juntos a Latinoamérica. Mi papá también estuvo en la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles, representando a México, y sí conoció a mucha gente de ferrocarriles de toda Latinoamérica. Entonces en estos 25 a 30 años que estuvo, conoció mucho lo que es ferrocarriles y de allí sí tiene fotografías y debe tener anécdotas y un montón de cosas que podría él platicar con ustedes).

Sí, era la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles, y también me mandó el ingeniero Barberena, y la presentación que tuvimos, pues yo en lo particular fue sobre la organización de la información de los ferrocarriles, cómo se debía dar y se llevaron dos libros, ahorita no recuerdo cuáles, y se leyeron en la ALAF, eso fue lo que se siguió en ALAF, esa forma de hacer los reportes fue la que se dio, y a mí fue una situación que me dio mucho gusto, porque para mí era un orgullo haber representado en una asociación como es ALAF, pues una cosa nueva, novedosa totalmente, y después se siguió con todo eso, y no nada más fui una vez, fui varias veces. (Su hijo comenta que participó en varios congresos). Participé en varios congresos, se hacían cada determinado tiempo, inclusive aquí en México, cuando estaba López Portillo, y yo le estoy enseñando unos planos de toda la terminal, haciendo la explicación de todo lo que era eso con gente del ferrocarril, allí sí estaba don Luis y otras personas.

PJ: *¿Volviendo a lo de su familia, alguno de sus hijos se dedicó también a ferrocarriles?*

SC: Nadie, por ejemplo mi hijo Santiago se fue a San Luis Potosí, allí ha vivido toda su vida. Francisco (presente en la charla), se vino aquí y es ingeniero también, y trabaja en (él comenta: en el sector financiero) del banco Santander, allí trabaja. Leonardo se dedicó a otras cosas, también está viviendo allá en Querétaro, mi otro hijo está aquí en México. Santiago nos pidió que le lleváramos, mi esposa y yo un coche, no sé hasta dónde, y no quedó satisfecho y se regresó a San Luis y allí ha vivido toda su vida. (Su hijo comenta: Luego mi papá algunos años posteriores a 1985 se fue a trabajar al Instituto Mexicano del Transporte, allí en Querétaro, ¿cuándo entraste a trabajar allí, papá?). Cuando el sismo yo veía que había otros intereses, por ejemplo allí durante el trabajo que hacía en el IMT; veía que había algunos ingenieros hacían estudios para ver la verticalidad de los edificios, y a mí me llamó mucho la atención, entonces me di cuenta de que podría ir a trabajar con esos ingenieros, que supe que se iban a ir, iban a venir aquí a Querétaro, y allí poner un Instituto Mexicano del Transporte, y me acerqué a uno de ellos para ver si tenía cualidades para hacer un trabajo como el que se hacía allí. Entonces me fui al Instituto y me dieron un puesto de investigación y me quedé con todos los documentos de la Terminal Ferroviaria de Coyotepec, y me dije, conozco esos documentos no hay problema, porque el señor Ballesteros me los dio a mí, y entonces cuando supe que ya se iban a venir para acá para Querétaro, el IMT, pues me apunté para trabajar allí.

Al principio estuve dentro del Instituto, pero después, por cuestiones de tipo administrativo, porque desconfié mucho de los

administradores del Instituto, entonces el Instituto era muy pequeñito, tenía varias líneas de investigación y por eso tuve que salir del Instituto. (Su hijo le pregunta. ¿Estuviste como cuatro años?). Pues estuve como tres o cuatro años. Pues los administrativos dijeron, “este señor que no puede seguir”. Sí, porque me opuse a que se le diera tanto peso al administrador, sí tenía su valor y toda la cosa. Yo me quejé en una junta porque se hacían juntas en el Instituto prácticamente una vez al mes, una junta en la que estaba el director y los que estaban trabajando allí, y me quejé, pero muy fuerte contra los administradores, y claro vinieron las represalias y tuve que salir. Yo, mi vida ha sido hacer lo que se debe hacer. No me voy a dejar de estos señores, no, y me sacaron, me sacaron del Instituto, y entonces me fui a trabajar por mi lado.

PJ: ¿Ahora a qué se dedica?

SC: Pues que puedo decir... que vivo de mis rentas (risas). Vivir mi vida como jubilado.

PJ: ¿Por parte de la SCT?

SC: De parte de SCT por un lado y por parte del Instituto Mexicano del Transporte. Allí hay un sanatorio, hay dos sanatorios muy importantes, uno que es por parte de medicina general, y otro es por parte de la Secretaría, y allí le dan a uno una cierta jubilación, cuánto es, le puedo decir, aquí traigo el papelito, pero son en un lado me dan 2500 pesos y por el otro lado me dan 3800, eso es lo que percibo de jubilación mensual. Ahorita desde mayo no recibo ninguno por equis circunstancias, que no hay una justificación, que sepan estos señores del Instituto, no lo saben, porque son sumamente minuciosos, y ahora últimamente se han puesto todavía más para dar estas justificaciones, es un lío.

