

TIERRA FERROVIARIA

Poniendo en valor el patrimonio documental impreso. Breves notas sobre Mexrail. Magazine de Empleados del Ferrocarril Mexicano

Setting value to the printed documentary heritage. Brief notes on Mexrail. Magazine de Empleados del Ferrocarril Mexicano

Isabel Bonilla¹

Resumen

De las publicaciones periódicas que se generaron por y para la empresa del Ferrocarril Mexicano destaca *Mexrail. Magazine de Empleados del Ferrocarril Mexicano*, revista que nació en el contexto de la conmemoración del 50 Aniversario del Ferrocarril Mexicano; la negociación de la deuda de ferrocarriles entre el gobierno mexicano y la Comisión Internacional de Banqueros; la campaña presidencial de 1924; la rebelión delahuertista; la expedición del Reglamento de 1924, conocido como Almaraz; la electrificación de la línea entre Paso del Macho y Maltrata, entre otros acontecimientos. Dicha revista tuvo un contenido temático; se enriqueció con la participación de los trabajadores de la empresa y se convirtió en un medio de información de la Gerencia general.

Palabras clave: Ferrocarril Mexicano, Revista Mexrail, electrificación, trabajadores

Abstract

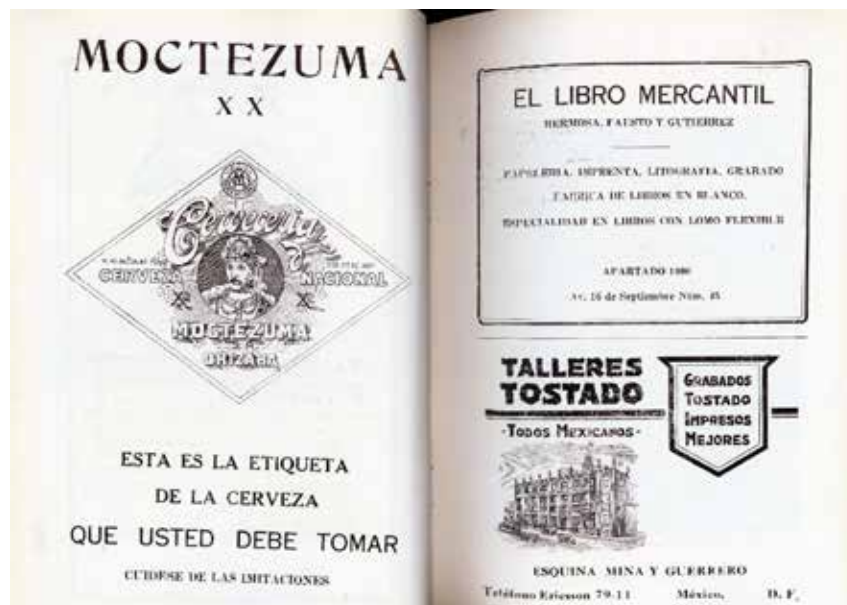
¹ Jefa de Departamento de Biblioteca Especializada del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. Contacto: ibonilla@cultura.gob.mx

Of the periodical publications that were generated by and for the company of the Mexican Railroad, *Mexrail. Magazine de Empleados del Ferrocarril Mexicano* stands out, a magazine that was born in the context of the commemoration of the 50th Anniversary of the Mexican Railroad; the negotiation of the railway debt between the Mexican government and the International Commission of Bankers; the 1924 presidential campaign; the delahuertista rebellion; the issuance of the Regulation of 1924, known as Almaraz; the electrification of the line between Paso del Macho and Maltrata, among other events. This magazine had thematic content on its first issues and was enriched with the participation of the company's workers to later become a mean of information for the General Management.

Keywords: Mexican railway, Mexrail magazine, electrification, workers

Contenido general

En junio de 1924 se publicó, por primera vez, la revista *Mexrail, Magazine de Empleados del Ferrocarril Mexicano*, con el propósito de informar, integrar y sensibilizar a los trabajadores de los distintos departamentos sobre la relevancia que tenía esta empresa ferroviaria en el desarrollo del país. Su nombre se derivó de una contracción de *Mexican Railway*. Nació como iniciativa del ingeniero Cosme I. Luque,² Superintendente de la Segunda División con residencia en Orizaba, y un cuerpo editorial encabezado por Edmundo Castillo, suboficial mayor de la Gerencia General de la empresa con sede en la Ciudad de México.




² Cosme I. Luque fue telegrafista en el Ferrocarril Central Mexicano; Telegrafista y jefe de estación en el Ferrocarril Interoceánico; telegrafista, jefe de estación, despachador y ayudante de Superintendente en el Ferrocarril del Oro; ingresó al Ferrocarril Mexicano como despachador, ascendiendo a jefe de despachadores, jefe de trenes y Superintendente en la segunda división. Para más información ver *Mexrail. Magazine de Empleados del Ferrocarril Mexicano*, t. I, año I, núm. 4, septiembre de 1924, p. 28.

**El Restaurant
DE
ESPERANZA**
CONOCE SU GIRO.
SIRVE HACE MUCHOS AÑOS

Se esmera en preparar platillos sanos y agradables, para librar al público y a los empleados, de la necesidad de recurrir a alimentos improvisados, insubstanciales y malsanos - - - - -

LEIS FONTANGES.