Le comento que nos revisan hasta el último documento para ver si nos dan o no los servicios. Sí hasta el último documento. (Su hijo comenta que estuvo trabajando con el doctor x y le pregunta si de eso se acuerda). Como asesor externo en algunos proyectos de ferrocarriles, pero fueron pocos. Se trataba de una empresa reconocida en todo lo que es transportes, igual que carreteras y algo de ferrocarriles. A mí me mandaron mucho a Veracruz, para ver toda la parte ferroviaria que tiene allá en Veracruz; entonces iba, hacía mis observaciones y venía a informar aquí a los ingenieros. Ésa fue otra de mis actuaciones, podríamos decir.

PJ: ¿No se ha acercado ahora a los nuevos concesionarios, las nuevas empresas, para alguna asesoría?

SC: Yo nada más le voy a decir una cosa: los ferrocarriles americanos que se quedaron operando los Ferrocarriles Nacionales de México no presentan ningún dato estadístico, ninguno, porque tengo amigos que están en el IMT y saben que no les dan la información, entonces ellos no dicen nada sobre cuestiones ferroviarias. (Le comento: está todo cerrado hacia la demás gente). Porque los americanos se niegan a dar la información, un dato. Yo de eso me enteré hace poco tiempo, pero no dan ni un solo dato, lo que yo creo que es una vergüenza de los americanos que tienen ahora los ferrocarriles, un resumen de lo que ellos están moviendo, por qué no. (Le comento: es un problema que no haya un ente regulador de los ferrocarriles) Ya no hay un ente regulador, que eso le quedaría al gobierno, y exigirles. Les entregaron todo y hacen y deshacen, ahora están haciendo una propaganda, creo que por cuestiones políticas de que van a hacer otro ferrocarril, que van

a venir los japoneses a hacerlo, ya tienen 1200 millones de dólares para hacerlo, pero eso no es cierto, quién se va gastar todo eso, en primer lugar, los mismos americanos no lo permitirían, es una competencia. Lo he dicho porque mucha gente sabe que tengo conocimientos sobre ferrocarriles y me preguntan: ¡Qué pasó con eso que dicen que van a venir, que esto y lo otro, yo les digo que no es cierto, es pura demagogia! Yo nada más me pregunto si los americanos van a permitir que haya una línea que dé servicio cuando están ellos. Aquí, como yo me quedé, no con mucho, con todo lo de ferrocarriles, con lo de la Terminal de Coyotepec, yo mandaba aquí muchos datos, muchos datos.

PJ: *¿Ingeniero Cardozo, habría forma de que lo visitáramos a usted en su casa, para que nos fuera platicando con algunos documentos, en alguna otra ocasión?*

SC: Ya casi no tengo documentos, porque todo los he mandado para acá. Antes había aquí un director, Sergio Ortiz Hernán, lo conozco muy bien, de tres libros que escribió, uno estaba un poco incompleto, pero además éramos muy cuates. Lo conozco muy bien.

El ingeniero pregunta por Sergio. Le comento que él es asesor del Cedif, entonces comenta: Pues un día pregúntele por mí. Es a todo dar. Le comento que el Cedif tiene una revista digital sobre ferrocarriles y toda la temática ferroviaria que al principio Sergio Ortiz Hernán estaba muy involucrado en ello, pero que por cuestiones de salud ahora recurríamos menos a él, pero él nos está asesorando al respecto. El ingeniero señala: Pues que se vaya a Querétaro (risas), allí se vive a todo dar, a nosotros nos ha ido muy bien, allá se va a encontrar con amigos, el primer libro que escribió él lo tengo, pero los otros dos no los tengo. **MF**

De rieles y palabras⁸⁹

Jaime Muñoz Vargas

En memoria de Ramón Muñoz Macías,
tío que mucho supo de caminos.

Acabamos de golpe: su domicilio estaba contiguo a la estación de los ferrocarriles, y, ¿qué noviazgo puede ser duradero, entre campanadas centrífugas y silbatos febriles?

Ramón López Velarde
"No me condenes"

Algo extraño ocurrió cuando pretendía a Yolanda, la hija del ferrocarrilero. De aquella aspiración por hacerla mi novia sobreviven una cicatriz en el abdomen y varios moretones en el recuerdo, aunque sería ingrato si no reconozco que fue un instante donde la felicidad del enamoramiento ingenuo, casi adolescente, se mezcló con mis primeras incursiones en la narrativa seria. Para entonces ya era buen lector de pura poesía, y era lógico que sin orientación y sin experiencia me iba a hundir en muchas narraciones de tercera calidad, prescindibles. Por eso el contacto con Rosales, mi maestro de literatura en la prepa, fue una revelación que me sacó del pozo y me dio simultáneamente la difícil cercanía de Yolanda y el contacto con algunos verdaderos escritores.