32 "MEXRAIL"



AUTOGRAFIA DE CARLOS E. OUTIERRE

(Nuestro amigo colaborador gráfico)

Nació en Puebla en 1882. En 1900 empezó su carrera en el Ferrocarril, obteniendo como portador en Durango, Est. del P.C. Mexicano del Sur. En 1907 pasó al Almacén General del mismo Ferrocarril en Puebla, con sueldo de \$100 mensuales, aprovechando el tiempo de las 5.30 a las 7.00 p.m. en seguir profesional el Telegraph en la Oficina de Despatcheros. En agosto fue jefe cargo de la Estación de Puebla, habiendo estado en varias Estaciones y Oficinas hasta 1902, en que pasó a Veracruz, en Despatchero Interamericano, como Telegraphista de día. Trabajó con el mismo carácter en Puebla y en San Andrés, así como de Agente en varias oficinas.

En 1903 fue nombrado Despatchero auxiliar del Ramal de Tuxtilla, con sueldo de \$100 mensuales, en San Juan de los Rios y la "Compañía Linea", que en aquel entonces estaba en constitución, habiéndose tomado la inauguración de la primera estación de Ocotlán el 4 de marzo de 1903.

Tuvo en ese mismo año a Puebla como Telegraphista y de ahí pasó a Jalapa también la inauguración de las oficinas del edificio donde se estableció la Oficina de Despatcheros y Superintendencia.

En 1906 pasó a Puebla como Telegraphista y en marzo del mismo año fue nombrado Despatchero en el Ferrocarril Mexicano del Sur, con sueldo de \$100 mensuales.

En 1908 estuvo en el Ferrocarril de Atlixaco (ahora Ramal de Zozcoltlan del Ferrocarril Mexicano) como Agente del Superintendente que lo envió al Sr. Daniel Velasco, entonces actual Contador de Cuentas. A fines de ese año fue nombrado Agente en Rio Blanco, Ferrocarril Mexicano, en 1909, Agente en San Marcos, en 1910, Agente en Papantlan, y de 1911 a 1913, Agente en Puebla. En el mismo año trabajó en San Andrés, Ferrocarril Interamericano y en Buenavista, División México-Veracruz, como Despatchero, con esta Empresa como Telegraphista en Calles, habiendo sido nombrado en septiembre Despatchero de Veracruz, con sueldo de \$100 mensuales.

En 1914 pasó como Despatchero de Ofensas Militares en la Oficina del Superintendente de Cuentas en Calles, de ahí pasó su puesto en la Superintendencia de la Gran División del Sur en el mismo edificio, fue nombrado Jefe de Despatcheros en Ocotlán, Ferrocarril Mexicano, regresando a la línea División del Sur como Jefe de Mayas.

En 1917, a la muerte del Sr. M. H. Reynolds, fue nombrado por la Compañía propietaria Jefe de Despatcheros de la Primera División del Mexicano, con oficina en Apizaco, El 3 de abril y por nueva disposición del Ferrocarril volvió a regresar a la Gran División del Sur con el puesto de Oficial Mayor, hasta 1920 que fue nombrado Jefe de Trenes en la División de Puebla.

En 1921, por orden de la Dirección General y en representación de la misma estuvo en Oaxaca ayudando al Superintendente regional a México cuando nombrado Jefe de Despatcheros de los Terminiados, puesto que tuvo hasta marzo.

En el mismo año fue jefe cargo de un tren de la Compañía de Ferros "El Apala," con residencia en Motozintla, recorriendo por todo el Norte. Al quedar expresada esta línea, por recomendación de la misma Compañía pasó un tren de "La Fe Mining Co.," otro tren (Cachibol) y después del otro tren (Cachibol) estuvo entre Tampico y Zacoatecas.

En 1922, fue nombrado Superintendente del Ferrocarril de Chichauasco, puesto que desempeñó hasta 1924. El 14 de junio del mismo año se le dio cargo de la oficina de "Jefe de Ofensas Militares" en este Ferrocarril, a donde fue enviado hasta la fecha.

México, D. F. mayo de 1925.

**LA
COMPAÑIA INDUSTRIAL DE ORIZABA, S. A.**
(Fundada en 1889.)

Propietaria de las Fábricas de Hilados y Tejidos de Algodón, en Cocolápan, Río Blanco, San Lorenzo, (Nogaies) y Cerritos, se complace en felicitar a la Empresa del Mexicano, así como a todo su personal, por el establecimiento de la tracción eléctrica y presenta de una manera especial sus cumplimientos a la Gerencia General a la cual está dedicado el presente número de la simpática Revista "MEXRAIL."

La revista tuvo una vigencia de dos años, de junio de 1924 a mayo de 1926; su costo los dos primeros meses fue de 20 centavos y para el tercero incrementó su valor de adquisición a 30 centavos, justificados por el incremento de páginas, que pasaron de 51 a 98. Esta publicación se registró como artículo de 2ª clase (2º grupo) el 23 de junio de 1924, aunque existen inconsistencias, pues en el número de enero apareció como artículo de 2ª clase (2º grupo) registrado 18 de diciembre de 1924.