La conocí en la escuela, y desde que se atravesó en mi vida supe que para alcanzarla

me debía mover con astucia. Era sin duda la más bonita de la prepa y esa lamentable realidad provocaba que muchos cocodrilos anduvieran tras sus huesos, así que me puse en acción con lo único que podía usar para seducirla: la literatura. Yo era ingenuo, creía aun que las letras tenían capacidad para asombrar a las mujeres, y le escribí un sentido poema donde exaltaba su belleza con versos trasnochados, totalmente melosos. Le di la cartita en un pasillo de la escuela —no sé de dónde saqué agallas para emprender esa cursilería— y contra mi inmediata sensación de ridículo y fracaso, Yolanda tomó su teléfono, marcó el número que le anoté al final del poema y llamó. Fue un momento de mareo, de éxtasis. Te invito a mi casa, susurró con vocecita de canario, y no dejé pasar esa misma noche para aterrizar en su zaguán.

Aquella casa era una especie de museo. Quedaba a una cuadra de la estación de



⁸⁹ Este cuento ganó el primer lugar en la Categoría A: escritores y público en general en el Sexto Certamen Literario de Cuento *Sobre Rieles* al que convoca el Museo del Ferrocarril / Casa de Cultura de Monterrey, Nuevo León. Lo publicó en 2005 la misma institución. Selección realizada por Isabel Bonilla, jefa de la BE-Cedif.

trenes, y pertenecía a un viejo ferrocarrile-
 ro retirado, el abuelo de Yolanda, un hombre
 que todavía usaba paliacate rojo al cuello y
 gorra de mezclilla algo grasienta, como si se
 mantuviera en activo. Digo que la casa pare-
 cía un museo porque el abuelo se había en-
 cargado de tupir las paredes con cuadros y
 cuadros de motivos ferrocarrileros. No eran
 buenas fotos ni buenos marcos, pero esta-
 ban todos enmarcados a los
 muros con femenino esmero,
 como si se vieran muy bonitos.
 Yolanda era huérfana de padre,
 y su abuelo era la autoridad en ese sitio.

El abuelo nos rondó mientras platicába-
 mos. Se presentó ante mí como don Plácido,
 arrojó luego dos o tres piropos a su nieta
 y se fue. Esa noche estuve dos horas con
 Yolanda, la escuché en estado hipnótico, y
 hubo un momento en el que pensé que todo
 estaba ocurriendo muy fácilmente, como un
 sueño invadido sólo por el traca-traca lejano
 de algún tren que también hacía sonar su
 poderoso silbato. Al salir de allí eran las diez.
 Caminé al lado de las vías, tuve la tentación
 de entrar a un restaurancito que estaba por
 allí, pero lo evité. Ocurrió algo extraño: una
 como sombra me seguía de lejos, inubicable.
 Caminé más rápido y al fin llegué a la para-
 da del camión. Dormí entre nubes.

A la mañana siguiente yo estaba todavía
 ido por la generosidad de Yolanda. Fui a la
 escuela y el maestro Rosales, que me daba
 literatura y había sido el primero en elogiar
 mis embrionarias dotes con la palabra, co-
 mentó que le habían encargado la publica-
 ción de una antología breve y novedosa. Le
 pregunté que qué era eso, una antología, y
 me explicó.

Lo malo es que no se me ocurre nada,
 dijo. Tiene que ser de cuentos, la publicación
 para la fiesta del 20 de Noviembre, agregó.

Sin querer, abrí la boca, pero con la cabeza
 en otro lado: ferrocarriles, dije. Eso, eso es,
 ferrocarriles, dijo el profe Rosales con cara
 de que liquidaba un apuro. Es 20, la Revo-
 lución, los ferrocarriles tuvieron mucho
 qué ver, perfecto, gracias, Andrés, añadió.
 ¿Cómo?, pregunté con gesto de no saber lo
 que pasaba. Haré una antología de cuentos
 con tema ferrocarrilero, y tú me ayudarás,
 dijo. ¿Y cómo ayudaré?, res-
 pondí. Fácil, dijo, irás a sacar
 copias de los cuentos. Mira, va-
 mos a armar la pequeña lista.

Fuimos a la casa del maestro Rosales, y
 en una hora tenía listos los libros; yo iba a
 fotocopiar un cuento de cada uno, y él me
 lo indicó por medio de separadores en cada
 volumen. Toma el dinero, y además de la co-
 pia que me traerás por favor saca una para
 ti, ese será tu pago. Hice el trabajo, se lo
 entregué en unas horas y, todavía intriga-
 do, con mi legajo en las manos, leí el primer
 cuento, "El guardaguñas" de un tal Arreola.

Esa noche fui al museo de Yolanda. No
 estaba, pero el viejo me dijo que la espera-
 ra un rato. Así lo hice. En una banquita del
 zaguán miré sin ganas los cuadros ferroca-
 rrileros, y me aburrí una hora, solo. Bueno,
 pensé que estaba solo, pero no. Desde una
 puerta con mosquitero el abuelo me miró
 todo el tiempo, como si él fuera un duen-
 de, un ser invisible. Me despedí con hipócri-
 ta agradecimiento. Vuelvo mañana, le dije
 y salí. Una especie de sombra me seguía,
 pero no pude ubicarla en lo cerrado de la
 noche. Otra vez me sentí aliviado cuando
 alcancé la parada de Ruta Norte.

Al siguiente día leí un cuento más, "Fi-
 nal del juego", de Cortázar. También era de
 trenes, como el de Arreola. Trataba sobre
 unos niños que se hacían señas para comu-
 nicarse, señas parecidas a las que hacen los



marineros o los acomodadores de aviones, como de estatuas. Es un cuento largo y raro, y le dediqué la tarde. Cuando levanté la cara ya era hora de buscar a Yolanda.

Ahora sí la encontré, y en medio de su plática me dio a entender que rondaba por su vida un ex novio algo irascible, un muchacho de barrio que todavía merodeaba, un joven ferrocarrilero. Pero no pasa nada, puedes seguir viniendo, dijo.

No le comenté nada, me hundí en alguna charla sobre libros y sobre autores, pues buscaba impresionarla. Le mencioné al tal Cortázar leído pocas horas antes. Salí de nuevo a las diez -el abuelo no la dejaba más tiempo- y al caminar por las vías divisé a lo lejos, en la penumbra, una vaga silueta que hacía señales con las manos. Pensé que era una visión, pero de cualquier manera apuré la marcha hasta recalar en la parada. Tuve suerte: el camión estaba a punto de partir hacia mi rumbo.

La cosa iba rápido en mi enamoramiento de Yolanda. La vi en la mañana, me la topé a la salida de su clase de álgebra, y quedamos en volver a conversar en su zaguán. Te espero a las ocho, dijo. Allí estaré, prometí.

Esa tarde me dejé caer "El Sur", un cuento firmado por Jorge Luis Borges. También allí había trenes. Releí varios párrafos, para entenderle, y al final de aquel esfuerzo quedé con la sensación de haber entrado a otra realidad, al mundo perfecto de las letras. En fin, era literatura solamente, y me preparé para la cuarta expedición al zaguancito de Yolanda. Ella y el abuelo me estaban esperando. Esa vez el abuelo me ofreció agua de melón, y la acepté. Yolanda estaba cada vez más linda, pero algo en ella no encajaba del todo en el museo. Traté de adivinarlo: ella era un ser concreto, hermosa-

mente concreto, y la casa-museo, además de fea, parecía un ámbito irreal, ajeno por lo menos a Yolanda. Pensara lo que pensara, Yolanda y yo estábamos allí, charlando, acercándonos poco a poco, edificando desde los cimientos el noviazgo que me dejaría por fin tocarla, besarla, presumirla en todas partes.

Esa noche Yolanda me despidió con mayor coquetería desde su puerta. Le dije hasta mañana, pero el silbato de un tren atropelló mi despedida. Caminé unos metros, Yolanda cerró su puerta y lo primero que intenté fue divisar las sombras. Asombrosamente no había nada. A lo lejos se escuchaba el paso cansado y metálico del tren, pero nada más. La noche estaba quieta, estrellada toda, y me entró confianza. Ahora sí me echaría algo en el restaurancito.

Entré, y además del dueño del local allí estaban dos jóvenes de rostros indiferentes y macizos, graves como ídolos de piedra. Uno de ellos, el más fornido, usaba una gastada gorra de ferrocarrilero. Pedí un pozole y lo comí despacio, esperando que se fueran los dos sujetos, y lo logré.

Quince minutos después pagué mi cuenta y busqué a zancadas la zona donde el camión engullía pasajeros. Mirando hacia atrás, apurado, doblé a la vuelta de la esquina. Oí el silbato remoto del tren, y cuando regresé la vista al frente allí estaban los dos tipos, esperándome.

-Conque Yolandita, eh cabrón -dijo el fornido, y sin decir más tiró el puyazo con un cuchillo. Caí herido, y sólo alcancé a ver cómo corrieron. Recordé los cuentos, sobre todo "El Sur". Perdí el conocimiento y desperté, no sé cómo, en la blancura deprimente de un hospital. Era como una pesadilla, una pesadilla de la que salí



vivo, sólo con una cicatriz en el abdomen y el deseo de no buscar más a Yolanda. No buscarla y no leer proféticos cuentos de ferrocarriles. Hacer lo contrario producía demasiadas peligrosas coincidencias. De paso

concluí, para mi lopezvelardeana tranquilidad, que ¿qué noviazgo puede ser duradero entre campanadas centrífugas y silbatos febriles? MF



No me condenes

Ramón López Velarde

Yo tuve, en tierra adentro, una novia muy pobre:
ojos inusitados de sulfato de cobre.
Llamábase María; vivía en un suburbio,
y no hubo entre nosotros ni sombra ni disturbio.
Acabamos de golpe: su domicilio estaba
contiguo a la estación de los ferrocarriles,
y ¿qué noviazgo puede ser duradero entre
campanadas centrífugas y silbatos febriles?