Su tiraje inicial fue de mil ejemplares y cinco meses después aumentó a 2 mil 500 por dos razones principales. La primera se debió a que su distribución no solo fue entre los trabajadores del Mexicano, sino que cruzó las fronteras y llegó a funcionarios de ferrocarriles establecidos en la Unión Americana y Cuba; y la segunda, a que los editores se dieron a la tarea de vender publicidad a las empresas que hacían uso de la línea, por ejemplo: Wells Fargo Co. Express, S. A.; Cervecería Moctezuma; Talleres Tostado; Sonora New Company, empresa importadora de zapatos; Los ópticos, distribuidora de lentes; Fal, el almacén de moda; la casa comercial High Life; la Tabacalera, S. A. de C. V.; Palacio de Hierro, entre otras.



Mexrail contó con una línea editorial muy bien definida. Se nutrió con artículos, notas y colaboraciones que enviaban los propios trabajadores de la empresa o que fueron pagadas a particulares por parecer de interés para la directiva de la revista. Cada número fue supervisado por un cuerpo editorial encabezado por los hermanos Francisco y Edmundo Castillo. El primero de ellos, secretario de la Junta Local Directiva, y el segundo, el experimentado Ed-

mundo, oficial mayor de la empresa.³ Ambos personajes habían editado las obras *Ferrocarril Mexicano. Conmemoración del 50° aniversario de la inauguración del tráfico directo entre México y Veracruz, 1873-1923 (álbum)* y *De México a Veracruz 1873 – 1923. Por la línea más pintoresca de América. Guía histórico-descriptiva*, que vio la luz en 1923.

Mexrail tuvo como principales corresponsales a empleados que trabajaron en los departamentos en los que se tenían establecidas oficinas. Muchos de ellos estaban afiliados a la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, S.C.L.,⁴ tal como sucedió con Manuel Merino,⁵ contador general de la empresa, o Gudelio Morales,⁶ empleado del departamento de compras, quienes ocuparon la presidencia de la propia asociación.

³ Edmundo Castillo fue miembro de la Asociación literaria Manuel Gutiérrez Nájera; traductor de la Cámara de comercio; vicepresidente del primer congreso Mutualista y Obrero de la República mexicana. Para más información ver *Mexrail. Magazine de Empleados del Ferrocarril Mexicano*, t. II, año II, núm. 13, junio de 1925, p. 15.

⁴ La Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos no se trató de la agrupación de ningún “gremio” como tal; formaban parte de la Alianza: enfermeras, inspectores, oficinistas, etc. Esta funcionaba más bien como una corporación: ser socio de ella garantizaba tanto la entrada a los escalafones como las condiciones de trabajo de los “oficinistas”, para más información ver: Ingrid Ebergenyi, “El surgimiento del sindicato de trabajadores ferrocarrileros en México”, en *Historias. Revista de la Dirección de Estudios Históricos*. Num. 7, octubre-diciembre de 1984. Recuperado de <https://mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/articulo%3A20394> Consultado el 05 de octubre de 2022.

⁵ Manuel Merino también fue auditor viajero e instructor de agentes en el Ferrocarril Mexicano. Ocupó el cargo de Oficial Mayor de la Contaduría General; se hizo cargo de la Terminal de Veracruz y fue presidente de la caja de ahorros y préstamos de los empleados del Ferrocarril Mexicano. Para más información ver *Mexrail. Magazine de Empleados del Ferrocarril Mexicano*, t. I, año 1, núm. 2, julio de 1924, p. 8.

⁶ Gudelio Morales encabezó dicha Alianza en 1924, y dos años más tarde informó de la cancelación del contrato colectivo de trabajo de la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos; despidos injustificados “por un minuto o dos que los empleados llegaran tarde a su trabajo eran disciplinados con cinco o diez marcas de demérito”, para más información ver *Los grandes problemas colectivos. Gudelio Morales, Secretario General de la Confederación de Transportes y Comunicaciones, Discurso pronunciado por el autor ante el IV Congreso Ferrocarrilero, en su sesión del día 10 de diciembre de 1932*. México, Editorial Elizondo, 1932, p. 20. De 1927-1928, fue uno de los que encabezó la huelga del Ferrocarril Mexicano y de 1928 a 1931 ocupó nuevamente el cargo de la Alianza, para más información ver Gudelio Morales, *Tres años de lucha sindical. Informe rendido a la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos en su carácter de presidente general de la misma (1928-1931)*. México, Talleres Linotipográficos Hijos de J. Aguilera Vera, 1931.

Corresponsales de "MEXRAIL"

DEPARTAMENTO DEL INGENIERO RESIDENTE.—México: Sr. Guillermo G. Guerra, Oficina del Ingeniero Residente. Orizaba: Sr. E. P. Verdín, Oficial Mayor del Ingeniero Residente Ayudante.

DEPARTAMENTO DE FLETES Y PASAJES.—México: Sr. Luis M. González, Departamento de Fletes y Pasajes.

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES.—México: Sr. Roberto Flores, Superintendencia General.—AFIZACO: Sr. Antonio Montaño, Srío. del Jefe de Trenes. Sr. A. Campos E. Srío. del Inspector de Maquinistas de la Primera División.—ORIZABA: Agente General, Sr. M. F. Villarreal, Oficial Mayor de la Superintendencia de la Segunda División. Sr. David Cruz Zamudio, Srío. del Jefe de Trenes. Srío. del Insp. de Maquinistas de la Segunda División.

CONTADURIA GENERAL.—México: Sr. M. H. Mirasol, Oficina del Contador General.

DEPARTAMENTO DE LOCOMOTORAS.—México, Sr. Miguel Sánchez, Oficina del Maestro Mecánico. Apizaco: Sr. G. Suarez, Oficial Mayor del Maestro Mecánico. Orizaba: Sr. L. Solano, Oficial Mayor del Maestro Mecánico. Sr. Daniel Labandari, Oficial Mayor del Maestro Constructor de Carros.

ALMACEN.—Orizaba: Sr. Miguel Alegre, Oficina del Almacenero General; Apizaco: Sr. J. B. Campos, Almacenero Local Int.

COCHES DORMITORIOS. México: Sr. P. Castillo, empleado de la Superintendencia.

CAJA. México: Sr. L. Palacios Hoyo, Departamento de Caja.

DEPARTAMENTO DE INSPECTORES Y AUDITORES. México: Sr. Ramón García.

ESTACIONES

BUENAVISTA, México: Sr. Alejandro Ordóñez, Oficina Agte.

PACHUCA: E. R. del Valle, Agente.

ATAM: Sr. E. Cobala, Agente.

AFIZACO: Sr. E. Fernández, Agente.

PUEBLA: L. Mantilla B., Agente.

HUAMANTLA, Sr. Lino González, Agente.

SAN ANDRÉS: Sr. A. del Valle, Agente.

ESPERANZA: E. A. B. Domínguez, Agente.

ORIZABA: H. Mantilla, Agente.

CORDOBA: G. M. Santaneta, Agente.

SOLEDAD: Sr. A. G. Zugasti, Agente.

RAMAL DE HUATUSCO: Córdoba: Conductor Samuel Durantes.

RAMAL DE ZACATLAN: Chignahuapan: Sr. J. Vera, Agente.

Historia del Departamento de Inspectores y Auditores de Trenes

La inspección de trenes de pasajeros se estableció en nuestra línea el 7 de octubre de 1901. Antes de esa fecha no había quien revisara el trabajo de los conductores, por lo que a pasajeros se refiere.

El personal de inspección se componía en un principio de un jefe, que era don Jacobo Ortiz Borbolla y tres inspectores.


El señor Ortiz Borbolla fue substituido en el año de 1906 por don Juan R. Lizalde, que dejó de prestar sus servicios cuando el ferrocarril fue incautado, por primera vez, en 1914.

En la actualidad cuenta este servicio con el siguiente personal:

1 Jefe del Departamento,
4 Inspectores, y
25 Auditores.

El siguiente estado demuestra el número de pasajeros que se transportan anualmente.


1880	—	392,346
1890	—	476,418
1900	—	866,503
1910	—	1,429,313
1911	—	1,628,162
1912	—	2,647,239
1922	—	2,749,362
1923	—	2,562,675



DON JACOBO ORTIZ BORBOLLA.

En septiembre de 1916 a abril de 1917 ocupó ese puesto el señor Baltasar Fuentes, y de junio de 1919 a la fecha, el señor Daniel Castillo.

El sistema de auditores de trenes lo estableció la administración del Gobierno durante la incautación, y quedó en vigor al hacerse cargo del Ferrocarril la Empresa.



DON JUAN R. LIZALDE

Corresponsales de Mexrail, abril de 1925.⁷

En relación con su contenido, el primer número tuvo una temática miscelánea que incluyó: la presentación de la revista; datos relativos a la electrificación; efemérides en las que destacó la firma de la deuda externa que se relacionó con datos de las inversiones extranjeras en México; semblanza de los trabajadores de la empresa como la de Cosme I. Luque, superintendente de la segunda división; poemas; y las secciones Cruz roja del Ferrocarril Mexicano, alimentación y deportes, entre otras.

A partir del segundo y hasta el 15, se hicieron números especiales en los que no solo se abordó una temática principal, sino que también se incluyó información sobre la electrificación; poemas; artículos relacionados con la ciudad de Puebla, Orizaba, Tepozotlan, las grutas de Cacahuamilpa, entre otros. Se enriqueció con datos biográficos de los empleados e imágenes que enviaron los trabajadores al cuerpo directivo de la revista. Por ejemplo, el número tres se dedicó al Departamento de Fuerza Motriz y en él se enlistaron los nombres de los trabajadores jubilados del departamento de locomotoras. Incluyó, además, imágenes impresionantes de los talleres de Apizaco y Orizaba, y el resumen del Acta de Asamblea General de la Compañía en el que se presentaba la situación financiera que guardaba la empresa.

⁷ Mexrail. Magazine de Empleados del Ferrocarril Mexicano, t. II, año I, núm. 11, abril de 1925, p. 10.



MEXRAIL

CUMPLE UN AÑO DE VIDA.

Estos arbores representan el crecimiento de nuestra Revista.

ES UN INFANTE

que desde su nacimiento está al servicio de Ud. y le pide su ayuda material y moral.

Si Ud. le proporciona colaboración
(BUEN texto o fotografías),

si Ud. compra invariablemente el periódico y recomienda a sus compañeros que lo compren,

TENDREMOS UNA REVISTA

como las de los ferrocarriles de mayor importancia.

Personas extrañas al ferrocarril,
en el País y fuera de él,
ven a MEXRAIL con interés.

Tiro del periódico: 2,000 ejemplares.	Personal del F. C. M.: 2,000 individuos.
--	---

¿Por qué esta disparidad?