El reloj de su sala desgajaba las ocho;
era diciembre, y yo departía con ella
bajo la limpidez glacial de cada estrella.
El gendarme, remiso a mi intriga inocente,
hubo de ser, al fin, forzoso confidente.

María se mostraba incrédula y tristoná:
yo no tenía traza de una buena persona.
¿Olvidarás acaso, corazón forastero,
el acierto nativo de aquella señorita
que oía y desoía tu pregón embustero?

Su desconfiar ingénito era ratificado
por los perros noctívagos, en cuya algarabía
reforzábase el duro presagio de María.

¡Perdón, María! Novia triste, no me condenes;
cuando oscile el quinqué y se abatan las ocho,
cuando el sillón te mezca, cuando ululen los trenes,
cuando trabes los dedos por detrás de tu nuca,
no me juzgues más pérfido que uno de los silbatos
que turban tu faena y tus recatos.



Archivo Histórico

Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México
 Subfondo: Junta Directiva

NÚM.	EXPEDIENTE	LEGAJO	1.1.1.1PERIODO	NCO	CAJA
525	Actas de sesiones de la Junta Directiva (jd) de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango (cdcd)	1. O 24 de septiembre; 2. O 28 de noviembre.	1913-1913	3, 6213	34
526	Actas de sesiones de la jd de la cdcd	1. O 13 de marzo.	1914-1914	3, 6214	34
527	Actas de sesiones de la jd de la cdcd	1. O 14 de octubre.	1915-1915	3, 6215	34
528	Actas de sesiones de la jd de la cdcd	1. O 25 de febrero; 2. O 13 de abril.	1916-1916	3, 6216	34
529	Actas de sesiones de la jd de la cdcd	1. O 31 de octubre.	1918-1918	3, 6218	34
530	Actas de sesiones de la jd de la cdcd	1. O 6 de febrero; 2. O 9 de agosto.	1919-1919	3, 6219	34
531	Actas de sesiones de la jd de la cdcd	Ordinaria 27 de septiembre.	1923-1923	3, 6223	34
532	Actas de sesiones de la jd de la cdcd	Ordinaria 11 de febrero	1925-1925	3, 6225	34
533	Actas de sesiones de la jd de la cdcd	1. O 5 de agosto; 2. O 16 de agosto; 3. O 4 de octubre.	1926-1926	3, 6226	34
534	Actas de sesiones de la jd de la cdcd	1. O 7 de enero.	1927-1927	3, 6227	34

Biblioteca Especializada

Colección Amorós-De Negre

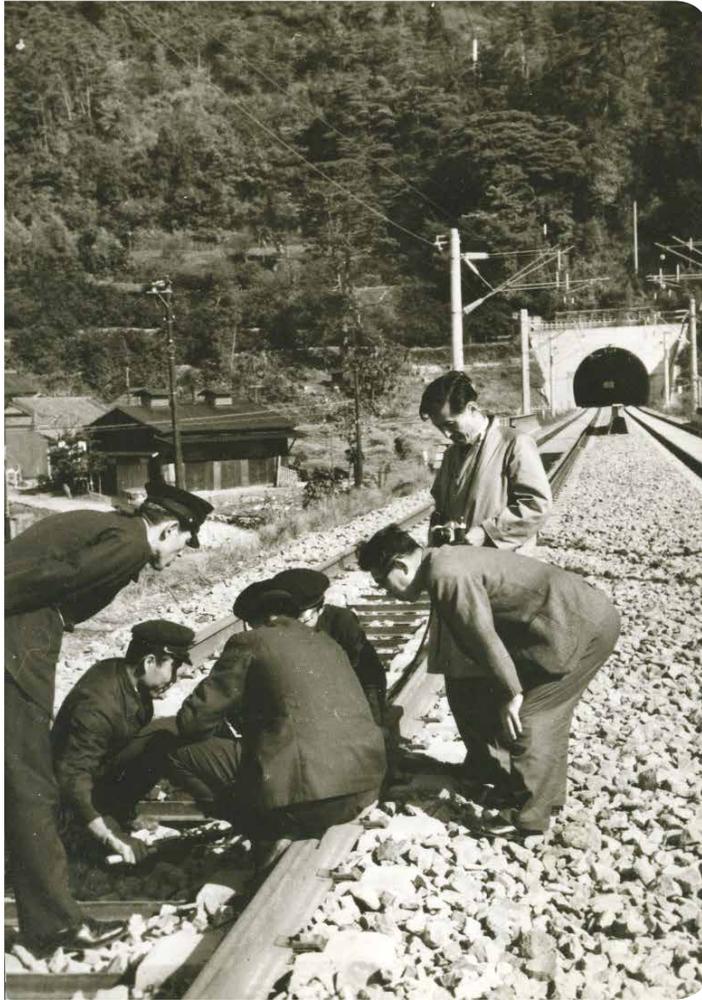
- 811.** James Scott Walker, *An accurate description of the Liverpool and Manchester railway and the branch railways to St. Helen's, Warrington, Wigan, and Bolton, with an account of the opening of the railway and of the Melanchol y Accident which ocurred to the late Rt. Hon Huskisson; a short memoir of that gentleman, particulars of his funeral & c. & c.* Liverpool, Inglaterra, s.p.i, 1852, 54 pp. + 2 láms. lits.- Encuadernación rústica.
- 812.** *Contrato celebrado entre el Ejecutivo de la Unión y el Sr. General Ulises S. Grant, como agente y representante de la Compañía del Ferrocarril Meridional de México para la construcción de una vía férrea que partiendo de la capital de la República vaya a la frontera de Guatemala pasando por la ciudad de Puebla y tocando por la vía principal o por medio de un ramal a la ciudad de Oaxaca, así como a los puertos de Veracruz y de Antón Lizardo, en el Golfo de México, y a los que la Compañía considere más conveniente tocar en el mar Pacífico...* México, Cámara de Senadores del Décimo Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, 1881, pp. 39-46.- Encuadernación rústica.
- 813.** *Documentos oficiales relativos a la liquidación de la cuenta del ferrocarril de Veracruz a México: Formada por la Tesorería General de la Nación: Segunda parte del informe de 24 de septiembre de 1870.* México, Imprenta del Comercio de Dublan y Chávez, 1880, i-iv pp. + 248 pp.- Encuadernación Cartoné.
- 814.** *Informe comprobado del alcance que resulta a favor del erario con motivo de la liquidación formada por la Tesorería General de la Nación al Ferrocarril de Veracruz a México.* México, Imprenta del Comercio de Dublan y Chávez, 1880, 184 pp.- Encuadernación Cartoné.
- 815.** *El ciudadano Cosme Furlong, Comandante general del Estado libre y soberano de Puebla. Por la Secretaría de Relaciones Interiores y Exteriores de la República se me ha comunicado el decreto que sigue... Artículo 1º El Gobierno procederá a contratar la apertura o mejora de los caminos de la República que considere necesarios para dar impulso a la industria nacional. Artículo 2º Para indemnizar a los empresarios podrá imponer moderados peajes que les cederá por el tiempo que convenga con ellos expidiendo al efecto reglamentos para su respectiva recaudación, teniendo en consideración las contratas que actualmente existan...* Puebla, a 8 de abril de 1834. Puebla, Méx., 1834, 1 h. de 30.7 * 21.3., cm. Impresa por el frente.

- 816.** Circular número 41. Por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Gobernación se me comunica con fecha 15 de enero próximo pasado el decreto que sigue... Que sin embargo de que con fecha 30 de diciembre del año pasado de 1841, expedí un decreto con el objeto de conservar y mejorar los caminos de la República (sic), dictando las medidas que por entonces consideré oportunas, deseando siempre que aquellas surtan los beneficios efectos que me he propuesto y habiendo hecho traer a la vista los expedientes respectivos y oído el dictamen y opinión de personas inteligentes en la materia, he tenido a bien ... reformar el mencionado decreto de 30 de diciembre en los términos siguientes: Art. 1º Las llantas de los carros que transiten por los caminos carreteros, deberán ser precisamente de ocho pulgadas... San Luis Potosí, Febrero 2 de 1842. San Luis Potosí, Méx., 1842, 1 h. de 31.3* 21.7 cm. Impreso por el frente.
- 817.** Decreto expedido por el presidente de la República Mariano Arista el 4 de mayo de 1852. Art. 1 El gobierno celebrará una contrata o promoverá la formación de una compañía..., para abrir por canal, camino de hierro o carretera una vía de comunicación entre los mares Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec. México, 1852, 2 h. de 32.3* 22.7 cm, la primera impresa por el frente y la segunda en blanco.
- 818.** Decreto expedido por el gobernador del estado de Puebla, Francisco Pérez el 17 de agosto de 1853. Art. 1º La administración general de caminos procederá a formar los aranceles de los peajes que deban establecerse en los que tiene a su cargo, reformando todos los que existan para regularizar las cuotas y hacer efectivo su cobro, a cuyo fin podrá también situar los contrapeajes que estime conveniente previa la aprobación del ministerio de fomento. Puebla, Méx., 1852, 1 h. de 45.8 * 31 cm, impresa por el frente parte a línea tirada y parte a dos líneas.
- 819.** Decreto expedido por el gobernador del estado de Puebla, Francisco Pérez el 9 de abril de 1856. El exmo. señor presidente sustituto de la República ciudadano Ignacio Comonfort a tenido a bien decretar. Art. 1º Para que con mayor prontitud se haga efectiva la construcción de un camino de fierro de Veracruz á esta capital, vía los llanos de Apam y Puebla, se establece una junta directiva de caminos de fierro compuesta por los señores D. Gregorio Mier y Terán, Hermenegildo de Viya y Cosío y Pablo Martínez del Río. Art. 2º Esta junta queda facultada para que de conformidad con los poseedores legales de los privilegios concedidos para la construcción de caminos de fierro en la vía de Veracruz, México y Acapulco o San Blas, proceda dentro o fuera de la República a formar una compañía desde luego que se ocupe de continuar los caminos comenzados en México y Veracruz... Puebla, México, 1856, 1 h. de 31.4* 21.4 cm, impresa por el frente. En el margen izquierdo, debajo de la segunda línea del texto, aparece el núm. del decreto: 90.