HAGA UD. PROPAGANDA AUN ENTRE LOS PEONES.

LA LUZ ES PARA TODOS.

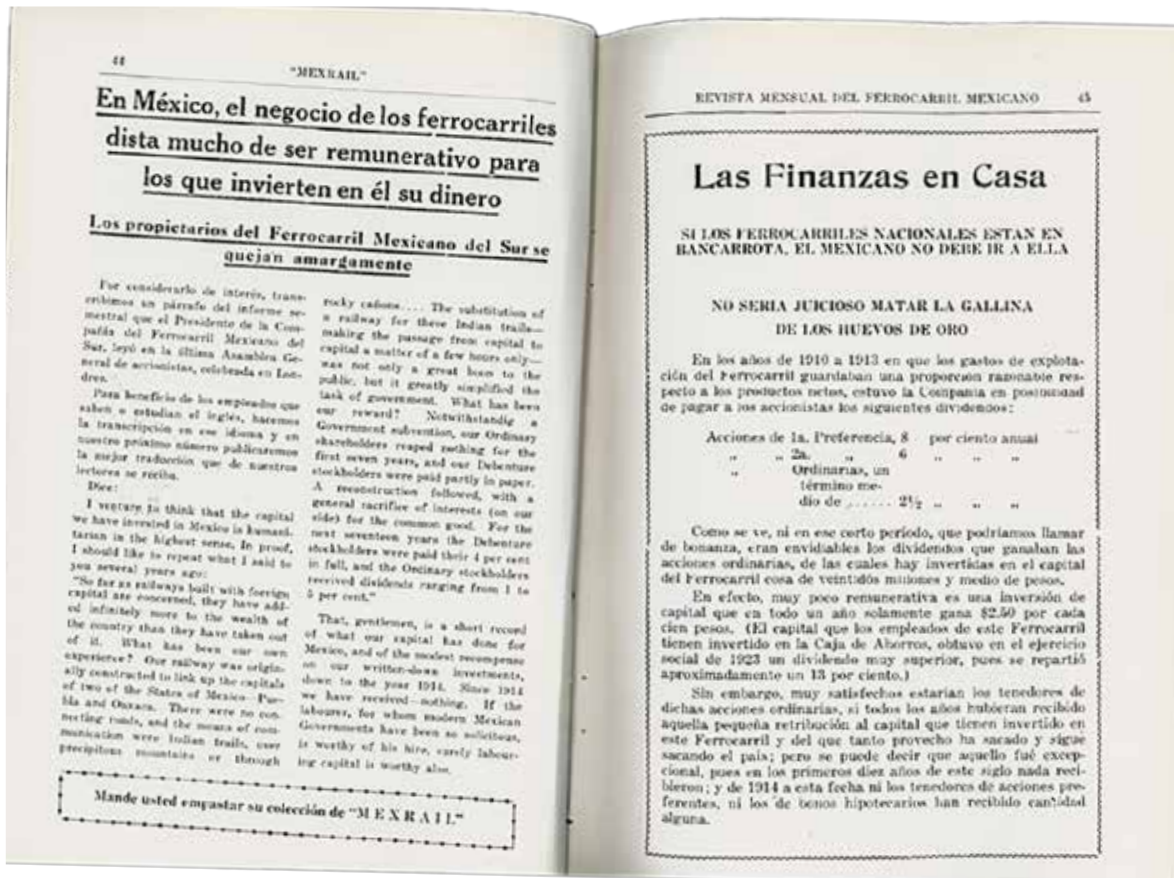
CONTRIBUYA UN CEN SU BUENA. PASAPORTE UN POCO LIMPIECES.



Pasemos revista a la "Revista"
(Todos completos!)

El Departamento de Transportes ocupó el cuarto número de la revista, el quinto fue para el Departamento del ingeniero residente, el siete se dedicó a la electrificación y el ocho se refirió al Departamento médico, la historia de los coches pullman y la compra de los quince coches construidos en Dayton, Ohio, llamados "México, Pachuca, Tlaxcala, Guadalupe, Tlaxcala, Apizaco, Puebla, Esperanza, Maltrata, Orizaba, Metlac, Córdoba, Atoyac, Soledad, y Veracruz". Los datos de los coches serie 600 y el informe de la situación financiera de la empresa se encuentran referenciados en el número nueve, que estuvo dedicado a la Superintendencia de Coches Dormitorios.

La situación financiera ocupó nuevamente la atención de los editores, quienes destinaron algunas páginas del número diez, dedicado al Departamento de caja, para informar a sus trabajadores sobre la crisis que vivía la empresa. El once se dedicó al departamento de inspectores y auditores de trenes; el doce fue para fletes y pasajes; el trece presentó a la Gerencia General; el catorce fue para el Departamento Legal y el quince planteó el tema de las Juntas Directivas de México y Estados Unidos.