820. Decreto expedido por el gobernador y comandante general del estado de Puebla, Juan Bautista Traconis el 17 de abril de 1856. Art. 1º Se concede a Francisco Álvarez privilegio exclusivo para la construcción y explotación de un camino de fierro desde Chilpancingo hasta Acapulco u otro punto de las costas del Pacífico, quedando a los ingenieros de la empresa la facultad de elegir los lugares o modos más convenientes para el establecimiento del ferrocarril presentando previamente en cada caso, al supremo gobierno el proyecto respectivo. Puebla, México, Macías Portal de las Flores, núm. 8, 1856, 1 h. de 41.4* 31 cm, impresa por el frente a línea tirada y a dos columnas. En el margen superior izquierdo abajo de la tercera línea aparece el núm. del decreto: 93.

Fototeca

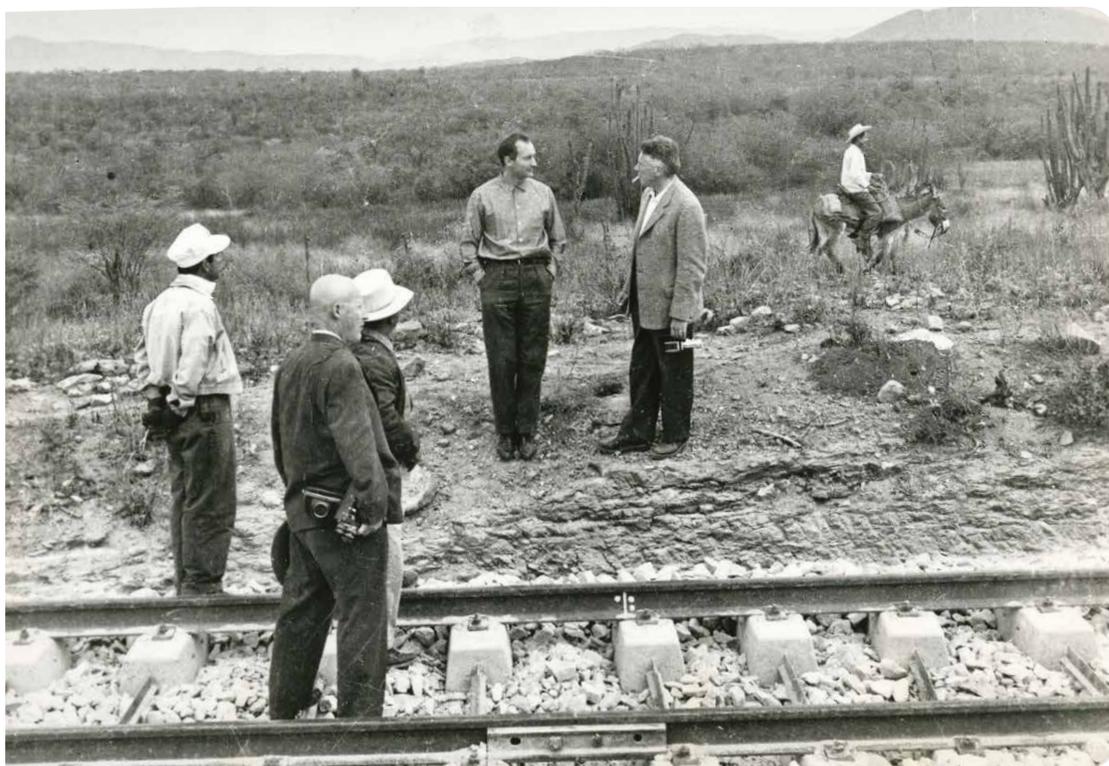
Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México
 Sección: Donaciones al Museo



Núm. registro
 03-001698.

NÚMERO DE REGISTRO	PIE DE FOTO	COLOR	FORMATO
03-001693	Puente ferroviario. Francia.	Blanco y negro	4 x 6"
03-001694	Vía elástica. Brasil.	Blanco y negro	6 x 4"
03-001695	Vía elástica. Brasil.	Blanco y negro	6 x 4"
03-001696	Vía elástica. Brasil.	Blanco y negro	6 x 4"
03-001697	Vías subterráneas. Francia.	Blanco y negro	4 x 6"
03-001697	Vías subterráneas. Francia.	Blanco y negro	4 x 6"

NÚMERO DE REGISTRO	PIE DE FOTO	COLOR	FORMATO
03-001697	Vías subterráneas. Francia.	Blanco y negro	4 x 6"
03-001697	Vías subterráneas. Francia.	Blanco y negro	4 x 6"
03-001698	Vía férrea en Japón	Blanco y negro	6 x 4"
03-001698	Vía férrea en Japón	Blanco y negro	6 x 4"
03-001698	Vía férrea en Japón	Blanco y negro	6 x 4"
03-001699	Vía elástica del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico.	Blanco y negro	4 x 6"
03-001700	Vía elástica del Ferrocarril Nacional. Francia	Color	6 x 4"
03-001701	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, noviembre de 1973.	Color	3.5 x 5"
03-001702	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, noviembre de 1973.	Color	3.5 x 5"
03-001703	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, noviembre de 1973.	Color	3.5 x 5"
03-001704	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, noviembre de 1973.	Color	3.5 x 5"
03-001705	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"
03-001706	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"
03-001707	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"



Núm. registro
03-001699.

Planoteca

Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México
 Subfondo: Ferrocarril Interoceánico (Puebla)

NÚM.	TÍTULO	FECHA DE ELABORACIÓN	SOPORTE	ESCALA	ESTADO DE CONSERVACIÓN	MEDIDAS (CM)
581	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estaciones Villada, Texcoco y San Pablo.	12 de septiembre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	97 x 25
582	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera San Andrés.	3 de octubre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
583	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Robles.	4 de octubre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
584	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Azteca.	5 de octubre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
585	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Chipiltepec.	11 de octubre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
586	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Antonio.	11 de octubre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25

NÚM.	TÍTULO	FECHA DE ELABORACIÓN	SOPORTE	ESCALA	ESTADO DE CONSERVACIÓN	MEDIDAS (CM)
587	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Pirámides.	15 de octubre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
588	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Metepec.	16 de octubre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
589	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Otumba.	17 de octubre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
590	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Víctor.	18 de octubre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
591	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Aguatepec.	19 de octubre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
592	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Campero.	21 de octubre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
593	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Santa Clara.	22 de octubre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25

NÚM.	TÍTULO	FECHA DE ELABORACIÓN	SOPORTE	ESCALA	ESTADO DE CONSERVACIÓN	MEDIDAS (CM)
594	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Macua.	23 de octubre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
595	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Empalme con Ferrocarril Hidalgo.	24 de octubre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
596	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Planificación de estaciones.	1929	cianotipo	Sin escala	malo	49 x 25
597	Resumen. Vías auxiliares.	1929	cianotipo	Sin escala	bueno	49 x 25
598	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Estación Ayotla.	30 de julio de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
599	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Estación Santa Bárbara.	31 de julio de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
600	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Cruce y empalme del Ferrocarril de Río Frío.	31 de octubre de 1928	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25

Almacén de Colecciones

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. Números de registro:

Inventario CNCA: H90.

Inventario FNM: FNM 09195001000156040060000000301.

De colocación en almacén: planta baja, estante C, andén 6. Almacén de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.

Clave Pronare:

M	N	F	M	2	C	L	0	0	0	0	1	V	B	1	1	0
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

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

OTRO núm. (especificar):

2. Localización:

Estado: Puebla. *Municipio:* Puebla.

Localidad: Puebla.

3. Nombre del objeto: taladro para riel.

4. Nombre del fabricante: The Wesco Supply Company.

5. Materia prima predominante: metal.

6. Inscripciones:

7. Medidas:

Alto: 85 cm Largo: 52 cm Ancho: 36 cm Diámetro:

Peso aprox.: 18 Kg.

8. Lugar de localización: estación de pasajeros, Puebla.

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

9. Estado de conservación:

Bueno ()

Regular ()

Malo ()



Taladro para riel.
Foto. María de la Paz González.

10. Registro fotográfico: Sí () No ()

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

Varios fueron los tipos de taladros para riel que se utilizaron para la renovación de los rieles de vía. Estos taladros servían, principalmente, para perforar el alma del riel, que era de aproximadamente 4 cm de espesor. También se utilizaron para "desatascar" los tornillos o clavos que se habían barrido entre el riel y el durmiente o en la planchuela.

Se consideraba una máquina-herramienta precisamente porque había que acoplarle la herramienta que haría el trabajo cuando giraba.

En este tipo de taladro la rotación se hacía de forma manual, por lo que se les llegó a nombrar como berbiquís o taladro manual.

Dentro de las colecciones del MNFM existen varios de estos taladros, y sólo varían entre unos y otros las barras de sujeción y el color de los mismos. Por lo demás son iguales, y aunque la mayoría ya no conserva la broca portátil, podemos decir que se encuentran en buen estado de conservación.

Referencias: Escuelas Técnico Ferrocarrileras Latinoamericanas, *Trabajo de vía. Herramientas mecánicas para trabajos de renovación de rieles I-14*. México, J. M. Orozco Escobosa, 1947, 39 pp.

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