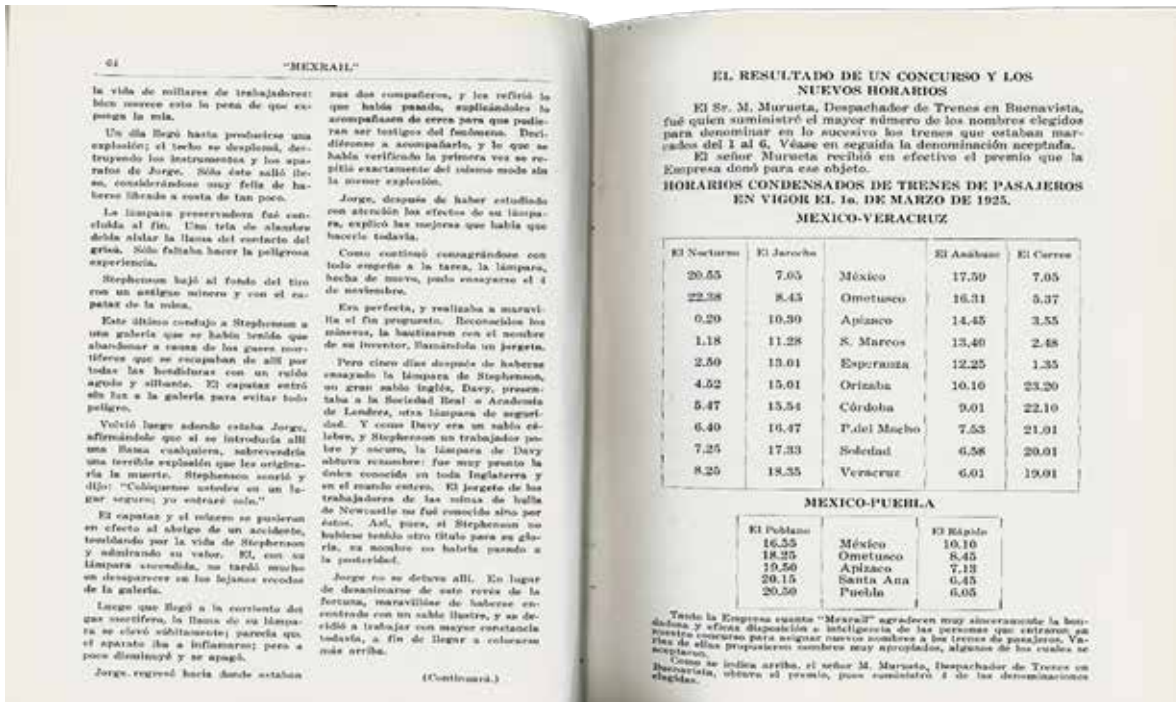
En una nota que antecede a esta se lee "En México, el negocio de los ferrocarriles dista mucho de ser remunerativo para los que invierten en él su dinero".⁸

En relación con la autoría de los textos, la revista mantiene un equilibrio entre la pluma de escritores reconocidos y la de los propios trabajadores. Así encontramos textos de autores consagrados como José Asunción Silva —poeta colombiano—, Rudyard Kipling, Juan A. Mateos, Manuel Gutiérrez Nájera, Juan de Dios Peza, Francisco Monterde García Izcabalceita, Federico Gamboa, Xavier Villaurrutia, Salvador Díaz Mirón, Lope de Vega, Jesús Urueta, Miguel Arce, Manuel Caballero o artículos de los empleados Francisco P. Castillo, Edmundo Castillo, Manuel H. Mirassous, Pedro Ferriz, Gudelio Morales, sólo por mencionar algunos.

Las secciones de la revista no fueron siempre las mismas, algunas aparecieron de manera intermitente, pero a pesar de ello al parecer tuvieron mucho éxito entre los trabajadores porque eran donde más se veían reflejados, por ejemplo, la de consultas y correspondencia, casas, deportes, hijos de empleados, cocina, entre otras. La participación de algunos trabajadores del Mexicano también estuvo presente en cada evento patrocinado por la directiva, por ejemplo, en las convocatorias que se lanzaron para diversos concursos, como el de las

⁸ Mexrail. Magazine de Empleados del Ferrocarril Mexicano, t. I, año I, núm. 10, marzo de 1925, p. 45.

traducciones, que apareció entre julio y agosto de 1924; el del musical o el más especializado, que dio como resultado un nuevo Horario.⁹



Otro tema que cubre esta revista es el relativo a los beneficios y protección de los trabajadores, por ejemplo, destacan las convocatorias para ser socios de la Caja de ahorro y préstamos de empleados del Ferrocarril Mexicano, S. C. L. dirigida por Manuel Merino y Edmundo Castillo; formar parte de la sociedad Mercantil Gran Hotel de Maltrata, proyecto encabezado por el auditor de trenes Miguel M. Reneau,¹⁰ o tener la posibilidad de adquirir una inmueble en la ciudad de Orizaba.¹¹

⁹ *Ibid.*, p. 65.

¹⁰ Miguel M. Reneau fue agente de Maltrata y ocupó el puesto de Auditor de Trenes. *Mexrail. Magazine de Empleados del Ferrocarril Mexicano*, t. I, año I, núm. 7, diciembre de 1924, p. 67.

¹¹ *Mexrail. Magazine de Empleados del Ferrocarril Mexicano*, t. II, año II, núm. 13, junio de 1925, p. 45.

El Gran Hotel Maltrata, S. A.

El buen cauce del socialismo verdadero

(Un pequeño editorial tomado de otra Revista.)

En otro lugar de este periódico mencionamos un proyecto que está a punto de cristalizar entre el gremio ferroviario y que entraña el establecimiento de un formidable hotel en la vecina población de Maltrata. La noticia, en sí misma, puede parecer intransigente y utópica. Pero es, en realidad, y a poco que se medite en ella, de una trascendencia estapopé.

En primer lugar, tiene la virtud de significar un principio de engrandecimiento para aquel rincón pintoresco y famoso de nuestro país y en ya es mucho ahora que hemos recordado el deber de "hacer" Patria. En segundo lugar, tiene la virtud, aun mayor, de ser una obra colectiva que se realiza mediante la cooperación conjunta

de un grupo de trabajadores y que deberá más tarde su engrandecimiento y magnitud al esfuerzo constante de los mismos elementos que le han dado vida.

Desde sus dos aspectos, esta obra en proyecto nos ha parecido gigantesca. Nos ha parecido también un alto y elogiado ejemplo de los derroteros que debe seguir el verdadero y benéfico socialismo.

Dar al dinero, al dinero SAGRADO de los obreros un empleo útil que representará SEGURA y un rendimiento efectivo como producto de su inversión, primero; y de su trabajo, de su cooperación, al éxito de la empresa, después, es con elogiado y alta y mejor, a nuestro entender, que atinar la hoguera en que habrá de consumir-

SE TRABAJA EN FIRME

SOCIEDAD MERCANTIL "GRAN HOTEL MALTRATA, S. A."

México, D. F., mayo de 1925.

CARTA CIRCULAR

A los Señores Accionistas:

Tengo el gusto de poner en conocimiento de ustedes, que por acuerdo de los principales accionistas y con el objeto de llevar a cabo la formación de la Sociedad de la cual soy organizador, ha sido nombrado el siguiente Consejo de Administración que tendrá el carácter de provisional y que entrará en funciones el próximo día 15 del actual:

Sr. Bertram E. Holloway, Sr. Cosme I. Laque, Sr. Edmundo Castillo, Sr. John W. Hunter, Sr. Manuel Merino, Sr. Luis G. Pastor, Sr. Emilio Suberbie, Sr. Manuel Longevialle, Sr. Daniel Téllez, Sr. Eduardo Cordero,	Presidente Honorario, Presidente Ejecutivo, Secretario, Tesorero, Primer Comisario, Segundo Comisario, Vocal 1º, Vocal 2º e Ingeniero Consultor, Vocal 3º, Vocal 4º.
---	---

Tan pronto como el Consejo ahabido lo estime conveniente, se convocará a Asamblea General de Accionistas, para que se dé cuenta de los trabajos efectuados por el mismo, así como para hacer la elección definitiva de la Junta Directiva.

Soy de ustedes atento servidor.

Miguel M. Reneaum.

El autor del proyecto, Sr. Reneaum, recuerda a las personas que están pendientes de suscribir acciones de \$50.00, que éstas deberán cubrirse en exhibiciones de \$10.00 por acción, facilidad que se concede para que ningún empleado deje de ser accionista de esta sociedad a la que todos auguran y desean el éxito más completo.

COLONIA FERROCARRILERA, S. A.

(Ciudad Jardín. Fraccionamiento Jalapilla)

TODO EMPLEADO U OPERARIO

PODRÁ TENER CASA PROPIA, CON JARDÍN, Y BELLA TITULADURA DE ATRACTIVOS, MEDIANTE UN PEQUEÑO DESEMPEÑO. EL FRACCIONAMIENTO HA COMENZADO. HAGA USTED DESDE LUEGO SU ELECCIÓN. — — — — —

LOS PRIMEROS DE COMPRADORES DE LOTES SERÁN AGRACIADOS CON CONDICIONES ESPECIALES. —(SEA USTED DE LOS FUNDADORES. — —

OFICINAS: Calle de Balboa, 24. — Orizaba, Ver.

Nuestra Junta Directiva:

Presidente Honorario, señor B. E. Holloway,
 " Efectivo, señor José G. Pardo,
 Vicepresidente, señor C. I. Laque,
 Tesorera, señorita Luz Brizuela,
 Secretario, Luis Salas.

VOCALES: Eligio Aguilar,
 Martín Calzosa,
 Lic. Luis G. Pardo.

COMISARIO: señor Tomás Smethurst.

Gepente General,
Lic. Luis G. Pardo.

Caja de Ahorros y Préstamos

de Empleados del Ferrocarril Mexicano,
S. C. L.

Presidente, M. Merino.	Tesorero, L. G. Pastor.
Secretario, A. M. Rojas.	
Vocales, Ing. M. Longevialle, D. Téllez, J. E. Candelas.	
Consejo de Vigilancia, J. I. Gómez, F. García Ayllón, J. E. Ribago.	

ROPA INTERIOR, TELAS, SOMBREROS, CALZADO AMERICANO Y DEL PAIS Y OTROS ARTICULOS PARA CABALLERO.

Tras los excelentes casimires importados de Inglaterra

LLEGA UN MAGNIFICO SURTIDO DE
MANTELERIA Y PANUELOS
DE IGUAL PROCEDENCIA.
OFICINAS Y DESPACHO:
BUENAVISTA No. 9.
MEXICO, D. F.

Finalmente, ocupa un sitio distinguido, por la calidad y por la cantidad, todo el material gráfico que contiene. Destacan las imágenes enviadas por la Compañía Fotográfica Mexicana de Orizaba, lo mismo que por Carlos Z. Gutiérrez –trabajador del departamento de fletes y pasajes–, Miguel y José Mayorga, Alfonso Merino, Tanner y Maqueda, José Franco, entre otros.

De cómo llegó al CEDIF

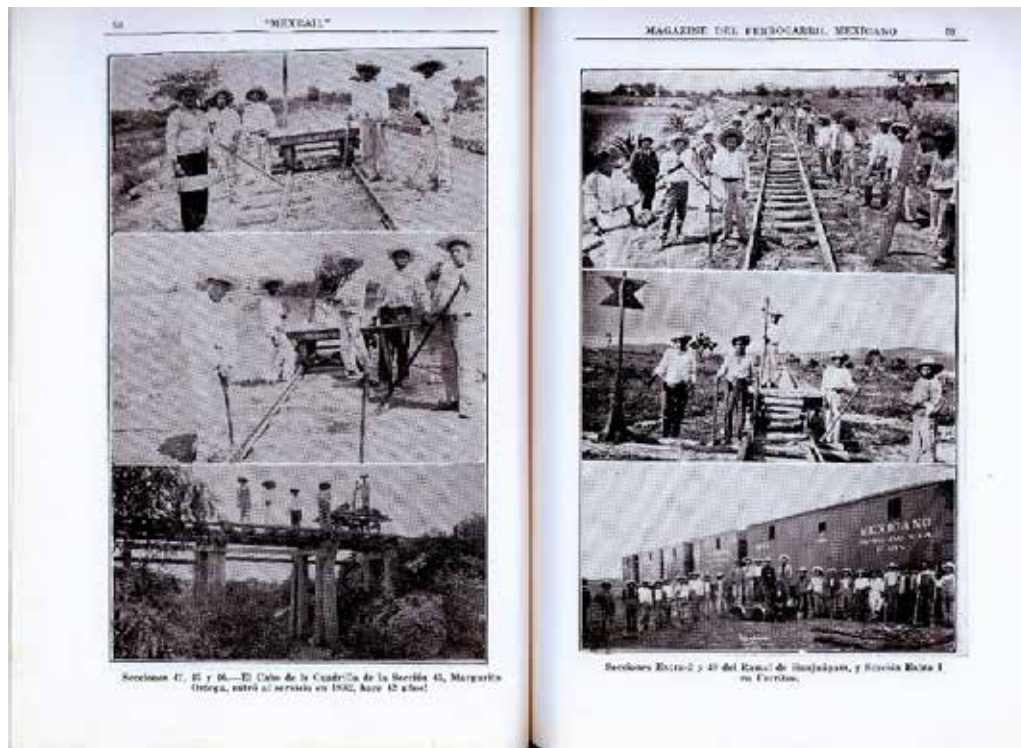
La primera vez que vi esta revista fue hace tres años, cuando Michael Torrington, investigador de los túneles ferroviarios, la trajo a la biblioteca para que la conociera. Me comentó que sólo tenía trece revistas y que las había adquirido en un tianguis en la Ciudad de México, que al parecer había otras más, pero no sabía cuántas. De hecho, tuve que esperar un buen tiempo para saber que, efectivamente, la publicación solo circuló por dos años. Hace unos meses Michael nos compartió la reproducción de las revistas, con el propósito de ponerlas a disposición de los usuarios. Por su parte, Juan Manuel Celorio, investigador y ferrocarrilero de México, nos compartió los números faltantes. A ambos nuestro agradecimiento sincero.

A manera de conclusión

En efecto, aunque se trata de una revista de empresa y los editores ocuparon puestos directivos, tiene un valor intrínseco como documento histórico. En ella se ven retratados el mundo del trabajo y la vida cotidiana de los trabajadores del Ferrocarril Mexicano, así como también los momentos coyunturales que vivió México y la propia empresa. De hecho, podríamos destacar dos de los proyectos que se realizaron durante la edición de la revista. El primero el de la línea Pachuca-Tampico, del que solo se hizo el reconocimiento, y el segundo el de la electrificación.

Ambos proyectos impactaron a la empresa, pero además tuvieron repercusiones en el país entero, ejemplo de ello es que en el tramo de Esperanza a Paso del Macho se vivió con mucha mayor fuerza la revuelta delahuertista.

Sin más, les hacemos una invitación a que la conozcan. Este material ya se encuentra disponible en la Biblioteca especializada para todos los que estén interesados en su consulta.



Fuentes consultadas

Archivos

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.

Publicaciones periódicas

Mexrail. Magazine de Empleados del Ferrocarril Mexicano.

Bibliografía

“Los grandes problemas colectivos. Gudelio Morales, Secretario General de la Confederación de Transportes y Comunicaciones”, Discurso pronunciado por el autor ante el *IV Congreso Ferrocarrilero*, en su sesión del día 10 de diciembre de 1932. México, Editorial Elizondo, 1932.

Ebergenyi, Ingrid, “El surgimiento del sindicato de trabajadores ferrocarrileros en México” en *Historias. Revista de la Dirección de Estudios Históricos*. Núm. 7, octubre-diciembre de 1984. Recuperado de <https://mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/articulo%3A20394>.

Consultado el 5 de octubre de 2022.

Morales, Gudelio, *Tres años de lucha sindical. Informe rendido a la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos en su carácter de presidente general de la misma (1928-1931)*. México, Talleres Linotipográficos Hijos de J. Aguilera Vera, 1931.